



**السلطة الوطنية الفلسطينية**

**ديوان الفتوى والتشريع**

مشروع تطوير الاطر القانونية في فلسطين

**المذكرات الإيضاحية**

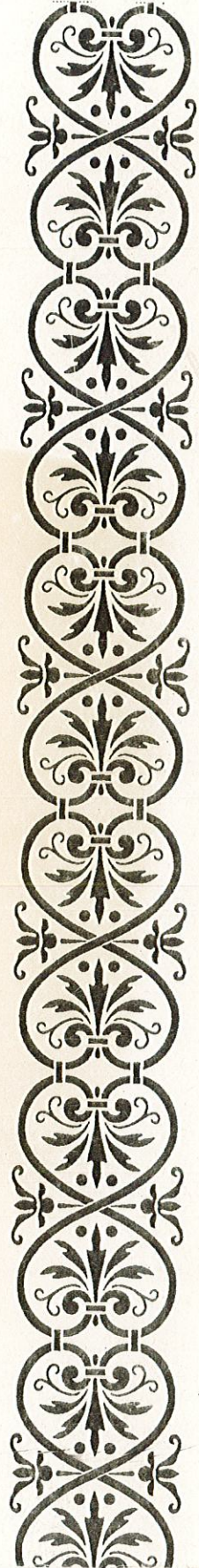
**لمشروع قانون التجارة البحرية**

**الفلسطيني**

حقوق الطبع والنشر محفوظة

لديوان الفتوى والتشريع

م ٢٠٠٤





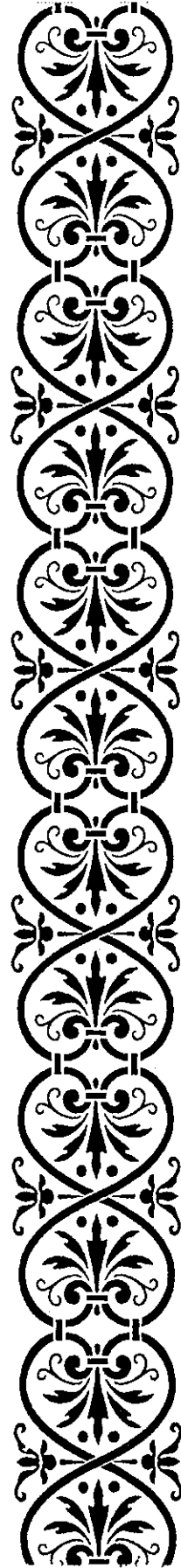
# السلطة الوطنية الفلسطينية ديوان الفتوى والتشريع

مشروع تطوير الاطر القانونية في فلسطين

## المذكرات الإيضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية الفلسطيني

حقوق الطبع والنشر محفوظة  
لديوان الفتوى والتشريع

٢٠١٤ م





## ﴿ تقديم ﴾

فلسطين دولة ساحلية، وهي من دول حوض البحر الأبيض المتوسط وقد احتلت إسرائيل معظم الأراضي التي تطل على الساحل باستثناء منطقة في قطاع غزة تمتد ما بين بيت لاهيا شمالاً ورفح جنوباً مروراً بمدينة غزة ودير البلح وخان يونس حتى رفح ورغم ضيق هذا الشريط الساحلي فقد حرمت إسرائيل المواطنين والسلطة الفلسطينية من استغلال هذه المنطقة بوضع القيود للوصول إلى الشواطئ أو الصيد أو التنقل.

ورغم هذه الظروف الصعبة فإن تطلعات الفلسطينيين لاستغلال هذا الشريط لازالت قائمة إذ أنه بعد اتفاقية أوسلو كان لدى السلطة الوطنية هدف إنشاء ميناء بحري في مدينة غزة بغرض دعم الاستقلال والسيادة وترويج السياحة والتجارة. وفي تاريخ ١٢/٨/١٩٩٩م أصدر سيادة رئيس السلطة الوطنية قراراً بإنشاء وتشكيل سلطة الموانئ وتم استملاك مساحات من الأراضي لصالح إنشاء هذا الميناء بتاريخ ٣٠/٤/٢٠٠٠م صدر مرسوم رئاسي رقم (١) لسنة ٢٠٠٠م بشأن إنشاء ميناء غزة البحري.

وبعد صدور هذا المرسوم، بدأ ديوان الفتوى والتشريع بالتعاون والتنسيق مع سلطة الموانئ في إعداد الدراسات والأبحاث الخاصة بإنشاء هذا الميناء، وقمنا بزيارة إلى أكاديمية النقل البحري

بالإسكندرية في جمهورية مصر العربية وتناقشنا مع المسؤولين هناك ووعدونا بتقديم المساعدات الفنية اللازمة. ورغم قيام إسرائيل بتدمير المنشآت والأعمال التي قامت بها سلطة الموانئ إلا أن الهدف والتصميم لا يزالان قائمين لإنشاء هذا الميناء الذي نرى أنه رمز من رموز السيادة والاستقلال. وبدأنا في أعداد الدراسات لوضع مشروع قانون التجارة البحرية ليكون جاهزاً عند إنشاء الميناء. وشكلت اللجنة من رجال القانون في فلسطين\* لإعداد مشروع هذا القانون وبعد أن أنهت اللجنة أعمالها أحيل المشروع إلى الخبير المصري المستشار محمد إبراهيم خليل الذي قدم ملاحظات هامة كانت محل دراسة من اللجنة. وقد استعانت اللجنة في عملها بالقوانين التي كانت سارية في فلسطين وأهمها قانون أحكام السفن الغارقة رقم ٦ لسنة ١٩٢٦ وقانون نقل البضائع بحراً رقم ٤٣ لسنة ١٩٢٦ وقانون أضرار السفن بالميناء رقم ١١ لسنة ١٩٣٦ وقد كان لهذه القوانين الدورة الكبير في الثراء مشروع القانون. وقد استرشدت اللجنة في عملها بالإضافة

- 
- |                                    |                                |
|------------------------------------|--------------------------------|
| جامعة الأزهر                       | (١) الدكتور خليل قعادة         |
| جامعة القدس المفتوحة               | (٢) الدكتور سيف الدين البلعاوي |
| جامعة النجاح                       | (٣) الدكتور أمين دواس          |
| محامي                              | (٤) الأستاذ ناظم عويضة         |
| وزارة الاقتصاد الوطني              | (٥) الأستاذ عمر الحروب         |
| الدائرة القانونية بالمجلس التشريعي | (٦) الأستاذ نافذ المدهون       |
| ديوان الفتوى والتشريع              | (٧) الأستاذ محمد سالم          |

إلى القوانين الفلسطينية إلى القانون البحري المصري والتشريع البحري الكويتي والقطري والإماراتي واللبناني والجزائري والمغربي، وكلها تشريعات جديدة الصادرة استوعبت أحدث التطورات. وبالإضافة إلى هذه التشريعات استعانت اللجنة بالمعاهدات والاتفاقيات الدولية التي نظمت جانباً كبيراً من جوانب الملاحة البحرية.

وكما جاء في مقدمة المذكرات الإيضاحية لهذا المشروع فقد تميز المشروع عن غيره من القوانين انه اشتمل على رزمة من القوانين المتعلقة بالسفينة وأشخاص الملاحة البحرية واستغلال السفينة والحوادث البحرية والتأمين البحري. وقد استطاعت اللجنة إدماج كل هذه القوانين في قانون واحد، مع تحقيق الانسجام الدقيق والمطلوب بينها ليكون قانون التجارة البحرية الفلسطيني أول القوانين العربية التي جمعت كل هذه القوانين في قانون واحد يكون مرجعاً لكل ما تثيره موضوعات هذه القوانين من مشاكل عديدة.

وقد حرصت على أن يكون مشروع قانون التجارة البحرية الذي أقدمته إلى المجلس التشريعي مرفقاً به مذكرات إيضاحية تساعد المشرع والباحث على دراسة وفهم نصوص المشروع ولهذا فقد كلفت أحد أعضاء اللجنة الدكتور خليل قداة أستاذ القانون المدني بجامعة الأزهر بأن يتولى إعداد هذه المذكرات الإيضاحية لمشروع القانون المرفق. وقد بذل الدكتور قداة جهداً كبيراً في إعداد هذه المذكرات التي أضعها بين أيديكم تتحدث عن نفسها.

وأنتي أنتهز هذه الفرصة لأقدم شكري بلا حدود إلى اللجنة التي تولت إعداد هذه المشروع وإلى الدكتور خليل قداد الذي أعد المذكرات الإيضاحية ومهما ذكرت فأنتي لن أوفي المذكورين حقهم لما بذلوه من جهد في توصيل مشروع القانون ومذكراته الإيضاحية إليكم.

والله والي التوفيق ،،،

المستشار / إبراهيم الدغمة

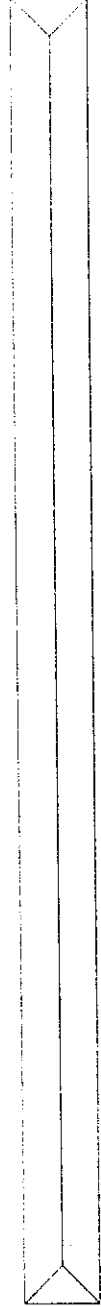
رئيس ديوان الفتوى والتشريع

وزير العدل ( سابقاً )

إعداد

د. خليل أحمد قدارة

أستاذ القانون المدنى المشارك - كلية الحقوق - جامعة الأزهر







## المقدمة

تحتل التشريعات الخاصة بالتجارة البرية والبحرية، مكان الصدارة في اهتمام المشرع في الوقت المعاصر، باعتبارها عصب الحياة في القديم، والحديث، بل زادت أهميتها في ظل العولمة وحرية التجارة والتقليل من الحواجز الجمركية بين جميع البلدان على هذا الكوكب.

### الأسباب الموجبة لإصدار قانون التجارة البحرية :

تزداد أهمية وجود قانون التجارة البحرية، في البلاد المطلة على السواحل البحرية حيث يوجب الحال تنظيم مختلف العلاقات التي تنشأ عن استخدام السفينة في النقل التجاري البحري بين الموانئ المختلفة، مهما كان شكل المنشأة (السفينة) التي تقوم بالملاحة البحرية أو حجمها أو أبعادها أو طراز بنائها، متى كانت تمارس أعمال الملاحة البحرية في مياه يمكن أن تتعرض فيها المنشأة (السفينة) للمخاطر الخاصة التي تكتنف السفر في البحر، وذلك لأن الملاحة في الأنهار والمياه الداخلية أسهل نسبياً وأقل خطراً من الملاحة البحرية، هذا فضلاً من أن فكرة الخطر البحري هي التي أملت وضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية.

وتتنوع الملاحة البحرية من حيث طول الرحلة، إلى ملاحة لأعالي البحار وهي أهم أنواع الملاحة وأكثرها خطراً وهي التي تسم بين الموانئ الفلسطينية وأحد الموانئ في العالم، وإلى ملاحة ساحلية، وهي

التي لا تدخل نطاق الملاحة لأعالي البحار وهي التي تتم بين الموانئ الفلسطينية على طول الساحل البحري لدولة فلسطين.

كما تتنوع الملاحة البحرية من حيث موضوعها إلى ملاحة تجارية وموضوعها نقل البضائع والركاب بقصد تحقيق الربح وهي أهم أنواع الملاحة البحرية، وإلى ملاحة الصيد وموضوعها صيد الأسماك والمنتجات البحرية الأخرى ابتغاء الربح، وإلى ملاحة النزهة (السياحية) وتلحق بها الملاحة العلمية، وكلها تخضع إلى قانون التجارة البحرية وذلك لما يكتنف هذه الأنواع من الملاحة من أخطار متشابهة إلى حد بعيد مع الأخطار التي تواجه الملاحة البحرية الأخرى.

كما تزداد أهمية وجود قانون التجارة البحرية، لما يتمتع به من ذاتية خاصة تجعله مستقل استقلالاً تاماً عن قانون التجارة البرية (القانون التجاري) للأسباب الآتية:

١. أن أحكام قانون التجارة البحري، لا ينطبق فقط على الملاحة التجارية الخاصة بالنقل البحري على الرغم من أن هذا هو الأصل، وإنما تنطبق كذلك على ملاحة الصيد وملاحة النزهة وكناتهما تعتبران من الأعمال التجارية.

٢. أن قانون التجارة البحري، يتضمن أنظمة وقواعد لا نظير لها في القانون التجاري، فالتأمين البحري كان ولا يزال يتمتع بخصوصية تتميز تميزاً كاملاً عن التأمين البري وأهم هذه المميزات، ميزة التخلي عن السفينة أو الترك للمؤمنين، فضلاً عن ذلك، أن المخاطر

البحرية التي تتعرض لها السفينة كانت سبباً في نشأة أنظمة أخرى كالحسائر المشتركة وعقد المخاطرة الجسيمة، كما يتمتع الربان وفقاً لأحكام قانون التجارة البحري بمركز قانوني خاص لا شبيهاً له في الحياة القانونية ويتميز عن التابعين عامة.

وفكرة مخاطر المهنة التي توجب مسؤولية صاحب العمل لمجرد وقوع ضرر بالعامل دون مراعاة للخطأ، فكرة كانت ولا تزال معروفة في قانون التجارة البحري من قديم ولم تنفذ إلى العمل البري إلا في العصر الحديث، ومالك السفينة ليس مسؤولاً مسؤولية مطلقة في كافة أمواله بسبب الاستغلال البحري، بل أن مسؤوليته محدودة بوجه عام، كما أن الإثبات في القانون البحري ليس حراً طليقاً كما هو الحال في القانون التجاري البري (مبدأ حرية الإثبات) وإنما يعتمد الإثبات فيه كقاعدة عامة على الكتابة.

هذا فضلاً من أن قانون التجارة البحري يفرض على ربان السفينة مساعدة السفن الأخرى التي تكون في حالة الخطر، وهذا الإلتزام لا نظير له في القواعد العامة.

٣. إن الملاحة البحرية وما تثيره من نزاعات متنوعة ومختلفة، لأنها تقوم بين دول متعددة وأشخاص مختلفي الجنسية، الأمر الذي يؤدي إلى التنازع بين القوانين، جعلت الدول تسارع في وضع المعاهدات الدولية التي تتضمن قواعد قانونية موحدة تطبق في البلاد البحرية

المختلفة وذلك للقضاء على ظاهرة التنازع بين القوانين، وتهيئة جو من الثقة والطمأنينة للمعاملات البحرية.

### مصادر المشروع :

لم يكن مشروع قانون التجارة البحرية وليد الصدفة أو أنه ولد من فراغ، فلقد سبق هذا المشروع، وجود قوانين عديدة وضعت في فلسطين وأهمهما، قانون أحكام السفن الغارقة رقم ٦ لسنة ١٩٢٦، وقانون نقل البضائع بحراً رقم ٤٣ لسنة ١٩٢٦ وقانون أضرار السفن بالميناء رقم ١١ لسنة ١٩٣٦ المعمول بها إلى الآن في قطاع غزة لإطلالها على البحر الأبيض المتوسط، وقد لعبت هذه القوانين ولا تزال الدور الأساسي بتنظيم ما تناولته من موضوعات تتعلق بالتجارة البحرية، وإلى إثراء مشروع التجارة البحرية هذا.

### ما استحدثه المشروع :

يتميز المشروع التمهيدي لقانون التجارة البحرية الفلسطيني على العكس من القوانين التي كانت المعين الأساسي لوضعه، أنه يشتمل على رزمة من القوانين المتعلقة بالسفينة، فهو يتضمن إضافة إلى الموضوعات التي نظمها وتعلق في السفينة وأشخاص الملاحة البحرية واستغلال السفينة والحوادث البحرية والتأمين البحري القوانين الآتية:

أ. قانون خاص بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن.

ب. قانون خاص في شأن سلامة السفن.

- ج. قانون خاص في شأن المؤهلات وإعداد الربانة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن.
- د. قانون خاص بتنظيم عملية الإرشاد والقطر.
- ه. قانون خاص بتسجيل السفن التجارية.
- و. قانون خاص في شأن الكوارث والحطام البحري.

وقد استطاعت اللجنة المعدة للمشروع التمهيدي لقانون التجارة البحرية إدماج كل هذه القوانين في قانون واحد، مع تحقيق الانسجام الدقيق والمطلوب بينها ليكون قانون التجارة البحرية الفلسطينية من أول القوانين العربية التي جمع بين كل هذه القوانين في قانون واحد يكون مرجعاً لكل ما تثيره موضوعات هذه القوانين من مشاكل عديدة.

ولم تحصر اللجنة المكلفة بإعداد هذا المشروع عملها على القانون البحري المصري وإنما إلى العديد من القوانين إضافة إلى القوانين المعمول بها إلى الآن في فلسطين، وأهمها التشريع البحري الكويتي، والقطري، والإماراتي واللبناني، والجزائري والمغربي، وكلها تشريعات جديدة الصادرة وقد استوعبت أحدث التطورات فضلاً عن المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي وضعت لتنظيم جانب من جوانب الملاحة البحرية، وقد أشير إلى هذه المعاهدات والاتفاقيات وإلى أهميتها ومدى حاجة دولتنا الوليدة من رحم المعاناة إلى التصديق عليها والأخذ بها بما يتناسب وتطلعات الشعب الفلسطيني في حياة كريمة كباقي شعوب العالم المتحضر، وأهم هذه الاتفاقيات والمعاهدات :

١. المعاهد الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية والمعقودة في بروكسل في ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠م.
٢. المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري والمبرمة في بروكسل في ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠م والتي عدلت بتاريخ ٢٢ فبراير ١٩٦٧م على بروتوكول معدل لهذه الاتفاقية، وكذلك معاهدة المساعدة والإنقاذ المبرمة في ٢٨ أبريل ١٩٨٩م والتي حلت محل معاهدة المساعدة والإنقاذ لعام ١٩١٠م.
٣. المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد بتحديد مسئولية ملاك السفن والمبرمة ببروكسل في ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤م والتي ألغيت وحلت محلها المعاهدة المبرمة في ١٠ أكتوبر ١٩٥٧م، وقد حلت محل هذه المعاهدة معاهدة لندن المبرمة في ١٩ نوفمبر ١٩٧٦م الخاصة بتحديد المسئولية عن الديون البحرية.
٤. المعاهدة الخاصة بتوحيد بعد القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن والمبرمة ببروكسل في ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤م وقد وقع ببروكسل بتاريخ ٢٣ فبراير ١٩٦٨م على بروتوكول بتعديل بعض أحكام معاهدة سندات الشحن والتي حلت محلها معاهدة سندات الشحن والبروتوكول المعدل لها في معاهدة هامبورج المبرمة في مارس ١٩٧٨م.
٥. المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية، والمعقودة في بروكسل في ١٠ أبريل سنة

- ١٩٢٦، والتي حلت محل هذه المعاهدة معاهدة ثانية مبرمة في ٢٧ مايو ١٩٦٧، ثم أبرمت اتفاقية جديدة بشأن الامتيازات والرهون البحرية في ٦ مايو سنة ١٩٩٣ في جنيف.
٦. المعاهدة الخاصة بحصانة سفن الحكومات والمعقودة في بروكسل في ١٠ أبريل سنة ١٩٢٦، والبروتوكول المفسر لها الموقع بتاريخ ٢٤ مايو سنة ١٩٣٤.
٧. المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مادة التصادم وحوادث الملاحة البحرية الأخرى والمبرمة في بروكسل في ١٠ مايو سنة ١٩٥٢.
٨. المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مادة التصادم والمبرمة في بروكسل في ١٠ مايو سنة ١٩٥٢.
٩. المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن والموقع عليها في بروكسل بتاريخ ١٠ مايو سنة ١٩٥٢.
١٠. المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن والمبرمة في بروكسل بتاريخ ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧ والتي حلت محلها المعاهدة المبرمة في ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤، وقد حلت محل هذه المعاهدة معاهدة لندن لسنة ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسؤولية عن الديون البحرية.



١١. المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر والمبرمة في بروكسل في ٢٩ أبريل سنة ١٩٦١، وقد أخذ في الاعتبار أيضاً المعاهدة الجديدة المبرمة في أثينا في ١٧ ديسمبر سنة ١٩٧٤ والمتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر.
١٢. المعاهدة الدولية الخاصة المتعلقة بالركاب المتسللين والمبرمة في بروكسل في ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧.
١٣. المعاهدة المتعلقة بمسئولية مستغلي السفن الذرية والمبرمة في بروكسل في ٢٥ مايو سنة ١٩٦٢.
١٤. المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بنقل أمتعة الركاب بطريق البحر والمبرمة في بروكسل في ٢٧ مايو سنة ١٩٦٧.
١٥. المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية والمبرمة في بروكسل في ٢٧ مايو سنة ١٩٦٧ آخذين في الاعتبار المعاهدة الدولية التي أبرمت في جنيف عام ١٩٩٣ بشأن الامتيازات والرهن البحرية.
١٦. المعاهدة الدولية الخاصة بشهر الحقوق المتعلقة بالسفن قيد الإنشاء والمبرمة ببروكسل في ٢٧ مايو ١٩٦٧.
١٧. المعاهدة الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في الحوادث التي تستتبع أو يمكن أن تستتبع التلوث بالزيت والموقعة في

بروكسل في ٢٩ نوفمبر ١٩٦٩، والتي دخلت دون النفاذ في ٦ مايو ١٩٧٥.

١٨. المعاهدة الدولية الخاصة بالمسئولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت والموقعة في بروكسل في ٢٩ نوفمبر سنة ١٩٦٩ والتي بدأ نفاذها في ١٩ يونيو سنة ١٩٧٥ والتي عدلت بالبروتوكول الموقع في لندن في نوفمبر ١٩٩٢.

١٩. المعاهدة الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولي لتعويض الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت والموقعة في بروكسل في ١٨ ديسمبر ١٩٧١ والتي بدأ نفاذها في ١٦ أكتوبر ١٩٧٨.

٢٠. المعاهدة الدولية المتعلقة بالنقل البحري للمواد النووية والموقعة في بروكسل بتاريخ ١٨ ديسمبر ١٩٧١ وبدأ نفاذها في ١٥ يوليو ١٩٧٥.

كما أخذ في الاعتبار بالاتفاقيات التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية ومنها :

أ. اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر في ١٣ ديسمبر ١٩٧٤.

ب. اتفاقية لندن الموقعة في ١٩ نوفمبر سنة ١٩٧٦ لتحل محل معاهدة بروكسل الخاصة بتحديد المسئولية لعام ١٩٥٧.

ج. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع في ٣١ مارس ١٩٧٨ المعروفة باسم (قواعد هامبورج) والتي حلت محل معاهدة

بروكسل لسندات الشحن لعام ١٩٢٤ والبروتوكول المعدل لها  
عام ١٩٦٨.

د. المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار الموقع عليها بلندن  
في ١٧ يونيو ١٩٦٠، والتي حلت محلها المعاهدة الدولية لسلامة  
الأرواح في البحار لسنة ١٩٨١.

هـ. المعاهدة الدولية الخاصة بخطوط الشحن الموقع عليها بلندن سنة  
١٩٦٦.

وتبدو الحاجة ماسة ونحن نتطلع إلى إقامة دولة عصرية قابلة للحياة  
والاستمرار، تؤثر وتتأثر، وأن لا نقف مواقف سلبية تجاه ما وصل إليه  
العالم من أفكار ونظريات واتفاقيات ومعاهدات تتناول مثل موضوعات  
قانون التجارة البحرية، لذا فإنه من الضروري دراسة هذه الاتفاقيات  
والمعاهدات من قبل رجال مختصين، وذلك بالتوقيع عليها والأخذ بما  
وصلت إليه على غرار الكثير من الدول العربية.

ومما يساعد على ذلك، أنه قد أخذ في اعتبار وضع نصوص قانون  
التجارة البحرية بما وصلت إليه هذه الاتفاقيات العديدة، والمذكرات  
الإيضاحية قد حفلت بالإشارة إليها.

إن ما يميز الدول في الوقت المعاصر، إذا أرادت سبل التقدم والتطور،  
أن تتفاعل إيجابياً مع كل ما هو صالح لها ويناسب معها، فتأخذ ما  
يدعم تطلعاتها وأحلامها نحو غدٍ مشرق، وتلفظ ما يمكن أن يعرقل  
مسيرتها وتقدمها.

## منهاج المذكرات الإيضاحية :

لقد اتبع في وضع المذكرات الإيضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية الأسس الآتية :

١. التعليق على كل نص بمفرده كما ورد في المشروع على ضوء أحدث التفسيرات الفقهية والقضائية.
٢. تحديد الضوابط والمعايير لتطبيق كل نص مع التركيز على أهم شروط تطبيقه.
٣. تحديد مواضع السلطة التقديرية للقاضي وحدودها حتى لا تصبح هذه السلطة سيفاً مسلطاً على العدالة ورقاب المتعاملين في النشاط التجاري البحري.
٤. إعطاء لمحة تاريخية مبسطة لكل نظام من أنظمة قانون التجارة البحرية، لتعين القاضي في الوصول إلى حقيقة النص وحدود تطبيقه على ضوء ما ورد في الفقرة الثالثة، كما تعين الباحث في الوصول إلى المصادر التاريخية التي استمد النص منها.
٥. تحديد مصادر النص المباشرة وغير المباشرة، فهذه المصادر تعد المصادر التاريخية للنص الوارد في قانون التجارة البحرية.
٦. وقد نحت اللجنة المكلفة بوضع مشروع قانون التجارة البحرية تجاه المدرسة اللاتينية في صياغة النصوص والنظريات، الأمر الذي يقرب هذا القانون من القانون الأم وهو القانون المدني، وذلك لجعل التناسق والانسجام الكامل بينهما هو الغاية والهدف التي سعت إليه

اللجنة لتحقيقه، فلا شك أن قانون التجارة البحرية يعد فرعاً من فروع القانون الخاص الذي يأتي القانون المدني على رأس هذه الفروع، والذي يعود إليه القاضي منقبا فيه عن حل عادل لكل مسألة تعرض عليه من المسائل التي لا يجد لها حكماً في قانون التجارة البحرية.

وإذا كانت اللجنة قد نحت تجاه المدرسة اللاتينية، إلا أنها لم تغفل مطلقاً المدارس الفقهية الأخرى، الجرمانية منها أو الانجلوسكسونية، لما فيها من فائدة لا يمكن إنكارها أو غض البصر عنها، وقد نوهنا عن ذلك ضمن الأنظمة التي تؤلف جزءاً هاماً من قانون التجارة البحرية.

### تقسيمات قانون التجارة البحرية :

على ضوء ما سبق فقد قسمنا قانون التجارة البحرية إلى الأبواب الآتية:

١. الباب الأول : في السفينة.
٢. الباب الثاني : في أشخاص الملاحة البحرية.
٣. الباب الثالث : في استغلال السفينة.
٤. الباب الرابع : في الحوادث البحرية.
٥. الباب الخامس : في التأمين البحري.
٦. الباب السادس : أحكام انتقالية.

### مقرر اللجنة

د. خليل أحمد حسن قداة

## الباب الأول

### في السفينة

#### الفصل الأول

#### الأحكام العامة

##### مادة (١)

١. كل منشأة معدة للعمل في الملاحة البحرية تقوم بها فعلا على وجه الاعتياد.

٢. تعد ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءا منها سواء كانت متصلة بجسم السفينة أو منفصلة عنه، وجميع المنقولات المرصودة لخدمة السفينة شريطة ملكيتها لمالك السفينة.

##### المذكرة الإيضاحية:

التعريف بصفة عامة ليس من اختصاص المشرع، وإنما من اختصاص الفقه والقضاء، وبناء على ذلك، فقد خلت بعض القوانين من تعريف السفينة كالقانون البحري المصري الملغي، وقد سار المشرع الفلسطيني في هذا القانون على نسق التشريعات البحرية الحديثة، حيث وضعت هذه المادة تعريفاً للسفينة التي تخضع لأحكام قانون التجارة البحرية، كما حددت ما يعتبر من ملحقاتها.

بناء على التعريف الذي وضعته هذه المادة يشترط لاعتبار المنشأة العائمة سفينة ما يأتي :

أولاً : أن تقوم المنشأة أو تكون معدة للملاحة البحرية، فالملاحة البحرية تعتبر الضابط الرئيس في تحديد ماهية السفينة، يترتب على الأخذ بهذا المعيار أو الضابط عدم اعتبار المنشأة العائمة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة النهرية أو الداخلية سفينة تخضع لأحكام هذا القانون، وإنما تسمى بالمركب.

وتخصيص السفينة للملاحة البحرية يوجب توافر صفات عديدة وخاصة في بنائها وأبعادها وحمولتها وأداتها المسيرة، فالملاحة البحرية يكتنفها كما هو معلوم الكثير من المخاطر، الأمر الذي يقتضي أن تبنى السفينة بطريقة تسمح لها بمواجهة المخاطر بأمان.

ثانياً : أن تقوم المنشأة أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، ولا يهم إذا كانت السفينة قد قامت بالملاحة البحرية لمرة واحدة أو لعدة مرات، لا اتصال بينها، وهذا على خلاف ما إذا قام المركب بالملاحة البحرية لمرة أو لمرات عديدة، فإن ذلك لا يؤثر من بعيد أو قريب على صفتها كمركب، بعبارة أخرى، لا يحولها إلى سفينة.

وتكتسب السفينة هذا الوصف بصرف النظر عن حمولتها وطريقة بنائها وأبعادها وبصرف النظر عن أدواتها المسيرة لها، ولذا يسنوي أن تكون السفينة تدار بالشرع أو البخار أو بالطاقة الذرية، ويستوي أن تكون السفينة قد أعدت للملاحة الساحلية أو لأعالي البحار، وسواء أعدت للملاحة التجارية أم ملاحة الصيد، أم ملاحة النزهة.

كما يصدق وصف السفينة على المنشأة وهي في وضع البناء شريطة أن تكون مخصصة للقيام بالملاحة البحرية، كما يصدق هذا الوصف على

المنشأة حتى ولو لم تقم فعلاً بهذا النوع من الملاحة شريطة أن تكون مخصصة للقيام بالملاحة البحرية.

كما يصدق وصف السفينة على المنشأة وهي في دور الإنشاء والبناء، حيث أجاز رهن المنشأة وهي في دور الإنشاء والبناء بهدف تيسير الائتمان البحري للمجهز والبانى على السواء، واعتبار المنشأة في هذا الدور سفينة يكون على أساس نية المالك في تخصيصها للملاحة البحرية عندما يتم بناؤها. وينحصر وصف السفينة على المنشأة وهي في دور البناء والإنشاء على دعم الائتمان فقط، ومن ثم لا تسري عليها الأحكام الأخرى المقررة للسفن الكاملة.

على ضوء ما سبق نؤكد بأن صلاحية المنشأة للملاحة البحرية أو قابليتها لهذا النوع من الملاحة هي التي تحدد بدء حياة السفينة قانوناً وتحدد نهايتها، ومن ثم فالمنشأة لا تعد سفينة إلا من وقت صلاحيتها للملاحة، ويزول عنها هذا الوصف إذا فقدت هذه الصلاحية أو صارت حطاماً.

يترتب على ذلك أن، وصف السفينة لا يصدق على المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ ولا تبرحها عادة كالأحواض العائمة والأرصفة والرافعات العائمة والمدارس العائمة والصنادل والمواعين والبراطيم والزوارق والكرافات وقوارب الغطاسة لأنها غير صالحة للملاحة البحرية. ولا ينحصر وصف السفينة على جسمها أو هيكلها، وإنما يشمل كل ما يعد من ملحقاتها وهي الملحقات اللازمة لاستغلالها، ومن ثم يجري عليها ما يجري على السفينة، فالفرع يتبع الأصل.



ويستوي في هذه الملحقات أن تكون متصلة بالسفينة أو كانت منفصلة عنها، كالألات والصواري والمرساة والسلاسل والروافع وقوارب النجاة وأجهزة الراديو والتلغراف اللاسلكي والرادار، والوقود (المازوت أو الفحم) أنظر محكمة النقض الفرنسية في ١٣ يناير ١٩٩٨ DMF ص ٨٢٣، وشباك الصيد شريطة أن تكون هذه الأشياء لمالك السفينة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١ من قانون التجارة البحرية المصري، وتقارب المادة ١٣ و ٥٢ من القانون البحري الجزائري، وتقارب المادة ١ من قانون التجارة البحرية اللبناني، وتقارب المادة ١ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويتطابق مع حكم المادة ١ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٢)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

وفقاً لأحكام هذه المادة لا يسري قانون التجارة البحرية على ما يأتي:  
أولاً : السفن الحربية.  
ثانياً : السفن التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة أو لأغراض غير تجارية.

مع مراعاة أنه توجد سفن من النوعين السابقين قد أخضعتهم نصوص خاصة إلى أحكام قانون التجارة البحرية.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (٣)

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

السفينة من حيث تقسيم الأشياء إلى منقول وعقار، فهي منقول من المنقولات لأنها معدة بطبيعتها للانتقال من مكان إلى آخر (المادة ٦٨ من المشروع التمهيدي للقانون المدني الفلسطيني)، وهذا ما تؤكد هذه المادة من قانون التجارة البحرية، لذا تسري على السفينة أحكام المال المنقول بوجه عام، ومن ثم، إذا أوصى شخص لآخر بمنقولات تعود ملكيتها له، ومن بينها السفينة، فإن الوصية تشمل السفينة كذلك باعتبارها منقولاً من المنقولات حسب طبيعتها، كما أن رهن السفينة رهناً حيازياً يخضع للأحكام العامة لرهن المنقول (أنظر المواد ١٢٤٩ - ١٢٩٠ من المشروع التمهيدي للقانون المدني الفلسطيني).

وإذا كان هذا هو الأصل في السفينة، إلا أن هذا لا ينفي أن للسفينة طبيعة قانونية خاصة، وأنها تخضع لنظام قانوني يميزها عن سائر المنقولات الأخرى، مما يقربها إلى العقار ويبعدها عن المنقول رغم طبيعتها المنقولة، ومن بين أحكام هذا النظام المميز، عدم إخضاع السفينة إلى قاعدة الحيازة في المنقول سند الحائز، على العكس من جميع المنقولات الأخرى، وإذا كان يجوز رهنها حيازياً فإنه يجوز رهنها رهناً رسمياً مع أن هذا النوع من الرهن لا يرد إلا على عقار، (أنظر المادة ١١٧٩ من المشروع التمهيدي للقانون المدني الفلسطيني)، كما يوجب شهر جميع التصرفات التي تكون

السفينة محلاً لها في سجل خاص، كما هو الحال في شهر التصرفات العقارية، وأن الحجز على السفينة يقترب كثيراً إلى أحكام الحجز العقاري منه إلى حيز المنقول، كما أن حقوق الامتياز البحرية على السفينة تخول الدائن حق تتبع السفينة في أية يد تكون كحقوق الامتياز على العقار. وتختلف السفينة عن غيرها من الأشياء (المنقولة والعقارية) في كثير من الوجوه، فالسفينة لها جنسية، واسم، وحمولة، وموطن ودرجة، الأمر الذي يقربها لاعتبارها شخصاً قانونياً. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٤ من قانون التجارة البحرية المصرية.

#### مادة (٤)

مع عدم الإخلال بالأحكام المنصوص عليها في قوانين خاصة، تكتسب السفينة الجنسية الفلسطينية في إحدى الحالات الآتية :

- ١- إذا كانت مسجلة في أحد موانئ دولة فلسطين.
- ٢- إذا كانت مملوكة لشخص طبيعي أو اعتباري يتمتع بالجنسية الفلسطينية.
- ٣- إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع، فيجب أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لفلسطينيين.

#### المذكرة الإيضاحية:

من المعروف أن الجنسية رابطة قانونية تعبر عن انتماء الشخص لدولة معينة يكون تابعاً لها في إقامته وترحاله، ومن المعلوم أيضاً، أن هذه الرابطة لا تقوم إلا بين الأشخاص والدولة التابعين لها، ومن ثم، فإن الأموال لا جنسية لها، ومع ذلك فقد اضطرت التشريعات إلى الاعتراف للسفينة بجنسية مثلها

مثل باقي الأشخاص في الدولة، ويرجع ذلك لأهمية السفينة في الاقتصاد القومي والتجارة الخارجية، فالجنسية هي التي تحدد حقوق السفينة وواجباتها زمن السلم والحرب، فضلاً عن ذلك، فالسفينة معدة للسير في أعالي البحار وهي مياه لا تخضع لأية سلطة ذات سيادة وفقاً لأحكام القانون الدولي العام، مما يستلزم إلحاق كل سفينة بدولة معينة برابطة الجنسية ضماناً للنظام القانوني على ظهرها، وبهذا تتساوى السفينة مع الطائرة في هذا الأمر، وتعد السفينة التي لا جنسية لها من سفن القرصنة البحرية خارجة على القوانين ومن ثم، يجوز مصادرتها وضبطها.

وتكتسب السفينة الجنسية الفلسطينية في إحدى الحالات الآتية المنصوص عليها في المادة:

أولاً : إذا كانت السفينة مسجلة في أحد موانئ دولة فلسطين (أنظر الفصل الثاني من الباب الأول من قانون التجارة البحرية الفلسطيني المواد ١٤ إلى المادة ٢٨).

ثانياً : إذا كانت السفينة مملوكة لشخص طبيعي أو اعتباري يتمتع بالجنسية الفلسطينية، وذلك بهدف استبقاء السفينة تحت تبعية الدولة عن طريق جنسية المالك، وقصر حماية الدولة على السفن التي تتمثل فيها المصالح الوطنية، ومن ثم، فالسفينة في هذه الحالة لا تكتسب الجنسية الفلسطينية إلا إذا كان مالكاها فلسطينياً، ولا يهم أن يكون هذا الشخص شخصاً طبيعياً (الإنسان) أو اعتبارياً (الشخص الاعتباري، كالدولة، ووحدها الإدارية والبلديات، والمصالح والهيئات والمنشآت العامة، الأوقاف، الهيئات والطوائف الدينية التي تعترف لها الدولة بشخصية اعتبارية، الشركات التجارية والمدنية

والجمعيات والمؤسسات المنشأة وفقاً لأحكام القانون، وكل مجموعة من الأشخاص والأموال تثبت لها الشخصية الاعتبارية بمقتضى نص في القانون (أنظر المادة ٦٠ من المشروع التمهيدي للقانون المدني الفلسطيني).

ثالثاً : إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع، فيجب أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لفلسطينيين، وهذه الحالة الثالثة التي نصت عليها المادة، تفترض أن ملكية السفينة لا يستقل بها الفلسطينيون وإنما ترجع ملكيتها إلى الفلسطينيين وأجانب لا يتمتعون بالجنسية الفلسطينية، كما تفترض عدم تحديد حصة كل شريك تحديداً ذاتياً مادياً، وإنما تحديداً معنوياً، بالثلث أو الربع...الخ.

فالسفينة في هذه الحالة، لا تكتسب الجنسية الفلسطينية، إلا إذا كانت غالبية الحصص تعود إلى الشركاء الذين يتمتعون بالجنسية الفلسطينية.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة رقم ٥ من قانون التجارة البحرية المصري، وتقارب المادة ٢ من القانون البحري القطري مع الملاحظة أن هذه المادة تشترط في حالة ملكية السفينة على الشيوع أن يكون جميع الأشخاص المالكين لها يتمتعون بالجنسية القطرية، وتقارب المادة ٣ من قانون التجارة البحرية الكويتية وهي وهذه الأخيرة تتطابق مع المادة ٢ من القانون البحري القطري، وتتطابق حكم المادة ٢٨ من القانون البحري الجزائري، وتتطابق على وجه التقريب مع المادة ١/٢ من قانون التجارة البحرية اللبناني.

## مادة (٥)

تعد في حكم السفينة المتمتعة بالجنسية الفلسطينية ما يأتي :

- ١ . السفينة المتخلى عنها في البحر وتلتقطها إحدى السفن الفلسطينية ضمن الحدود البحرية لدولة فلسطين.
- ٢ . السفينة التي يتم مصادرتها طبقاً لقوانين دولة فلسطين.

### المذكرة الإيضاحية:

تضيف هذه المادة حالتين إلى المادة السابقة (٤) من هذا القانون، تتمتع فيهما السفينة بالجنسية الفلسطينية هما:

الحالة الأولى : السفينة التي يتم التخلي عنها من قبل أصحابها في البحر ويتم التقاطها من قبل إحدى السفن التي تتمتع بالجنسية الفلسطينية على النحو الوارد في المادة السابقة، وذلك ضمن الحدود البحرية لدولة فلسطين المحددة وفقاً لأحكام القانون الدولي العام.

الحالة الثانية : السفينة التي يتم مصادرتها طبقاً لقوانين دولة فلسطين، ومن قبيل السفن التي يتم مصادرتها، السفن التي لا تتمتع بجنسية دولة ما، فقد ذكرنا أنها تعد من سفن القرصنة البحرية (انظر المذكرة الإيضاحية للمادة ٤ من هذا القانون)، فإذا وقعت حالة من هاتين الحالتين، اكتسبت السفينة الجنسية الفلسطينية بقوة القانون مع مراعاة أحكام الفصل الثاني من البسبب الأول من هذا القانون.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويتطابق مع المادة ٣ من قانون التجارة البحرية اللبناني.

## مادة (٦)

على كل سفينة تتمتع بالجنسية الفلسطينية:

١. أن ترفع العلم الفلسطيني ولا يجوز لها أن تتخذ علماً غيره.
٢. أن يكون لها اسم توافق عليه الإدارة البحرية المختصة، وأن يكون الاسم بالأحرف العربية واللاتينية في مكان ظاهر بجانب مقدمة السفينة، كما يكتب الاسم على مؤخرتها مصحوباً باسم ميناء التسجيل.
٣. أن يبين مالك السفينة حمولتها الصافية والإجمالية وتحدد هاتان الحمولتان بقرار من الإدارة البحرية المختصة وتعطي هذه الجهة لذوي الشأن شهادة بذلك.

### المذكرة الإيضاحية:

توجب هذه المادة على السفينة التي تتمتع بالجنسية الفلسطينية وفقاً لأحكام المادة ٤ والمادة ٥ من هذا القانون ما يأتي:

أولاً: رفع العلم الفلسطيني على السفينة ولا يجوز أن تتخذ لها علماً غيره، فعلم السفينة هو الذي يحدد حقوق السفينة وواجباتها زمن السلم والحرب، فهو ييسر في زمن الحرب تطبيق القاعدة الدولية التي تقضي بأن العلم المحايد يحمي البضائع المعادية من المصادرة ما لم تكن هذه البضائع من المهربات الحربية في حين أن للدولة المحاربة أن تغنم السفن التجارية المعادية بما عليها من بضائع.

ثانياً : أن يكون للسفينة اسم محدد يميزها عن السفن الأخرى، على أن توافق عليه الإدارة البحرية المختصة، شريطة أن يكون الاسم مكتوباً بالأحرف العربية واللاتينية، وأن يوضع في مكان ظاهر بجانب مقدم السفينة، وفي مؤخرة السفينة على أن يكون في هذه الحالة مصحوب باسم ميناء التسجيل الذي تم تسجيل السفينة فيه وفقاً لأحكام الفصل الثاني من الباب الأول من قانون التجارة البحرية الفلسطيني.

واشترط موافقة الإدارة البحرية المختصة على اختيار اسم السفينة، بهدف التحقق من أن الاسم الذي يعرضه المالك لا تحمله سفينة أخرى، وإذا وقع تغيير في الاسم، فيجب الحصول أيضاً على موافقة هذه الإدارة ولنفس الهدف والغرض.

ثالثاً : أن يبين مالك السفينة حمولتها الصافية والإجمالية، ويقصد بحمولة السفينة سعتها الحجمية، ووحدة الحمولة هي الطن الحجمي ويساوي ٢،٨٣ متر مكعب أو مائة قدم مكعب، مع الملاحظة بعدم الخلط بين هذه الحمولة وهي تعبر عن الحجم، وحمولة تعبر عن الوزن الذي يمكن أن تحمله السفينة ويعبر عنه بالطن المتري الذي يساوي ١٠٠٠ كيلو جرام.

والحمولة نوعان : حمولة كلية أو إجمالية، وتشمل كامل السعة الداخلية للسفينة وجميع المنشآت التي توجد على ظهرها، وحمولة صافية، وهي مدى ما تستطيع السفينة أن تقله من بضائع وركاب، بعبارة أخرى هي الحمولة بعد خصم فراغات الأماكن المخصصة لإقامة أفراد طاقم السفينة أو الفراغات المشغولة بالآلات المسيرة والمراجل والفراغات المستعملة للملاحة وإدارة مناورات السفينة كحجرة القيادة وحجرة الخرائط بعبارة أخرى، إن الحمولة



الكلية تعبر عن أبعاد السفينة أما الحمولة الصافية فتعبر عن أهلية الاستغلال التجاري.

ومن المعروف أن تقدير الحمولة ضروري لتقدير الرسوم كرسوم الإرشاد ورسوم الموانئ والمنائر والرسو والمكوث ورسوم المرور في القنوات المائية الدولية، كما تتخذ الحمولة أساساً لتقدير أجره النقل في حالة إيجار السفينة، وأساساً لتحديد التعويض المستحق للمؤجر نظير التأخر في الشحن أو التفريغ، وأخيراً كأساس لتحديد مسئولية مالك السفينة.

ومن المعلوم ووفقاً لأحكام الفقرة الثالثة أن حمولة السفينة الصافية والإجمالية تحددان بقرار من قبل الإدارة البحرية المختصة، وتعطي هذه الإدارة لذوي الشأن شهادة تثبت فيها الحمولة الصافية والإجمالية.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٦ بفقراتها الأولى والثانية والثالثة من قانون التجارة البحرية المصري والمادة ٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٥ من قانون التجارة البحرية اللبناني، والمادة ٣ من القانون البحري القطري، والمادة ١٦ من القانون البحري الجزائري.

#### مادة (٧)

يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تجاوز ألف دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من المالك والربان، في حالة مخالفتها للأحكام المنصوص عليها في المادة السابقة إلا إذا كان القصد من المخالفة اتقاء وقوع السفينة في الأسر.

## المذكرة الإيضاحية:

لاحق المشرع الفلسطيني في قانون التجارة البحري، كل مخالفة تقع ممسن بموجب عليه التزام من الالتزامات وفقاً لأحكام هذا القانون، للتدليل على تعلق هذه الالتزامات بالنظام العام، وعدم جواز مخالفتها من قبل الملتزمين بها، لذا جاءت هذه المادة محددة للعقوبة التي توجب على المالك والربان معاً في حالة مخالفتها لأحكامها، وقد وضعت هذه المادة الحد الأقصى للعقوبة التي يعاقب بها كل من المالك والربان، وهي الحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تجاوز ألف دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً، أو بإحدى هاتين العقوبتين إما الحبس أو الغرامة المقررة وفقاً لأحكام هذه المادة.

وبهذا تكون المادة قد أعطت للقاضي المختص المنظور أمامه النزاع سلطة تقديرية للوقائع والظروف الملازمة للمخالفة أو الأسباب التي أدت إلى وقوع مثل هذه المخالفة، فقد يتبين أن السبب في ذلك هو انقضاء وقوع السفينة في الأسر، الأمر الذي يكون سبباً كافياً لعدم إيقاع العقوبة المقررة في المادة أو إحداها على النحو المبين في المادة.

وإذا كانت المادة قد بينت الحد الأقصى للعقوبة، فإنها لم تبين الحد الأدنى لها، لذا يترك أمر تحديد ذلك إلى سلطة القاضي التقديرية وفقاً لما يتبين له من الظروف والملابسات في النزاع، بعبارة أخرى يجوز للقاضي القضاء بالحبس بأقل من سنة أو بأقل من ألف دينار.

يتطابق حكم هذه المادة مع الفقرة الرابعة من المادة ٦ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

## مادة (٨)

١. لا يجوز لغير السفن التي تتمتع بالجنسية الفلسطينية ممارسة الملاحة الساحلية والصيد والقطر والإرشاد في المياه الإقليمية، عدا ما تسمح به الإدارة البحرية المختصة في حالة الضرورة، للسفن التي تحمل جنسية أجنبية بالقيام في المياه الإقليمية بأعمال تتصل بالقطر أو الانتشال، أو الصيد أو البحث العلمي، على أن يكون ذلك لفترة محدودة.

٢. يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنتين وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف دينار أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف أحكام الفقرة السابقة.

### المذكرة الإيضاحية:

يترتب على اكتساب السفينة الجنسية الفلسطينية آثار عديدة كما هو واضح في هذه المادة، وأول هذه الآثار: تمتع السفينة بحماية الدولة التي تنتمي إليها وهي دولة فلسطين، وهي حماية تشمل المياه الإقليمية، وحماية السلطات الدبلوماسية والقنصلية التابعة لهذه الدولة في الخارج.

وثاني هذه الآثار: إيثار الدولة لسفنها والتي ترفع علمها ببعض المزايا التي من شأنها أن تكفل لحريتها النمو والبقاء، وإلى دعم أسطولها التجاري، وذلك لما للبحرية التجارية من أهمية قصوى في الاقتصاد القومي والدفاع الوطني، فالسفينة وسيلة من وسائل تصريف المنتجات الوطنية، ونشر النفوذ التجاري في الخارج، وتموين البلاد زمن الحرب، ومن أبرز مظاهر إيثار الدولة

لسفنها الوطنية عن الأجنبية التي لا تتمتع بالجنسية الفلسطينية قصر الملاحة الساحلية وهي الملاحة التي تتم بين موانئ الدولة، وكذلك الصيد في مياهها الإقليمية بهدف تجنب السفن الوطنية خطر مزاحمة السفن الأجنبية في هذا الميدان، كما يمتد إينثار الدولة لسفنها الوطنية، بقصر أعمال القطر على السفن التي تتمتع بالجنسية الفلسطينية وأعمال الإرشاد ضمن نطاق المياه الإقليمية.

وإذا كان هذا هو الأصل لتحقيق الغايات المسطرة من وضع هذا النص، إلا أنه، ومع ذلك فإنه يجوز للإدارة البحرية المختصة وفي حالة الضرورة إذا رأت الإدارة البحرية ذلك، أن تسمح للسفن التي لا تتمتع بالجنسية الفلسطينية القيام في المياه الإقليمية بأعمال تتصل بالقطر أو الانتشال أو الصيد أو البحث العلمي، بسبب ما تحتاجه هذه الأعمال من إمكانات مادية وفنية قد تعجز السفن الوطنية عن القيام بتلك المهمات، أو بناء على معاملة المتل وهو المبدأ الدولي الذي ينطبق على التعاون الدولي بين الدول وفي مختلف المناطق، شريطة أن يكون ذلك لفترة محدودة، حتى لا يعيق استغلال هذه الأعمال من قبل السفن الوطنية.

فالسماح للسفن الأجنبية بالقيام بأعمال القطر والإرشاد والبحث العلمي، مرهوناً بالضرورة والتي تقدر بقدرها، من حيث حجم هذه الأعمال، وكذلك المدة المسموح بها لممارستها ومن حيث أعمال السلطة التقديرية لتقرير مثل هذا الأمر.

كما تؤثر بعض الدول سفنها الوطنية بمنح إعانات تكفل لبحريتها الوقوف أمام المنافسة الأجنبية، كما هو الحال في أمريكا وإنجلترا وفرنسا واليابان وإيطاليا وكثير من الدول الأخرى.

وحرصاً من المشرع على حماية السفن الوطنية، فقد قرر في الفقرة الثانية من المادة، عقوبة لمن يرتكب أعمالاً تخالف أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة، تصل إلى عقوبة الحبس والغرامة المضاعفة، حيث أجازت للقاضي المنظور أمامه المخالفة، الحكم بالحبس بما لا يتجاوز سنتين والحكم بغرامة مالية لا تتجاوز الثلاثة آلاف دينار أردني أو بما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً في الوطن، أو بإحدى هاتين العقوبتين إما الحبس وإما الغرامة، وبهذا يكون المشرع قد منح للقاضي وتقديراً للظروف والملابسات المحيطة بالمخالفة سلطة تقديرية تمكنه من الحكم بالعقوبة التي تتناسب مع المخالفة المرتكبة، وهي سنة اتبعتها المشرع الفلسطيني في نطاق قانون التجارة البحرية بهدف الوصول إلى حكم عادل.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٨ من قانون التجارة البحرية المصرية، والمادة ٤ من القانون البحري القطري، والمادة ٧ من قانون التجارة البحري الكويتي، والمادة ٤ من قانون التجارة البحرية اللبناني مع الملاحظة أن هذه المادة لا تتضمن الاستثناء المقرر للسفن الأجنبية وقت الضرورة كما جاء في المادة ٨ من قانون التجارة البحرية الفلسطيني.

#### مادة (٩)

تعد الجرائم التي ترتكب على سفينة ترفع علم فلسطين واقعة على إقليمها، وتسري في شأنها أحكام التشريعات الجنائية الفلسطينية.

### المذكرة الإيضاحية:

وفقاً لمبدأ إقليمية العقوبة الجنائية، وهو ما يعني خضوع كل الأفعال التي تعد جريمة وفقاً للقانون الفلسطيني إلى التشريعات الجنائية الفلسطينية، فقد أخضعت هذه المادة الجرائم التي ترتكب على ظهر سفينة ترفع العلم الفلسطيني إلى أحكام التشريعات الجنائية الفلسطينية وذلك عن طريق اعتبار ظهر السفينة أو عنابرها وكل جزء منها امتداداً لإقليم فلسطين، إلا أن مثل هذا النص قد يؤدي إلى قيام التنازع بين القانون الفلسطيني وقانون الميناء الأجنبي الذي كانت السفينة راسية فيه وقت ارتكاب الجريمة على ظهرها، الأمر الذي يوجب القول بأن نص المادة ٩ من قانون التجارة البحرية الفلسطيني يمنح القضاء الفلسطيني اختصاصاً احتياطياً في حالة عدم قيام القضاء الإقليمي بالعقاب.

ويمتد حكم هذه المادة في حالة وقوع الجريمة في أعالي البحار حيث لا قانون إقليمي يوجب تطبيقه عليها في هذه الحالة، ومن ثم، تخضع مثل هذه الجرائم كذلك، للقانون الجنائي الفلسطيني وهو قانون علم السفينة، ويوجب اختصاص القضاء الفلسطيني حتى لا يفلت الجاني من العقاب.

وهذا الحكم هو ما أخذت به المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مادة التصادم وحوادث الملاحة الأخرى والمبرمة في بروكسل في ١٠ مايو سنة ١٩٥٢، (وللاستزادة في معرفة أحكام هذه المعاهدة انظر شرح أحكام معاهدات بروكسل الجديدة المبرمة في ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ - مقال لمصطفى كمال طه منشور في مجلة القانون الدولي سنة ١٩٥٢ ص ٦٧ وما بعدها).

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١/٩ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٨ من قانون التجارة البحري الكويتي، والمادة ٥ من القانون البحري  
القطري.

#### مادة (١٠)

١. تقع التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء، أو نقل أو انقضاء  
حق من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمي وإلا كانت  
باطلة.

٢. فإذا وقعت هذه التصرفات في بلد أجنبي، وجب تحريرها أمام  
قنصل دولة فلسطين في هذا البلد، أو أمام الموظف المختص في  
ذلك البلد عند عدم وجود القنصل.

٣. لا تكون التصرفات المشار إليها في الفقرة السابقة نافذة بين  
المتعاقدين أو بالنسبة للغير، ما لم يتم قيدها في سجل السفينة  
المحفوظ بمكتب تسجيل السفن، وتحدد مرتبة التسجيل حسب  
أسبقية القيد في هذا السجل.

#### المذكرة الإيضاحية:

الأصل أن جميع التصرفات القانونية تقوم على أساس من الرضائية، والذي  
يعني أن التصرف القانوني، تنتج آثاره القانونية دون حاجة لإفراغ التعبير  
عن الإرادة إيجاباً كان أم قبولاً في قالب محدد، كما كان الحال عليه إبان  
القانون الروماني الذي كان يأخذ بمبدأ شكلية التصرفات كأساس في غالبية  
التصرفات القانونية.

وشكلية التصرف القانوني في القوانين المعاصرة، لا تقرر إلا وفق معيارين، الاتفاق ونص القانون، فإذا لم يقض الاتفاق على شكلية التصرف، أو نص في القانون، فإن ذلك يُحمل على أساس أن التصرف القانوني يقوم على مبدأ الرضائية.

وقد جاءت هذه المادة لتقرر شكلية جميع التصرفات أياً كان موضوعها طالما تتعلق بالسفينة، بهدف التنبيه من خطورة ما يتقرر عليها من حقوق عينية، وسواء تعلق هذا التصرف في إنشاء هذه الحقوق العينية أو نقلها أو انقضائها، ويترتب على عدم توافر ركن الشكل في هذه التصرفات البطلان المطلق، لتعلق الأمر بالنظام العام، ومن ثم لا يجوز الاتفاق على ما يخالف ذلك، وإلا كان مثل هذا الاتفاق باطلاً بطلاناً مطلقاً كذلك، ويجوز التمسك به من قبل ذوي الشأن، والمحكمة المختصة، والنيابة العامة، وإذا وقعت مثل هذه التصرفات المشار إليها في الفقرة الأولى في فلسطين، فيجب أن تحرر عند الموظف المختص، بينما إذا وقعت خارج فلسطين أي في بلد أجنبي، فإن تحريرها يكون لدى قنصل دولة فلسطين في هذا البلد الأجنبي، أو أمام الموظف المختص في ذلك البلد عند عدم وجود القنصل الفلسطيني أو من يقوم مقامه.

كما توجب الفقرة الثالثة من المادة نفاذ هذه التصرفات سواء أكان ذلك بين المتعاقدين أو بالنسبة للغير، أن يتم قيدها في سجل السفينة المحفوظ بمكتب تسجيل السفن، وتحدد مرتبة التسجيل وفقاً لمبدأ أسبقية القيد في هذا السجل، وهو المعيار المأخوذ به في نطاق الحياة المدنية وفقاً لأحكام القانون المدني الفلسطيني.



يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١١ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٩ من قانون التجارة الكويتي، والمادة ٦ من القانون البحري القطري،  
والمادة ٢٠ من قانون التجارة البحرية اللبناني، مع الملاحظة أن هذه المادة لم  
تشر إلى وجود تحرير مثل هذه التصرفات بمحرر رسمي، كما هو الحال في  
باقي القوانين، وإنما أوجبت التسجيل لها فقط لنفاذها سواء أكان ذلك بين  
المتعاقدين وبالنسبة للغير، ويتطابق حكم هذه المادة ١٠ من قانون التجارة  
البحرية الفلسطيني مع المادة ٤٩ من القانون البحري الجزائري.  
وما ذهب إليه المشرع الفلسطيني في هذه المادة هو على خلاف ما أخذ به  
المشرع الفلسطيني في القانون المدني الفلسطيني، حيث اعتبر كل التصرفات  
التي تتناول حقوقاً عينية الأصل فيها الرضائية والاستثناء فيها الشكلية  
كالرهن الرسمي، ومع ذلك فإن قانون التجارة البحرية الفلسطيني يتطابق مع  
ما أرساه القانون المدني الفلسطيني من وجوب تسجيل التصرفات التي محلها  
إنشاء أو نقل الحقوق العينية.

#### مادة (١١)

١. لا يجوز نقل ملكية سفينة فلسطينية بمقابل أو بدون مقابل لأجنبي  
إذا كانت مملوكة لشركة تساهم فيها الدولة، أو كانت هذه الشركة  
تلقى دعماً من الدولة بأية صورة، ومع ذلك يجوز للإدارة البحرية  
أن تأذن بنقل الملكية.
٢. يكون باطلاً كل تصرف يقع دون الحصول على هذا الإذن.

## المذكرة الإيضاحية:

حرصاً من المشرع على الأموال التي تكون الدولة شريكاً في ملكيتها وعلى رأسها كما هو واضح من المادة، السفن التي تتمتع بالجنسية الفلسطينية، وتدعيماً للأسطول البحري للدولة، فلم يجز نقل ملكيتها سواء أكان ذلك بمقابل (عوض) أو بدون مقابل (دون عوض - هبة) لأجنبي، لا يتمتع بالجنسية الفلسطينية، شريطة أن تكون هذه السفينة مملوكة لشركة تساهم فيها الدولة، أو كانت هذه الشركة تلقي دعماً من الدولة.

واضح من النص أن المشرع لم يحدد فيه معياراً لمشاركة الدولة في ملكية السفينة سواء أكان ذلك بالنسبة للحد الأدنى أو الأقصى، ومن ثم، تنسحب المشاركة لأية نسبة كبرت أم صغرت، كما لم يحدد المشرع معياراً كذلك لما تلقاه الشركة التي تملك السفينة من دعم مالي بأية صورة، ومن ثم ينسحب الدعم لأية نسبة كبرت أم صغرت، ومما يقلل من هذا النقص الواضح في المادة، أن نقل ملكية السفينة الفلسطينية إلى أجنبي بمقابل أو بدون مقابل يخضع لإذن الإدارة البحرية وسلطتها التقديرية، فهي وحدها التي تملك السلطة الكاملة في إصدار الإذن بنقل ملكية السفينة وإلا كان نقل ملكية السفينة على النحو الوارد في هذه المادة باطلاً بطلاناً مطلقاً، والبطلان في هذه الحالة يقع بقوة القانون دون حاجة لإصدار حكم من المحكمة، وعبارة (التصرف) الواردة في الفقرة الثانية من المادة يجب ألا ينصرف مفهومها إلى غير نقل ملكية السفينة دون إذن من الإدارة البحرية المختصة، حيث أن عبارة (التصرف) جاءت ذات صياغة عامة مطلقة، وكأنها تشمل كل تصرف يقع على جسم السفينة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١/١٢ من قانون التجارة البحرية المصري أما الفقرة الثانية من المادة ١٢ بحري مصري فقد قررت عقوبة جنائية بالحبس لمدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه مصري أو بإحدى هاتين العقوبتين لكل من يخالف الحظر المنصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة ١٢ بحري مصري، بينما يتطابق حكمها بالكامل مع المادة ٢/١/٣١٠ وتقارب المادة ٥١ من القانون البحري الجزائري.

### مادة (١٢)

يجوز تأجير السفينة إلى أجنبي لمدة لا تزيد على سنتين بعد الحصول على إذن مسبق من الإدارة البحرية.

#### المذكرة الإيضاحية:

أجازت هذه المادة تأجير السفينة التي تتمتع بالجنسية الفلسطينية إلى أجنبي كأحد صور إدارة الأموال واستغلالها، فعقد الإيجار من أهم عقود الإدارة والاستغلال، وإنما هذه الإجازة محددة بسنتين محسوبيتين من تاريخ إبرام عقد الإيجار، شريطة الحصول على إذن مسبق من الإدارة البحرية. وصياغة النص جاءت عامة مطلقة على خلاف نص المادة ١١ من قانون التجارة البحرية الفلسطيني، فلم تربط تقييد الإيجار، كما قيدت المادة ١١ السابقة نقل ملكية السفينة إلى أجنبي إذا كانت الدولة تشارك في ملكية السفينة أو تدعمها وإنما جاءت خلواً من القيود، فهل يعني ذلك أن عدم جواز إيجار السفينة إلى أكثر من سنتين إلى أجنبي ينصرف إلى أية سفينة حتى ولو كانت مملوكة للأفراد دون مساهمة الدولة في ملكيتها أو أنها لا تتلقى أي دعم من الدولة، أم أن عدم جواز إيجار السفينة إلى أكثر من سنتين إلا بإذن مسبق من

الإدارة البحرية المختصة لا يقع إلا على السفينة التي تكون على النحو الوارد في المادة ١١ من هذا القانون.

إن الأقرب للمنطق القانوني، أن تفسر هذه المادة على ضوء المادة السابقة لوحدة العلة التي وضعها المشرع لعدم جواز نقل ملكية السفينة الفلسطينية لأجنبي إذا كانت الدولة تساهم في ملكيتها أو تدعمها بأحد صور الدعم المادي، ولعدم جواز تأجير السفينة الفلسطينية إلى أجنبي.

### مادة (١٣)

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة أو بغرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من خالف أحكام المادتين السابقتين.

### المذكرة الإيضاحية:

الحظر الوارد على نقل ملكية السفينة الفلسطينية إلى أجنبي متى كانت الدولة تشارك في ملكيتها أو تدعمها، وكذلك حظر إيجارها إلى أجنبي أكثر من سنتين، يتعلق بالنظام العام، الأمر الذي أوجب على المشرع أن يؤكد صفة هذا الحظر، وذلك بفرض عقوبة جنائية على من يخالف أحكام المادة ١١ والمادة ١٢ من قانون التجارة البحرية الفلسطيني وذلك بالحبس لمدة لا تزيد على سنة أو بغرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف دينار أردني، أو بما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً، أو بإحدى هاتين العقوبتين الحبس أو الغرامة.

والعقوبة المقررة في هذه المادة، هي الحد الأقصى الذي لا يجوز للقاضي الحكم بأكثر منه، وإن كان يجوز له أن يحكم بإحداها الحبس أو الغرامة، كل ذلك وفقاً للسلطة التقديرية الممنوحة له، التي تتأثر بالظروف والملابسات

التي قامت أثناء اتخاذ قرار النقل المخالف أو الإيجار حسب أحكام المادتين السابقتين ١١، ١٢ من قانون التجارة البحرية الفلسطيني. يتطابق حكم هذه المادة مع الفقرة الثانية من المادة ١٢ من قانون التجارة البحرية المصري.

## الفصل الثاني

### تسجيل السفينة

#### مادة (١٤)

١. لا يجوز لأية سفينة أن تسير رافعة العلم الفلسطيني إلا إذا كانت مسجلة وفقاً لأحكام هذا القانون.
٢. يقوم بإجراء هذا التسجيل مكتب تسجيل السفن ويعد بهذا المكتب سجلاً خاصاً بذلك يسمى سجل السفن وترقم صفحاته ويوضع على كل منها خاتم المكتب.
٣. تخصص لكل سفينة صحيفة في السجل المذكور، ويكون رقمها هو رقم تسجيل السفينة.

#### المذكرة الإيضاحية:

توجب التشريعات البحرية المعاصرة، تسجيل السفينة في سجلات خاصة، بهدف مراقبة استيفاء السفينة لشروط الجنسية على النحو الوارد في المادة ٤ و٥ من قانون التجارة البحرية (انظر مذكراتهما الإيضاحية) الفلسطيني،

وتعيين ذاتيتها بإثبات جميع البيانات الخاصة بها في السجلات، وشهر ما يرد عليها من تصرفات.

وعلى غرار من هذه التشريعات المعاصرة، كقانون التجارة الكويتي، وقانون التجارة البحرية اللبناني، وعلى خلاف من قانون التجارة البحرية المصري والذي لم يتضمن فصلاً خاصاً لتسجيل السفينة وإنما أحال في المادة الثالثة منه في شأن تسجيل السفن إلى أحكام القوانين الخاصة بذلك، كالقانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ والمعدل بالقانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٥٨، والقانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٦٨، والقانون الصادر في ١٤ ديسمبر سنة ١٩٤٩ والخاص بتحديد الرسوم المستحقة، فقد أفرد قانون التجارة البحرية الفلسطيني فصلاً خاصاً ضمن الباب الأول من القانون بتسجيل السفينة.

وقد حددت الفقرة الأولى من المادة ١٤ من هذا القانون السفن التي تخضع لأحكام هذا الفصل الخاص بالتسجيل، وهي السفن التي ترفع العلم الفلسطيني أي الفلسطينية، حيث لا يجوز لأية سفينة ترفع العلم الفلسطيني أن تسير وتمارس أعمالها البحرية (التجارية أو العلمية... الخ) إلا إذا كانت مسجلة وفقاً لأحكام هذا القانون، ولا ينحصر أثر التسجيل بعدم سير السفن وممارسة أعمالها، وإنما يعتبر شرطاً أساسياً لاكتساب الجنسية الفلسطينية (انظر المادة ٤ من قانون التجارة البحرية الفلسطيني ومذكرتها الإيضاحية)، أما السفن الأجنبية فلا تخضع لأحكام هذا القانون، حتى ولو لم تكن مسجلة في موطنها الأصلي، حتى ولو كانت تباشر ملاحتها في المياه الفلسطينية، وتخضع السفن الفلسطينية للتسجيل أياً كان نوعها، أي سواء أكانت تقوم بالملاحة الساحلية أو

الملاحة في أعالي البحار، وسواء أكانت سفناً تجارية أو سفن صيد أو نزهة وذلك لعموم نص الفقرة الأولى من هذه المادة.

ويتولى أعمال واتخاذ إجراءات تسجيل السفن وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من هذه المادة، مكتب تسجيل السفن الذي يقوم بإعداد سجل خاص يسمى وفقاً لأحكام الفقرة الثانية (سجل السفن) ترقيم صفحاته، ويضع على كل منها خاتم المكتب الخاص بذلك.

وتوجب الفقرة الثالثة من المادة، تخصيص صحيفة لكل سفينة في السجل المذكور في الفقرة الثانية (سجل السفن) ويكون رقم هذه الصحيفة هو رقم تسجيل السفينة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١١ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب حكم المادة ٨ من قانون التجارة اللبناني، ويتطابق مع الفقرة الأولى من المادة الأولى من قانون تسجيل السفن المصري والمشار إليها في المذكرة الإيضاحية لهذه المادة.

#### مادة (١٥)

١. يكون تسجيل السفينة بناء على طلب يقدم من المالك إلى مكتب تسجيل السفن ويجب أن يشتمل الطلب على وجه الخصوص على البيانات الآتية:

أ. اسم السفينة الحالي وأسمائها السابقة إن وجدت.

ب. ميناء التسجيل.

ج. تاريخ ومكان بناء السفينة.

د. سبب وتاريخ اكتساب ملكية السفينة.

هـ. نوع السفينة (شراعية كانت أو ذات محرك مع بيان نوع المحرك وقوته).

و. أبعاد السفينة طولاً وعرضاً وعمقاً.

ز. حمولة السفينة الإجمالية والصالية.

ح. اسم ولقب ومهنة وعنوان وجنسية المالك أو الشركاء على الشيوخ مع بيان حصة كل منهم.

ط. اسم المجهز، ولقبه، وجنسيته وعنوانه.

ي. الحقوق العينية المترتبة على السفينة إن وجدت.

ك. الحجوز التي وقعت على السفينة إن وجدت.

٢. على طالب التسجيل أن يرفق بالطلب جميع المستندات والوثائق

اللازمة لإثبات صحة البيانات المقدمة، وعلى الأخص وثائق ملكية

السفينة وجنسيته، وعليه أن يقدم شهادة رسمية بشطب السفينة

من سجل السفن الأجنبي الذي كانت مسجلة فيه، ويؤشر مكتب

تسجيل السفن على الطلب بتاريخ وساعة وروده.

#### المذكرة الإيضاحية:

تحدد هذه المادة الإجراءات الواجب اتباعها لتسجيل السفينة في مكتب تسجيل

السفن، وتبدأ هذه الإجراءات بتقديم طلب للمكتب من قبل مالكيها، كما تبين

هذه المادة البيانات الواجب أن يشتمل عليها الطلب، والمذكورة في الفقرة

الأولى، من أ إلى ك، ويتم التسجيل بتدوين جميع هذه البيانات في سجل

السفن على النحو الذي جاء في المادة ١٤ من قانون التجارة البحرية



الفالسطيني، وتتعلق هذه البيانات كما هو واضح، بذكر اسم السفينة الحالية والسابقة إذا وجدت، تاريخ ومكان بناء السفينة، سبب وتاريخ اكتساب ملكية السفينة، نوع السفينة أبعادها طولاً وعرضاً وعمقاً، حمولتها الإجمالية والصفافية، اسم مالكيها وعنوانه ومهنته أو أسماء الشركاء إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع مع بيان حصة كل شريك من الشركاء، اسم المجهز ولقبه وجنسيته وعنوانه، الحقوق العينية التي تقررت على السفينة، الحجز التي وقعت عليها في حالة وقوعها.

وتلزم الفقرة الثانية من المادة طالب التسجيل، أن يرفق الطلب جميع المستندات والوثائق اللازمة لإثبات صحة البيانات المقدمة، كوثائق ملكية السفينة وجنسيته، وإذا كانت السفينة مسجلة في الخارج، فعلى مقدم الطلب أن يقدم شهادة رسمية بشطب السفينة من سجل السفن الأجنبي الذي كانت مسجلة فيه، وعلى الموظف المختص في مكتب تسجيل السفن الفلسطيني التأشير على الطلب وتاريخ وساعة وروده، (انظر المادة ١٠ من قانون التجارة البحرية الفلسطيني ومذكرتها الإيضاحية) ونظام التسجيل المتبع بالنسبة للسفينة هو نظام التسجيل العيني وليس نظام الشهر الشخصي، حيث يقوم على أساس السفينة ذاتها محل التسجيل وتحديد ذاتيتها من حيث الاسم والحمولة والموطن.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٧ من قانون تسجيل السفن المصري، والمادة ١١ من قانون التجارة اللبناني.

## مادة (١٦)

يقدم طلب التسجيل خلال ثلاثين يوماً من تاريخ بناء السفينة أو تملكها، وتبدأ هذه المدة من تاريخ دخول السفينة أحد موانئ فلسطين إذا بنيت أو اكتسبت ملكيتها في الخارج.

### المذكرة الإيضاحية:

طلب التسجيل كأول إجراء يجب اتخاذه من قبل مالك السفينة لتسجيل السفينة (انظر المادة ١٥ ومذكرتها الإيضاحية) توجب هذه المادة تقديمه خلال ثلاثين يوماً تبدأ من تاريخ بناء السفينة أو من تاريخ تملكها هذا إذا تم بناء السفينة داخل الوطن (دولة فلسطين) أو تم تملكها فيه، وتبدأ مدة الثلاثين يوماً من تاريخ دخول السفينة أحد موانئ فلسطين إذا تم بناء السفينة خارج الوطن أو إذا اكتسبت ملكيتها في الخارج.

ومدة الثلاثين يوماً، المحددة وفقاً لأحكام هذه المادة قصيرة إذا ما قورنت ببعض المواعيد الأخرى، ومع ذلك، فهي مدة كافية لاتخاذ مثل هذا الإجراء من قبل مالك السفينة الحريص على أن تمارس السفينة أعمالها بمجرد ملكيتها أو من تاريخ بنائها أو من تاريخ دخولها أحد الموانئ البحرية الفلسطينية، فقد علمنا من المواد السابقة أن تسجيل السفينة من بين أحد شرائط اكتساب السفينة جنسيتها الفلسطينية ورفع العلم الفلسطيني (انظر المادة ٤، ٦ ومذكراتهما الإيضاحية)، كما تحت المالك على الإسراع باتخاذ مثل هذا الإجراء خلال الميعاد المحدد.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي، وتقارب أحكام المادة ١٦ من قانون التجارة البحرية اللبناني مع الملاحظة أن

هذه المادة تحدد مدة تقديم طلب تسجيل السفينة خلال خمسة عشر يوماً تلي إنشائها أو ابتياعها (تملكها)، وخلال خمسة عشر يوماً تلي دخولها المياه اللبنانية.

#### مادة (١٧)

يمسك مكتب تسجيل السفن دفترًا يسمى (دفتر الطلبات) يثبت فيه طلبات التسجيل والمستندات المؤيدة بها بأرقام متتابعة حسب الترتيب الزمني لورودها ويسلم طالب التسجيل إيصالاً يذكر فيه رقم القيد وتاريخه وساعته.

#### المذكرة الإيضاحية:

تحدد هذه المادة واجبات مكتب تسجيل السفن وهي على النحو الآتي:  
الأول : مسك دفتر يسمى (دفتر الطلبات).  
الثاني : تثبت في هذا الدفتر طلبات التسجيل والمستندات المؤيدة بها وبأرقام متتابعة حسب الترتيب الزمني لورودها لديه من قبل مقدم الطلب.  
الثالث : تسليم مقدم طلب التسجيل إيصالاً يذكر فيه رقم القيد وتاريخه وساعة تقديمه لمكتب تسجيل السفن.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٤ من قانون التجارة البحري الكويتي.

#### مادة (١٨)

يقوم مكتب تسجيل السفن بإدراج البيانات المبينة في المادة (١٥) في سجل السفن، ويحتفظ بأصول المستندات والوثائق المقدمة مع طلب التسجيل أو بصورة رسمية منها.

### المذكرة الإيضاحية:

تلزم هذه المادة مكتب تسجيل السفن بإدراج البيانات المبينة في الطلب المقدم من مالك السفينة وفقاً لأحكام المادة ١٥ من هذا القانون، في سجل السفن، وعليه الاحتفاظ بأصول المستندات والوثائق المقدمة والمشار إليها في المادة ١٥ من هذا القانون، أو بصورة رسمية منها، وهي صور عن هذه المستندات والوثائق وإنما تختم بعبارة (طبق الأصل) من مكتب تسجيل السفن. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١/١٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (١٩)

١. يسلم مكتب تسجيل السفن مالك السفينة شهادة تسجيل تشتمل على جميع البيانات المدونة في الصحيفة المخصصة للسفينة في السجل.
٢. إذا فقدت هذه الشهادة أو هلكت جاز لصاحب الشأن الحصول من مكتب تسجيل السفن على شهادة بدلاً منها بعد أداء الرسم الذي تقرره الإدارة البحرية.

### المذكرة الإيضاحية:

توجب هذه المادة على مكتب تسجيل السفن أن يسلم لمالك السفينة شهادة تسجيل مشتملة على جميع البيانات المدونة في الصحيفة المخصصة للسفينة في السجل، على أن يحتفظ بها مالك السفينة في السفينة وذلك لاستعمالها في تسيير السفينة في الملاحة في حدود المسموح به، ولا يجوز التنازل عنها أو حجزها أو حبسها لأي سبب.

وفي حالة فقدان الشهادة التسجيل أو هلاكها (ويدخل ضمن معنى الهلاك، سرقتها، ضياعها، احتراقها، اختفاؤها بصورة أكيدة ولا يعلم مصيرها) يكون

لصاحب الشأن الحصول من مكتب تسجيل السفن على شهادة تسجيل بدلاً من الأولى، وذلك بعد أن يكون صاحب الشأن قد أدى الرسم الذي تقرره الإدارة البحرية.

وتعد شهادة التسجيل الوثيقة الرئيسية التي تثبت بها جنسية السفينة الفلسطينية فهذه الشهادة لا تمنح من مكتب تسجيل السفن إلا بعد التحقق من أن السفينة قد استوفت فعلاً جميع الشروط التي يتطلبها القانون لاكتساب السفينة الجنسية الفلسطينية، ولو أن علم السفينة يعد دليلاً قوياً على الجنسية، إلا أن السفينة قد ترفع علماً آخر لا يكون لها الحق في أن ترفعه وكما تحدد شهادة التسجيل ذاتية السفينة وحالتها المدنية (انظر المادة ١٥ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية)، كما تعد شهادة التسجيل سنداً لحق الملكية على السفينة، إذ إنها لا تصدر إلا بعد التحقق من ملكية طالب التسجيل للسفينة بناء على الوثائق المثبتة لذلك والتي يجب تقديمها مع طلب التسجيل (انظر المادة ١٥ ومذكرتها الإيضاحية)، ويذهب التشريع الإنجليزي إلى حد اعتبار شهادة التسجيل شهادة ممثلة للسفينة ذاتها بحيث يمكن نقل ملكية السفينة عن طريق تظهير هذه الشهادة، ويبدو أن هذا الحكم لم تصل إليه التشريعات العربية المتعلقة بالتجارة البحرية.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣/١٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٧ من قانون تسجيل السفن المصري.

## مادة (٢٠)

١. يتم قيد التصرفات والأحكام المنصوص عليها في المادة (١٠) من هذا القانون في سجل السفينة بناء على طلب ذوي الشأن، فإذا امتنع أحدهم عن إجرائه جاز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتأمر به.

٢. يجب قيد انتقال الملكية، أو الحقوق العينية بسبب الإرث بناء على طلب الورثة أو أحدهم بعد تقديم حصر إرث لبيان نصيب كل منهم.  
المذكرة الإيضاحية:

توجب المادة قيد التصرفات والأحكام المنصوص عليها في المادة ١٠ من هذا القانون في سجل السفينة، وهي التصرفات المتعلقة بإنشاء أو نقل أو انقضاء حق من الحقوق العينية التي تقررت على السفينة، ويستوي أن تكون هذه التصرفات قد وقعت في دولة فلسطين أو في الخارج لدى قنصل دولة فلسطين أو من يقوم مقامه أو لدى الموظف المختص في البلد الذي وقعت فيه مثل هذه التصرفات عند عدم وجود القنصل.

ويتم قيد هذه التصرفات بناء على طلب ذوي الشأن، المالك أو أي شريك من الشركاء، وإذا امتنع أحدهم عن إجراء هذا القيد يرفع أمر اتخاذه إلى المحكمة المختصة لتأمر به، ويترتب على عدم القيد عدم نفاذ هذه التصرفات سواء بين المتعاقدين أو بالنسبة للغير كما تقرر ذلك المادة (١٠) من هذا القانون.

وإذا توفي مالك السفينة، فتوجب الفقرة الثانية من هذه المادة قيد انتقال الملكية، أو الحقوق العينية بسبب الإرث، وذلك بناء على طلب يقدمه الورثة أو أحد الورثة بعد تقديم حصر الإرث الذي تقوم به المحكمة الشرعية

المختصة بعد الوفاة مباشرة، وذلك لتحديد نصيب كل وارث من الورثة الشرعي في السفينة أو الحقوق العينية الأخرى.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٦ من قانون التجارة الكويتي الفقرة الأولى والفقرة الثانية، ويقارب حكم المادة ٤٩ من القانون البحري الجزائري، ويتطابق مع أحكام المادة ٢٠ من قانون التجارة البحرية اللبناني.

### مادة (٢١)

١. على مالك السفينة أن يبلغ كتابة مكتب تسجيل السفن بكل تعديل يطرأ على البيانات الواردة في السجل.
٢. يجب تقديم طلب التعديل مرفقاً به المستندات اللازمة لإثبات صحة البيانات الجديدة، وذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ حصول التعديل، ويدون المكتب مضمون التعديل في صحيفة السفينة، وتقدم شهادة التسجيل مع طلب التعديل للتأشير عليها بما يفيد حصوله.

### المذكرة الإيضاحية:

لكي يكون التسجيل صورة صادقة لحالة السفينة وما آلت إليه منذ تسجيلها في سجل السفن، توجب هذه المادة على مالك السفينة أن يقوم بتبليغ مكتب تسجيل السفن بكل ما يطرأ على البيانات التي أظهرها مالك السفينة في طلب تقديم السجل أو أي طلب تعديل بيانات قدمها بعد تقديم الطلب الأول، كتابة. وقد حددت الفقرة الثانية من المادة، المدة التي يجب على مالك السفينة مراعاتها عند تقديم التعديل في البيانات، وهي خلال ثلاثين يوماً من تاريخ وقوع التعديل، وعلى مقدم الطلب أن يرفق مع طلب التعديل المستندات

اللازمة لإثبات صحة البيانات الجديدة، وعلى مكتب تسجيل السفن أن يقوم بتدوين مضمون التعديل في صحيفة السفينة.  
وعلى مالك السفينة تقديم شهادة التسجيل لمكتب تسجيل السفن مع طلب التعديل للتأشير عليها بما يفيد حصول هذا التعديل.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١/١٧ و ٢ من قانون التجارة الكويتي، والمادة ١٢ من قانون تسجيل السفن المصري.

#### مادة (٢٢)

يجب التأشير في صحيفة التسجيل بكل دعوى يكون موضوعها حقاً عينياً على السفينة، وعلى المدعى أن يخطر مكتب تسجيل السفن فوراً بإقامة الدعوى لإجراء التأشير المذكور وعلى قلم كتاب المحكمة تبليغ المكتب بالحكم الذي يصدر فيها.

#### المذكرة الإيضاحية:

إمعاناً من المشرع، في أن يكون تسجيل السفينة، صورة صادقة عن حالة السفينة لمن يهمله الأمر، فقد أوجبت هذه المادة، بالتأشير في صحيفة تسجيل السفينة، بكل دعوى يكون موضوعها حقاً عينياً على السفينة، ومن ثم، يجب على المدعي الإسراع في إخطار مكتب تسجيل السفن بإقامة الدعوى وذلك بغرض إجراء التأشير المذكور.

ولا يقصد بالحقوق العينية في هذه المادة الحقوق العينية الأصلية كالملكية، وإنما يشمل كذلك الحقوق العينية التبعية كالرهون على سبيل المثال، كما



أوجبت المادة على قلم كتاب المحكمة المختصة المنظور أمامها النزاع تبليغ مكتب تسجيل السفن بالحكم الذي يصدر في الدعوى.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٢٣)

١. يشطب التسجيل إذا هلكت السفينة أو فقدت الجنسية الفلسطينية أو صدر حكم نهائي بالشطب.
٢. تشطب القيود الخاصة بالحقوق والدعاوى العينية بناء على إتفاق ذوي الشأن أو بحكم نهائي.

### المذكرة الإيضاحية:

توجب المادة شطب تسجيل السفينة من سجل السفن في الأحوال الآتية:  
أولاً: هلاك السفينة، ويدخل في مفهوم هلاك السفينة، احتراقها، غرقها أو إذا استولي عليها من قبل العدو، أو كسرهما، فإذا وقع للسفينة أمر من هذه الأمور كان على مالك السفينة أو المجهز أو الربان إبلاغ الإدارة البحرية، أو مكتب التسجيل في الحال وإعادة شهادة التسجيل إليها إذا كان ذلك ممكناً.  
ثانياً: إذا فقدت السفينة جنسيتها، وذلك بانتقال ملكيتها إلى أجنبي لما يترتب على ذلك من سقوط الجنسية الفلسطينية عن السفينة، فإذا وقع أمر كهذا يجب إبلاغ الإدارة البحرية أو مكتب تسجيل السفن بذلك، وإعادة شهادة التسجيل، وإذا حدث مثل هذا الانتقال في خارج فلسطين سلمت شهادة التسجيل إلى أقرب قنصلية فلسطينية موجودة هناك أو من يقوم مقام القنصل.  
ثالثاً: إذا صدر حكم نهائي بالشطب، ويقع مثل هذا الحكم في حالة تخلف المالك أو المجهز أو الربان عن القيام بالالتزامات التي يفرضها قانون

التسجيل، وهذا يعني أن الشطب لا يقع لمجرد صدور حكم ابتدائي في الحالة المفروضة أمام القضاء، وإنما بعد صيرورة الحكم الابتدائي حكماً نهائياً. كما تشطب القيود الخاصة بالحقوق والدعاوى العينية المتعلقة بالسفينة كما تقرر ذلك، الفقرة الثانية من المادة إذا توافر أحد السببين الآتيين:  
الأول : الإنفاق من ذوي الشأن.

الثاني : صدور حكم نهائي بشأن هذه الحقوق من المحكمة المختصة. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/١٤ والمادة ٢٧ من قانون التسجيل المصري، والمادة ٢/١/١٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٢٤)

١. يجب على ذوي الشأن تقديم طلب الشطب خلال ثلاثين يوماً من تاريخ قيام سببه، ويشتمل الطلب على البيانات الآتية :
  - أ. اسم طالب الشطب، ولقبه، وجنسيته، وعنوانه ومهنته.
  - ب. اسم السفينة ورقم تسجيلها.
  - ج. البيان المطلوب شطبه.
  - د. سبب الشطب، والمستندات المؤيدة لإثبات صحته.
٢. يؤشر بالشطب على شهادة التسجيل، ويمنح مكتب تسجيل السفن الطالب شهادة تفيد حصول الشطب.

#### المذكرة الإيضاحية:

تحدد هذه المادة الإجراءات الواجب إتباعها لشطب تسجيل السفينة، فتوجب بداية على أصحاب الشأن (المالك، المجهز، الربان) تقديم طلب الشطب خلال

ثلاثين يوماً من تاريخ قيام سببه كما هو موضح في المادة ٢٣ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية)، على أن يشتمل هذا الطلب على البيانات المحددة في الفقرة الأولى (أ، ب، ج، د) وهي تتعلق باسم طالب الشطب ولقبه وجنسيته وعنوانه والمستندات التي تؤيد ثبوته وصحته. كما تبين الفقرة الثانية ما يجب القيام به بعد تقديم طلب الشطب من قبل مكتب تسجيل السفن، فيجب أولاً: التأشير بالشطب على شهادة التسجيل، وثانياً: منح طالب الشطب شهادة تفيد وقوع الشطب. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٠ من قانون التجارة الكويتي، وتقارب المادة ٢٩ من قانون التجارة البحري اللبناني، والمادة ٣٠ منه.

#### مادة (٢٥)

لكل شخص أن يطلب من مكتب تسجيل السفن صورة من البيانات الواردة في صحيفة تسجيل السفن كما يجوز لكل ذي شأن أن يطلب صورة من المستندات المحفوظة بالمكتب.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعطي هذه المادة لكل شخص يهمله أمر السفينة، سواء أكان ذلك، للشراء أو الإيجار، أو الرهن.. الخ، الحق في أن يطلب من مكتب تسجيل السفن صورة من البيانات الواردة في صحيفة تسجيل السفن والخاص بالسفينة المطلوب معرفة ما يتعلق بها من بيانات.

كما أجازت هذه المادة لكل ذي شأن، أن يطلب صورة من المستندات المحفوظة لدى مكتب تسجيل السفن، وتكون متعلقة بالسفينة التي يهمله التعرف عليها.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢١ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٢٦)

تكون مرتبة التسجيل بحسب أسبقية تقديم طلبات التسجيل.

#### المذكرة الإيضاحية:

تضع هذه المادة معياراً لتحديد مرتبة تسجيل السفينة ومن ثم انتقال ملكيتها أو تحديد مرتبة أي حق عيني آخر يرد على السفينة، وذلك بحسب أسبقية تقديم طلبات التسجيل المقدمة من ذوي الشأن، ومعيار الأسبقية بالتسجيل، هو المتبع أيضاً ضمن أحكام القانون المدني الفلسطيني الجديد، بالنسبة لملكية العقارات والحقوق العينية التي تنقرر على العقار، وهو المعيار المتبع في تحديد درجة ومرتبة الدائنين المرتهنين وإن كان يعبر عن ذلك بأسبقية القيد بالنسبة للحقوق العينية التبعية (رهن رسمي، حيازي، حق اختصاص، حق امتياز واردة على عقار من العقارات).

ويترتب على الأخذ بهذا المعيار أن ملكية السفينة أو إنشاء أي حق عيني عليها أصلياً كان أم تبعياً، تؤول إلى من اتخذ إجراءات تسجيل السفينة أولاً، حسب تاريخ وقوع التسجيل واليوم والساعة التي تمت فيها مثل هذه الإجراءات، ولا يكون أمام من تأخر في ذلك، إلا الرجوع على مالك السفينة السابق بالتعويض.

وتطبيق هذا المعيار على السفينة، يقربها من العقارات والحقوق العينية أصلية كانت أم تبعية (القيد) أكثر من طبيعتها المنقولة، (انظر المادة ٣ ومذكرتها الإيضاحية من هذا القانون).

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٢ من قانون التجارة البحري الكويتي.

### مادة (٢٧)

١. يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز شهرين وبغرامة لا تجاوز ألفي دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً، أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يسير سفينة ترفع العلم الفلسطيني دون أن تكون مسجلة وفقاً لأحكام هذا القانون، وذلك مع مراعاة ما يقضي به العرف الدولي.

٢. يجوز للمحكمة أن تقضي بمصادرة السفينة.

### المذكرة الإيضاحية:

ترتب هذه المادة عقوبة جنائية وغرامة كبيرة على كل سفينة ترفع العلم الفلسطيني دون أن تكون مسجلة وفقاً لأحكام هذا القانون. والعقوبة المقررة وفقاً لأحكام هذه المادة هي الحبس بما لا يزيد على شهرين وهذا هو الحد الأقصى الذي يمكن أن تصل إليه عقوبة عدم التسجيل، وكذلك الحكم بغرامة تكون تابعة لعقوبة الحبس، وهي غرامة مالية تصل إلى حد أقصى، لذلك لا يجوز للقاضي التجاوز عنه، يقدر بألفي دينار أردني أو بما يعادلها من العملات المتداولة قانوناً في فلسطين، ويخضع الحد الأدنى للعقوبة المنصوص عليها في هذه المادة إلى السلطة التقديرية للقاضي آخذاً في

الاعتبار الظروف والملابسات حول عدم اتخاذ إجراءات التسجيل من قبل أصحاب ذوي الشأن، والأعراف الدولية في هذا الشأن.

وقد أعطت الفقرة الثانية من المادة، للمحكمة المطروح أمامها النزاع حول عدم التسجيل، الحق في الحكم بمصادرة السفينة، وهي عقوبة أشد من العقوبة المقررة في الفقرة الأولى، ومع ذلك فهذه العقوبة ليست وجوبية، وإنما جوازية لا تحكم بها المحكمة إلا إذا رأت أو قدرت من خلال الظروف لعدم التسجيل أن الأمر يستدعي مصادرة السفينة، لذا على القاضي التشدد في تقديره للظروف والملابسات الموضحة أمامه.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٢٨)

يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز شهراً وبغرامة لا تجاوز ألف دينار أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً، أو بإحدى هاتين العقوبتين:

١. مالك السفينة الذي لا يطلب قيد التعديلات وفقاً للمادة (٢١).
٢. مالك السفينة الذي لا يطلب شطب التسجيل في الأحوال المذكورة في المادة (٢٣).

#### المذكرة الإيضاحية:

أخذت هذه المادة بعقوبة أخف من المادة السابقة (٢٧) الخاصة بالتسجيل وعدم اتخاذ الإجراءات الخاصة به، حيث قررت كحد أقصى للعقوبة بالحبس لمدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تجاوز ألف دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين، الحبس أو الغرامة وذلك وفقاً للسلطة التقديرية الممنوحة للقاضي، بما يتراءى له من خلال الظروف

والملايسات حول عدم اتخاذ ما تحدده هذه المادة من إجراءات، والتي تتمثل بوجود قيد أي تعديل يطرأ على البيانات التي تم التأشير بها في سجل السفينة وذلك وفقاً لأحكام المادة (٢١) من هذا القانون ومن ثم، فإن عدم قيام مالك السفينة بقيد التعديلات على بيانات السفينة يعرضه للعقوبة المنصوص عليها في هذه المادة وكذلك لعدم قيام مالك السفينة باتخاذ إجراءات شطب تسجيل السفينة من مكتب تسجيل السفن إذا ما تحقق سبباً من أسباب الشطب كما هو محدد في المادة (٢٣) من هذا القانون.

بهذا النص والنص السابق (٢٧) استطاع المشرع الفلسطيني أن يلاحق المخالفات التي تقع من مالك السفينة أو أصحاب الشأن، سواء أكان الأمر متعلقاً بالتسجيل، أو قيد التعديل أو شطب السفينة، ويظهر مدى الجدية والخطورة في عدم اتخاذ مثل هذه الإجراءات الهامة في حياة السفينة. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### الفصل الثالث

#### الوثائق والرقابة على السفن

##### مادة (٢٩)

١. يجب على كل سفينة مسجلة في فلسطين أن تحصل على ترخيص بالملاحة وعلى شهادات السلامة وخطوط الشحن.
٢. يراعى فيما يتعلق بشرائط منح تلك الشهادات أحكام الاتفاقيات الدولية النافذة في فلسطين والخاصة بسلامة الأرواح في البحار

وخطوط الشحن والقواعد التي يصدر بها قرار من وزير النقل  
والمواصلات.

#### المذكرة الإيضاحية:

يوجب المشرع بأن يكون على ظهر كل سفينة مسجلة في فلسطين عدد من  
الوثائق (أوراق السفينة) والمستندات، وأهمها كما حددتها الفقرة الأولى من  
هذه المادة ترخيص بالملاحة وعلى شهادات السلامة وخطوط الشحن.

والغرض من ترخيص الملاحة هو التأكد من مطابقة السفينة من حيث بنائها  
وتقسيمها ومعداتها ومعدات سلامة الأرواح عليها وصلاحياتها للملاحة لأحكام  
هذا القانون، ومطابقتها لأحكام معاهدتي سلامة الأرواح في البحار لعام  
١٩٧٤م (SOLAS)، وخطوط الشحن ١٩٦٦م، كما يفيد ترخيص الملاحة  
في أن جميع الشهادات سارية المفعول، فإذا أصبحت الشهادة غير سارية  
المفعول يصبح كذلك ترخيص الملاحة أيضاً غير ساري المفعول.

كما توجب المادة على كل سفينة مسجلة في فلسطين الحصول على شهادات  
السلامة من الجهات المختصة وهذه الشهادات حددتها الاتفاقية الدولية لسلامة  
الأرواح في البحار (SOLAS) ١٩٧٤م وبروتوكول ١٩٧٨ وهي على النحو  
الآتي :

١. شهادة معدات سلامة لسفن البضائع.
٢. شهادة سلامة إنشاءات لسفن البضائع.
٣. شهادة سلامة لسفن الركاب.
٤. شهادة ركاب (لسفن الركاب).



كما نصت المادة ٣/٩٤ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه يتعين على جميع الدول أن تتخذ الإجراءات الوقائية الضرورية على السفن التي ترفع علمها للتأكد من سلامتها في البحر وذلك فيما يتعلق بإنشائها ومعداتنا وصلاحياتها للملاحة.

كما توجب المادة على كل سفينة مسجلة في فلسطين الحصول على شهادة لخطوط الشحن، وقد ظهرت الحاجة إلى مثل هذه الشهادة عندما كثرت حوادث غرق السفن بسبب شحنها شحنات زائدة تفوق حمولتها وتخل بانتزائها، فصدر على إثر ذلك قانون بليمسول (أحد النواب الإنجليز) عام ١٨٧٦ الذي يلزم ملاك السفن التي تتجاوز حمولتها الكلية ٨٠ طناً بأن يحددوا لها خطأً للشحن لا يتعداه غاطس السفينة طوال رحلتها منذ إبحارها من ميناء الشحن حتى تفريغ شحناتها في ميناء التفريغ، وبقي الحال على ما هو عليه حتى صدور المعاهدة الدولية الخاصة بخطوط الشحن في يوليو ١٩٣٠م بعد عقد مؤتمر دولي لبحث موضوع خطوط الشحن بناء على طلب من الحكومة البريطانية، وقد عدلت هذه المعاهدة بمقتضى الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن سنة ١٩٦٦م، وقد كان الغرض من الاتفاقية هو إنشاء أسس وقواعد موحدة تتعلق بالحدود التي يمكن للسفينة أن تتشحن عندها واضعين في الاعتبار ضرورة تأمين سلامة الأرواح والممتلكات في البحار وعلى ذلك فهناك حدود للشحن لا بد من مراعاتها، هذه الحدود تعرف بخطوط الشحن وقد وضحتها الاتفاقية في الملحق رقم (١) من الاتفاقية.

توجب الفقرة الثانية من المادة الالتزام بأحكام الاتفاقيات الدولية النافذة في فلسطين والخاصة بسلامة الأرواح في البحار وخطوط الشحن على النحو

الذي وضحناه أعلاه، وكذلك القواعد التي يصدر بها قرار من وزير النقل والمواصلات لدولة فلسطين.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي، وتقارب المادة ١٠١ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (٣٠)

١. يقدم طلب ترخيص الملاحة إلى مكتب تسجيل السفن على النموذج الذي يعده المكتب لذلك.

٢. يتولى المكتب إصدار هذا الترخيص بعد التحقق من صلاحية السفينة للملاحة وتوافر جميع الشروط التي تتطلبها القوانين واللوائح.

٣. في حالة وجود السفينة في الخارج يتولى قنصل فلسطين إصدار ترخيص الملاحة بالاستعانة بإحدى هيئات الإشراف البحري المعترف بها والتي يعينها قرار الوزير، فإذا لم يوجد قنصل لفلسطين جاز أن يقوم بالمعاينة ومنح هذا الترخيص الجهة المختصة بالميناء الأجنبي الذي توجد به السفينة على أن يقدم هذا الترخيص بمجرد وصول السفينة لفلسطين إلى مكتب تسجيل السفن لاعتماده.

### المذكرة الإيضاحية:

توضح المادة الإجراءات التي يجب اتباعها للحصول على ترخيص الملاحة، فطلب ترخيص الملاحة يقدم إلى مكتب تسجيل السفن، وذلك على النموذج

الذي يعده المكتب لذلك، فإذا تحقق مكتب تسجيل السفن من صلاحية السفينة للملاحة، وتوافر جميع الشروط التي تتطلبها القوانين واللوائح فإن المكتب يتولى عندئذ إصدار ترخيص الملاحة للسفينة.

واصطلاح صلاحية السفينة للملاحة، من الاصطلاحات النسبية والتي تختلف من سفينة لأخرى، ومن رحلة تقوم بها إلى رحلة أخرى، ومن زمن إلى آخر فتكون صالحة في زمن معين وغير صالحة في زمن آخر، وعلى وجه العموم، هناك متطلبات ذات طبيعة أساسية أو جوهرية يترتب علي تخلفها اعتبار السفينة غير صالحة للملاحة وهي تلك المتطلبات التي تتطلبها القواعد الدولية، بينما تعرف صلاحية السفينة للملاحة لأغراض التأمين عليها بأنها الصلاحية المعقولة من جميع الوجوه لتواجه الأخطار العادية للبحار والمؤمن منها، وفيما يتعلق بعقد النقل البحري، يشمل اصطلاح الصلاحية للملاحة صلاحية السفينة لاستقبال الشحنة أيضاً.

وعلى هذا، فإن السفينة عندما تصبح غير صالحة للملاحة فإنها تصبح في حالة غير مرضية لا يمكن معها الإبحار دون تعريض الأرواح للأخطار الشديدة، وترجع مظاهر عدم صلاحيتها إلى عدم ملائمة بدن السفينة أو معداتها أو آلتها أو طاقمها... الخ.

الإجراءات التي حددتها الفقرة الأولى والثانية من المادة خاصة بالسفينة الموجودة بأحد موانئ الوطن (فلسطين)، أما إذا كانت السفينة في الخارج (خارج فلسطين) حينئذ يتولى إصدار ترخيص الملاحة قنصل فلسطين، وذلك بالاستعانة بإحدى هيئات الإشراف البحري المعترف بها والتي يعينها قرار الوزير، وفي حالة عدم وجود قنصل لفلسطين في الدولة التي توجد بها

السفينة الفلسطينية، فإن ترخيص الملاحة يصدر حينئذ من الجهة المختصة بالميناء الأجنبي على أن يقدم هذا الترخيص إلى مكتب تسجيل السفن في فلسطين بمجرد وصول السفينة إلى الوطن لاعتماده.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي بفقراتها الثلاثة، كما تطابق مع المادة ٧ من قانون سلامة السفن المصري رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩، وكذلك المادة ٣ من نفس القانون.

### مادة (٣١)

١. يكون ترخيص الملاحة نافذاً لمدة سنة قابلة للتجديد، وفي جميع الأحوال يجب أن تظل شرائط منح الترخيص متوافرة في السفينة طوال مدة الترخيص.
٢. إذا حدث خلال هذه المدة أن أصيبت السفينة بتلف من شأنه أن يعرضها للخطر، أو أجريت فيها تغييرات جوهرية وجب على الربان إخطار مكتب تسجيل السفن فوراً ليأمر بوقف العمل بترخيص الملاحة ولا يجوز إعادة العمل به إلا بعد إجراء معاينة السفينة والحصول على الشهادات اللازمة في هذا الشأن.
٣. إذا انتهت مدة الترخيص أثناء الرحلة امتد نفاذه بحكم القانون إلى أن تدخل السفينة أحد الموانئ الفلسطينية أو أول ميناء أجنبي يمكن إجراء الكشف على السفينة فيه، ولا تمتد مدة الترخيص على أية حال لأكثر من ستين يوماً.

## المذكرة الإيضاحية:

صلاحية ترخيص الملاحة كما تحدد ذلك الفقرة الأولى من هذه المادة، تمتد إلى سنة قابلة للتجديد، إذا ما توافرت في السفينة جميع الشروط المطلوبة لمنح وتجديد مثل هذا الترخيص (انظر المذكرة الإيضاحية للمادة ٣٠) طوال مدة الترخيص، ومن ثم، إذا وقع ما يخل بمثل هذه الشروط خلال السنة أو خلال المدة التي تحدد إليها الترخيص كأن تصاب السفينة بتلف من شأنه أن يعرضها للخطر في حالة إبحارها وهي في هذه الحالة، أو أجريت فيها تغييرات جوهرية، من شأنها أن تؤثر على مدى صلاحيتها للإبحار، فإن الفقرة الثانية من المادة توجب على الربان إخطار مكتب تسجيل السفن بذلك فوراً دون انتظار بهدف الأمر بوقف العمل بترخيص الملاحة، كما تحظر هذه الفقرة العمل بالترخيص السابق، إلا بعد الحصول على الشهادات اللازمة في هذا الشأن.

وإذا انتهت صلاحية ترخيص الملاحة، أثناء رحلة السفينة، امتد نفاذ هذا الترخيص إلى أن تدخل السفينة أحد الموانئ الفلسطينية أو أول ميناء أجنبي يمكن إجراء الكشف على السفينة فيه، وامتداد نفاذ الترخيص في هذه الحالة يقع بقوة القانون، على أنه في جميع الأحوال لا يجوز أن تمتد صلاحية الترخيص المنتهية صلاحيته لأكثر من ستين يوماً تحسب من تاريخ انتهاء صلاحية الترخيص.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي، وتقارب المادة ١٢ القرار ١٤٣ لسنة ١٩٩٠ المصري.

## مادة (٣٢)

يجوز في حالة الضرورة لمكتب تسجيل السفن، أو لقنصل فلسطين في الخارج منح السفينة ترخيصاً مؤقتاً بالملاحة للقيام برحلة معينة أو لإكمال تلك الرحلة.

### المذكرة الإيضاحية:

تجيز هذه المادة إصدار تراخيص بالملاحة مؤقتة، خاصة برحلة معينة، أو لإكمال تلك الرحلة، وذلك إذا قامت ضرورة لذلك كما هو واضح من المادة، والجهة المنوط بها مثل هذا العمل، هو مكتب تسجيل السفن، أو قنصل فلسطين في الخارج، ويصدر هذا الترخيص بناء على طلب ذوي الشأن وبعد معاينة السفينة بواسطة مندوب هيئة الإشراف البحري المعتمدة، وموافقة الأخيرة على توافر اشتراطات السلامة بالسفينة، وتنتهي صلاحية مثل هذه التراخيص المؤقتة بمجرد وصول السفينة إلى فلسطين أو أحد موانئها. والحالات التي يمكن أن تتوافر فيها حالة الضرورة لإصدار الترخيص المؤقت، انتقال ملكية السفينة الأجنبية إلى فلسطين في الخارج ويرغب مالكيها الجديد في رفع العلم المصري عليها وتسييرها تحت هذا العلم، كما يمكن تصور إصدار مثل هذا الترخيص في الحالة التي يتعذر فيها تجديد ترخيص الملاحة في المدة المحددة لوجود السفينة الفلسطينية في الخارج (وهي الحالة التي تعمل فيها السفينة بين موانئ أجنبية أكثر من سنة وانتهى ترخيص الملاحة في الخارج).

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٣٣)

لا يجوز لسفينة أجنبية أن تبحر من أحد موانئ فلسطين أو أن تمر أو توجد في مياهها الإقليمية، إلا إذا توافرت فيها شرائط السلامة طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية النافذة في فلسطين والخاصة بسلامة الأرواح في البحار وخطوط الشحن.

#### المذكرة الإيضاحية:

حرصاً من المشرع الفلسطيني على تطبيق المعاهدات الدولية الخاصة بسلامة الأرواح في البحار وكذلك فيما يتعلق بخطوط الشحن، فقد ألزم السفن الفلسطينية بالحصول على شهادة السلامة وخطوط الشحن للتقليل من الأخطار التي يتعرض لها البحارة والسفينة معاً، كما لم يجر لأية سفينة أجنبية لا تتمتع بالجنسية الفلسطينية أن تبحر من أحد موانئ فلسطين البحرية، أو أن تمر أو أن تدخل المياه الإقليمية إلا إذا توافرت فيها شرائط السلامة طبقاً لما تقتضيه أحكام الاتفاقيات الدولية النافذة في فلسطين، وتكون متعلقة بسلامة الأرواح في البحار وخطوط الشحن.

وقد أكدت ذلك، المادة الثالثة من اتفاقية الشحن الدولية لسنة ١٩٦٦م على ذلك، خلال مبدأ أساسي عام فيها بأنه لا يسمح لسفينة تسري عليها هذه الاتفاقية القيام برحلة دولية بعد تاريخ سريانها ما لم تعين وتحدد عليها علامة خط الشحن وتزود بشهادة خط شحن دولية ١٩٦٦، أو ما لم تمنح شهادة إعفاء دولية لخط الشحن وفقاً لنصوص هذه الاتفاقية.

وقد حددت المادة الرابعة من الاتفاقية السفن الخاضعة للمعاهدة، وهي السفن المسجلة في الدول المتعاقدة، والسفن المسجلة في الأقاليم التي تسري عليها

الاتفاقية الحالية وفقاً لأحكام المادة ٣٢ ويقصد بها الحالات التي تكون فيها للأمم المتحدة سلطة إدارية على الإقليم، أو كانت إحدى الحكومات المتعاقدة مسؤولة عن العلاقة الدولية للإقليم، والسفن غير المسجلة والتي ترفع علم دولة متعاقدة، والسفن الجديدة والتي تطبق عليها القواعد الواردة في (الملحق رقم ١) من الاتفاقية وهي القواعد الخاصة بتحديد خطوط الشحن وفقاً للاتفاقية، والسفن الحالية لا تطبق جميع اشتراطات القواعد الواردة في (الملحق رقم ١) أو جزء منها، وتلتزم على الأقل بالاشتراطات التي كانت تفرضها الإدارة على سفنها التي تقوم برحلات دولية في هذا الشأن قبل دخول الاتفاقية الحالية حيز التنفيذ.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي، وتقارب المادة ١٥ من القرار الوزاري المصري رقم ١٤٣ لسنة ١٩٩٠م.

#### مادة (٣٤)

١. للإدارة البحرية في كل وقت حق الرقابة والتفتيش على السفن الفلسطينية والسفن الأجنبية التي تمر أو توجد في المياه الإقليمية الفلسطينية.

٢. تشمل هذه الرقابة فيما يتعلق بالسفن الفلسطينية التحقق من تسجيل السفينة وحصولها على ترخيص الملاحة وصلاحيات الآلات والمرجل للعمل وصيانتها، وتوافر الشروط القانونية في عدد الملاحين ومؤهلاتهم ومراعاة العدد المسوح به من المسافرين، وكفاية أدوات النجاة والإنقاذ، ومراعاة خطوط الشحن والأصول



الفنية لشحن البضائع في السفينة أو على سطحها وتوافر الخدمات الطبية والصحية فيها.

٣. فيما يتعلق بالسفن الأجنبية تشمل الرقابة التحقق من توافر الشرائط المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار وخطوط الشحن.

٤. يجب أن يراعى بقدر الإمكان في إجراء الرقابة عدم تعطيل العمليات التجارية التي تقوم بها السفينة.

#### المذكرة الإيضاحية:

تخضع السفن الوطنية التي تتمتع بالجنسية الفلسطينية لرقابة الدولة (فلسطين) من خلال الإدارة البحرية في كل وقت وللتفتيش ، وكذلك السفن الأجنبية التي تمر أو توجد في المياه الإقليمية الفلسطينية، كما تقضي بذلك الفقرة الأولى من المادة، وبعد أن وضعت هذه الفقرة المبدأ العام للرقابة والتفتيش، حددت الفقرتان الثانية والثالثة من المادة حدود هذه الرقابة، بالنسبة للسفن الوطنية (الفلسطينية) وللسفن الأجنبية على النحو الآتي:

فبالنسبة للسفن الوطنية فللإدارة البحرية، التحقق من سلامة تسجيل السفينة من خلال شهادة التسجيل التي يمنحها مكتب التسجيل (انظر المادة ١٩ ومذكرتها الإيضاحية من هذا القانون) ومن حصولها على ترخيص الملاحة (انظر المادة ٢٩ ومذكرتها الإيضاحية من هذا القانون) ومن صلاحية الآلات والمراجل للعمل وصيانتها، وكذلك من توفر الشرائط القانونية في عدد الملاحين ومؤهلاتهم ومراعاة العدد المسموح به من المسافرين، وكفاية

أدوات النجاة والإنقاذ، ومن مراعاة خطوط الشحن والأصول الفنية لشحن البضائع في السفينة أو على سطحها وتوفر الخدمات الطبية والصحية فيها. أما فيما يتعلق بالسفن الأجنبية فإن نطاق الرقابة والتفتيش الممنوح للإدارة البحرية الوطنية فهو يضيق عما هو مقرر بالنسبة للسفن الوطنية كما هو وارد في الفقرة الثانية، فقد حددت الفقرة الثالثة سلطة الإدارة البحرية في التحقق من توفر الشرائط المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار وخطوط الشحن، على النحو الموضح في المادة ٣٣ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية).

ويهدف المشرع من فرض سلطة الرقابة والتفتيش سواء على السفن الوطنية والسفن الأجنبية ضمان سلامة الأرواح والأموال في البحار، وللتأكد والتثبت من مراعاة أحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذه الأمور.

وقد وضعت الفقرة الرابعة من المادة معياراً لضبط أعمال الرقابة والتفتيش يقوم على أساس التزام الإدارة البحرية بمراعاة عدم تعطيل العمليات التجارية التي تقوم بها السفينة بقدر الإمكان، وهذا ما يقضي على الإدارة البحرية عدم التأخر في اتخاذ إجراءات الرقابة والتفتيش، أو الإسراع بقدر الإمكان في اتخاذ مثل هذه الإجراءات.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي، وتقارب المادة ١١ من القرار الوزاري رقم ١٤٣ لسنة ١٩٩٠م المصري، والمادة ١٦ من نفس القرار الوزاري المصري.

### مادة (٣٥)

لمندوبي الإدارة البحرية ولقناصل فلسطين في الخارج، وللخبراء الذي يندبونهم حق الصعود إلى السفن الفلسطينية للتفتيش عليها والتحقق من توافر الشروط ووجود الوثائق التي يتطلبها القانون، ولهم حق الاطلاع على الوثائق المذكورة، وتدوين أعمالهم في محاضر تودع لدى السلطات المختصة وتسجل في دفتر السفينة.

#### المذكرة الإيضاحية:

ولإحكام الرقابة والتفتيش سواء أكان ذلك في الداخل أو في الخارج على السفينة المتمتعة بالجنسية الفلسطينية، ضماناً لسلامة الأرواح وخطوط الشحن، فقد أعطت هذه المادة لمندوبي الإدارة البحرية ولقناصل فلسطين في الخارج، وللخبراء الذين يتم انتدابهم من قبل الإدارة البحرية أو مندوبيها أو قناصل فلسطين، الحق في الصعود على السفن الفلسطينية للتفتيش والتحقق من توافر الشروط ووجود الوثائق التي يتطلب القانون وجودها في السفن في كل رحلة تقوم بها هذه السفن، وأن يكون لهم الحق في المطالبة بالاطلاع على هذه الوثائق.

وتلزم هذه المادة من يقوم بأعمال التحقق والتفتيش تدوين أعمالهم في محاضر تودع لدى السلطات المختصة، وتسجل في دفتر السفينة.

يتطابق حكم هذه المادة مع أحكام المادة ٣١ من قانون التجارة البحرية الكويتي، وتقارب المادة ١٦ من القرار الوزاري رقم ١٤٣ لسنة ١٩٩٠ المصري.

### مادة (٣٦)

لرئيس الإدارة البحرية أو من يقوم مقامه في الميناء الذي توجد فيه السفينة أن يأمر بمنعها من السفر إذا لم تتوافر فيها الشروط المبينة بالمادة (٣٤) وله أن يأمر بإلغاء المنع والتصريح للسفينة بالسفر.

#### المذكرة الإيضاحية:

أعطت هذه المادة لرئيس الإدارة البحرية أو من يقوم مقامه في الميناء الذي توجد فيه السفينة، الحق في إصدار أمر بمنع السفينة من السفر، في الحالة التي تنتهي أعمال الرقابة والتفتيش على السفينة، إلى التقرير بعدم توافر الشروط المبينة في المادة ٣٤ من هذا القانون، كما أعطت هذه المادة لرئيس الإدارة البحرية أو من يقوم مقامه، الأمر بإلغاء المنع من السفر، السابق صدوره منه، وإصدار قرار بالتصريح للسفينة بالسفر، وذلك بعد توافر جميع الشروط المبينة في المادة (٣٤).

ورئيس الإدارة البحرية أو من يقوم مقامه يملك سلطة تقديرية في المنع، وإلغاء المنع، وفي توقيف السفينة، وإلغاء التوقيف، وهي سلطة مقيدة بما يجب أن تكون عليه السفينة وفقاً لأحكام المادة ٣٤ من هذا القانون ووفقاً للمعطيات التي تنتهي إليها أعمال الرقابة والتفتيش.

وتمتد سلطة رئيس الإدارة البحرية أن من يقوم مقامه إلى السفن الأجنبية كذلك، وفقاً للإجراءات الواردة في الاتفاقيات الدولية والمتعلقة بهذه الأمور، فالمادة لم تحصر عبارة السفينة بالسفن الوطنية، وإنما جاءت دون حصر، الأمر الذي يؤدي إلى شمول السفن الأجنبية.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي، وتقارب المادة ١٥ من القرار الوزاري رقم ١٤٣ لسنة ١٩٩٠ المصري، والمادة ١٧ من القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٩٠ المصري.

### مادة (٣٧)

١. القرارات الصادرة برفض منح ترخيص الملاحة أو برفض اعتماده أو برفض منح شهادة السلامة وخطوط الشحن، أو بمنع السفينة من السفر يجب أن تكون مسببه، وتبلغ قرارات الرفض إلى الطالب، وقرارات منع السفر أو التصريح به إلى الربان فور صدورها.

٢. يجوز لذوي الشأن التظلم من القرارات المذكورة إلى المحكمة التي يقع في دائرتها مقر مصدر القرار المتظلم منه أو الموجودة به السفينة.

### المذكرة الإيضاحية:

توجب المادة بتسبيب جميع القرارات الصادرة من الجهات المختصة سواء أكانت هذه القرارات متعلقة برفض منح ترخيص الملاحة أو برفض اعتماده (انظر المادة ٢٩، ٣٠، ٣١ من هذا القانون ومذكراتها الإيضاحية)، أو برفض منح شهادة السلامة وخطوط الشحن (انظر المادة ٣٣ من القانون ومذكرتها الإيضاحية)، أو بقرار منع السفينة من الإبحار (انظر المادة ٣٦ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية).

كما توجب هذه المادة على الجهات المختصة تبليغ قرارات الرفض إلى طالب القرار، بينما تبلغ قرارات منع السفر أو التصريح به إلى الربان فور صدور هذه القرارات وكذلك قرارات إلغاء منع السفر (انظر المادة ٣٦ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية).

وقد أجازت الفقرة الثانية من المادة ٣٧ لذوي الشأن التظلم من تلك القرارات المذكورة في الفقرة الأولى، ويرفع التظلم إلى المحكمة المختصة، وهي المحكمة التي يقع في دائرتها مقر مصدر القرار المتظلم منه أو الموجودة به السفينة، فقد تكون هذه القرارات غير مسببة أو فيها نوع من التعسف، وعلى من يدعي ذلك إقامة الدليل، فالبينة على المدعي، واليمين على من أنكر. يتقارب حكم هذه المادة مع المادة ٣٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٣٨)

يجب أن تتوافر في كل سفينة خدمة طبية وصحية وفقاً للقرار الذي يصدر بذلك من وزير النقل والمواصلات.

#### المذكرة الإيضاحية:

توجب هذه المادة أن يتوافر في كل سفينة خدمة طبية وصحية وذلك، وفقاً للقرار الذي يصدر بذلك من وزير النقل والمواصلات الفلسطيني، وذلك لضمان سلامة البحارة وطاقم السفينة من الأمراض التي قد يتعرضون لها أثناء الرحلات البحرية، على أن يراعى في هذه الخدمات المواصفات والأصول الطبية والصحية التي تتوافق مع الأعراف الدولية. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٤ من قانون التجارة الكويتي.

## مادة (٣٩)

١. يجب أن توجد في كل سفينة مسجلة في فلسطين شهادة التسجيل، ودفتر البحارة، وترخيص الملاحة وشهادة السلامة وخطوط الشحن، ودفتر السفينة ودفتر الآلات، والجوازات الخاصة بالربان والبحارة والتصريح بالسفر، وبيان بشحنة السفينة وشهادة صحية صادرة من المكتب الصحي بالميناء.
٢. فيما يتعلق بالسفن المعدة للصيد يجب أن توجد فيها شهادة التسجيل ودفتر اليومية ودفتر البحارة وترخيص الملاحة، والترخيص المتعلقة بالصيد.
٣. أما سفن النزهة فيجب أن تحمل شهادة التسجيل ودفتر البحارة وترخيص الملاحة.

### المذكرة الإيضاحية:

توجب المادة أن يكون على ظهر كل سفينة مسجلة في فلسطين عدد معين من الأوراق والمستندات قد تفرض وجودها مستلزماً لإثبات الحالة المدنية للسفينة وتحديد ذاتيتها أو قد تفرض وجودها مستلزماً أسباب خاصة بنظام الملاحة والتجارة البحرية.

وفي طليعة هذه الأوراق المطلوب وجودها في كل سفينة والتي يجب على ربان السفينة الاحتفاظ بها هي شهادة التسجيل، التي يسلمها مكتب تسجيل السفن بعد تسجيلها، وهي تثبت جنسية السفينة وتحدد مالكها وحالتها المدنية (انظر المادة ٤ وما بعدها من هذا القانون ومذكراتها الإيضاحية) وكذلك دفتر

البحارة، الذي يتضمن أسماء البحارة وما يتعلق بهم من أمور، وترخيص الملاحة وشهادة السلامة وخطوط الشحن، ودفتر السفينة، ويسمى كذلك بـدفتر يومية السفينة، ويجب أن يكون مرقم الصفحات ومؤشراً عليه من الإدارة البحرية، وفي العادة يذكر في هذا دفتر جميع الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر، ويشمل بياناً بالجرائم والأفعال التي يرتكبها البحارة أو المسافرون والعقوبات التأديبية التي وقعت عليهم والمواليد والوفيات التي حدثت في السفينة، وعند وصول الربان إلى الميناء المقصود أو المكان الذي رست فيه اختياراً أو اضطراراً أن يقدم دفتر يومية السفينة إلى الإدارة البحرية للتأشير عليه، ويكون التأشير عليه خارج فلسطين من قنصل دولة فلسطين أو من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده، ودفتر يومية السفينة له حجية المحررات الرسمية بالنسبة للبيانات التي تدون فيه من قبل الربان بوصفه ممثلاً للسلطة العامة على ظهر السفينة، وله حجية المحررات العرفية بالنسبة لما عداها من بيانات.

كما توجب الفقرة الأولى أن يكون على ظهر السفينة المسجلة في فلسطين أن يتوافر فيها دفتر خاص بالآلات المحركة للسفينة يذكر فيه كمية الوقود التي أخذها الربان عند السفر، وما يستهلك منها يومياً وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة للسفينة.

كما توجب توافر جوازات الربان والبحارة، والتصريح بالسفر، وبيان شحنة السفينة بهدف بيان البضائع المشحونة على ظهر السفينة، وكذلك توجب هذه الفقرة على توافر الشهادة الصحية والتي تصدر عن المكتب الصحي بالميناء.



أما فيما يتعلق بسفن الصيد والمسجلة في فلسطين، فتوجب الفقرة الثانية من المادة أن يتوافر على ظهرها شهادة التسجيل، ودفتر اليومية، ودفتر البحارة وترخيص الملاحة، وكذلك التراخيص المتعلقة بالصيد. بينما أوجبت الفقرة الثالثة من المادة، على سفن النزهة والمسجلة في فلسطين أن يتوافر فيها شهادة التسجيل ودفتر البحارة وترخيص الملاحة. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب المادة ١٠١ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (٤٠)

- يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز شهرين وبغرامة لا تجاوز ألفي دينار أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين:
١. مالك السفينة الذي لا يحصل على ترخيص الملاحة.
  ٢. الربان الذي لا يخطر مكتب تسجيل السفن بالتلف أو بالتغيير المذكور في الفقرة (٢) من المادة (٣١) من هذا القانون.
  ٣. مجهز السفينة وربانها إذا أبحرت السفينة رغم صدور قرار بمنعها من السفر.
  ٤. ربان السفينة التي لا يوجد لها الأوراق والوثائق المنصوص عليها في المادة (٣٩).
  ٥. كل من يخالف اللوائح والقرارات الخاصة بتنظيم العمل داخل الموانئ والملاحة في المياه الإقليمية.

## المذكرة الإيضاحية:

حرصاً من المشرع على الالتزام بما سبق أن قرره في المواد السابقة، فقد قرر المشرع معاقبة كل من يخالف تلك القرارات بعقوبة الحبس في حدود لا تتجاوز الشهرين وبغرامة لا تتجاوز ألفي دينار أردني أو بما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين وذلك وفقاً لما يتراءى للقاضي من ظروف وملابسات في المخالفة التي تمت، فالمادة تمنح القاضي سلطة تقديرية في الحكم بأقل من العقوبة المنصوص عليها دون تجاوز حدها الأقصى.

وتتمثل المخالفات التي يعاقب عليها المشرع في هذه المادة بما يأتي:

أولاً : عدم حصول مالك السفينة على ترخيص الملاحة.

ثانياً : عدم إخطار مكتب تسجيل السفن بكل ما يطرأ على السفينة من تلف أو تغيير وفقاً لما جاء في الفقرة الثانية من المادة ٣١ من هذا القانون من قبل الربان (انظر مذكرتها الإيضاحية).

ثالثاً : في حالة إبحار السفينة رغم صدور قرار يمنعها من السفر، وتقع العقوبة في هذه الحالة على كل من مجهز السفينة والربان.

رابعاً : كما تعاقب الفقرة الرابعة من المادة ربان السفينة في الحالة التي لا يوجد فيها الأوراق والوثائق المنصوص عليها في المادة ٣٩ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية).

خامساً : معاقبة كل من يخالف اللوائح والقرارات الخاصة بتنظيم العمل داخل الموانئ والملاحة في المياه الإقليمية لدولة فلسطين.

هكذا تكون المادة قد أحاطت بجميع المخالفات والمخالفين بالعقوبة الرادعة الكفيلة بالتزام كل من ذكر من هذه المادة ضمن فقراتها الخمس.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٤١)

- يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز شهراً وبغرامة لا تجاوز ألف دينار أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين :
١. كل من عرقل عمل الموظفين المكلفين بالتفتيش على السفينة.
  ٢. مجهز السفينة وربانها إذا لم تتوافر في السفينة الخدمات الطبية والصحية المنصوص عليها في المادة (٣٨) من هذا القانون.

#### المذكرة الإيضاحية:

اعتبر المشرع في هذه المادة، عرقلة عمل الموظفين المكلفين بأعمال التفتيش على ظهر السفينة مخالفة جنائية تستحق العقوبة، تصل إلى حد الحبس الذي لا يتجاوز الشهر وبغرامة مالية لا تجاوز ألف دينار أردني أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين الحبس أو الغرامة، وإن كان يجوز للقاضي وبناء على سلطته التقديرية الحكم بأقل من السنة أو أقل من الغرامة المالية المنصوص عليها في هذه المادة، كما اعتبرت الفقرة الثانية من هذه المادة عدم توافر الخدمات الطبية والصحية المنصوص عليها في المادة ٣٨ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية) مخالفة تستحق معاقبة كل من مجهز السفينة وربانها ضماناً لسلامة البحارة والمسافرين على ظهر السفينة من الأمراض.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

## الفصل الرابع

### الحقوق العينية على السفينة

#### أولاً : بناء السفينة

##### مادة (٤٢)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة إلى عقد بناء السفينة وكيفية إثباته، وإثبات كل تعديل يطرأ عليه فتشترط الكتابة لإثبات ذلك، فالكتابة على هذا النحو، لا تعتبر ركناً من أركان عقد بناء السفينة وإنما أداة لإثباته في حال قيام النزاع بين مالك السفينة والمتعهد بالبناء، فعقد بناء السفينة من قبيل العقود الرضائية مثله مثل العقود المسماة التي نظمها القوانين وعلى رأسها القانون المدني الفلسطيني، إلا ما نص على وجوب توافر الشكلية فيه، وقد أحسن المشرع باعتماد مبدأ الرضائية حتى في هذا المجال رغم خطورته وأهميته على الصعيدين القانوني والاقتصادي.

وبناء السفينة يتم بإحدى طريقتين بصفة عامة :

الأولى : أن يتم بناء السفينة بطريق مباشر، بأن يقوم المجهز نفسه ببناء السفينة، فيشتري الأدوات والمهمات ويتعاقد مع المهندسين والعمال، ولا تثير هذه الطريقة صعوبة قانونية، إذ أن السفينة تعد ملكاً للمجهز منذ البداية.

الثانية : أن يتم بناء السفينة بطريق غير مباشر بأن يتعاقد المجهز مع شخص آخر على بنائها مقابل ثمن معين، فيستخدم متعهد البناء العمال ويشترى

الأدوات والمهمات ويبنى السفينة طبقاً للمواصفات الموضوعية، وهذه الطريقة المتبعة منذ أن وجدت شركات وترسانات بحرية متخصصة في بناء السفن. وعقد بناء السفينة في هذه الحالة يعتبر عقد بيع شيء مستقبل أو بيع تحت التسليم، يقوم فيه البائع بخلق السفينة من مواد مملوكة له وبالاستعانة بعمال يخضعون لإشرافه ويتعهد بتسليمها بعد الفراغ من بنائها، أي أن البيع لا يرد على المواد التي استخدمت في البناء بل على السفينة بعد تمام بنائها. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٣ من قانون التجارة البحرية المصري، وهذا على خلاف ما أخذت به المادة ١٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي على الرغم من أنها توجب أن يكون عقد بناء السفينة مكتوباً وإنما دور الكتابة في هذه الحالة ليس للإثبات فقط كما هو الحال بالنسبة للمادة ٤٢ من قانون التجارة البحرية الفلسطيني، وكذلك المادة ١٣ من قانون التجارة البحرية المصري، وإنما يعتبر كركن من أركان العقد وإلا كان باطلاً.

#### مادة (٤٣)

تكون ملكية السفينة أثناء البناء لمتعهد البناء، ولا تنتقل ملكيتها إلى طالب البناء إلا بقبول استلامها بعد إجراء تجربتها وثبوت صلاحيتها للملاحة، ما لم يوجد اتفاق يقضي بغير ذلك.

#### المذكرة الإيضاحية:

إن اعتبار عقد بناء السفينة عقد بيع وارد على شيء مستقبل، أو بيع تحت التسليم، يؤدي إلى النتيجة التي تؤكدتها هذه المادة، بأن ملكية السفينة في دور البناء لا تنتقل إلى طالب البناء إلا بتمام بنائها وقبول استلامها بعد إجراء

تجربتها وثبوت صلاحيتها للملاحة، وإنما تبقى الملكية لمتعهد بناء السفينة حتى ذلك الوقت.

ومع ذلك إذا كانت هذه هي القاعدة، فإن ذلك لا يمنع من الاتفاق على غير ذلك، فالمادة ٤٣ من هذا القانون لا تتعلق بالنظام العام مقدار تعلقها بإرادة أطراف العقد، الأمر الذي يسمح لهم الاتفاق بأن انتقال ملكية السفينة تنتقل إلى طالب البناء (المجهز) جزءاً جزءاً كلما دفع قدراً معيناً من الثمن، أو أن يتفق على اعتبار الأقساط التي تدفع من الثمن قرضاً لمتعهد البناء ثم يرتب رهن بحري على السفينة لصالح المجهز ضماناً لهذا القرض حتى إذا بيعت السفينة بسبب إفلاس المتعهد كان المجهز مطمئناً إلى استيفاء ما دفعه باعتباره دائماً مرتهاً يتقدم غيره.

ومثل هذا الاتفاق يقع بين أطراف عقد بناء السفينة، ليجنب الآثار التي تترتب على اعتبار متعهد بناء السفينة هو المالك لها أثناء البناء وفقاً لأحكام هذه المادة، ومن هذه الآثار، إفلاس متعهد البناء، حينئذ لا يجوز للمجهز استرداد السفينة من التفليسة، لأنه ليس المالك، وإنما متعهد البناء، وتعتبر السفينة من عناصر ذمته المالية، وإن كان يجوز للمجهز أن يطالب بما دفعه من أقساط وبالتعويض على ما أصابه من أضرار بسبب عدم تنفيذ عقد بناء السفينة، ولكن لا بصفته مالكاً وإنما دائماً عادياً يخضع كباقي الدائنين العاديين إلى قسمة الغرماء، ومن الآثار كذلك التي تترتب على أحكام المادة ٤٣ من هذا القانون، أن السفينة بعد إتمام بنائها وتجريبها وثبوت صلاحيتها تنتقل إليه محملة بكافة الحقوق العينية (كالرهون) والتي سبق للمتعهد أن رتبها عليها

متعهد البناء خلال فترة البناء، كل ذلك يؤدي إلى الاتفاق بما يخالف أحكام هذه المادة كما سبق أن ذكرنا.

وعقد بناء السفينة من العقود التجارية بالنسبة للمتعهد الذي يشتري الأدوات ويتعاقد مع العمال بقصد بيع السفينة بعد صنعها، أما بالنسبة للمجهز، فيكون كذلك إذا تعلق الأمر بسفينة تجارية أو يكون مدنياً إذا كانت السفينة معدة للصيد أو النزهة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٤ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٣٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي، وتقارب المادة ٥٣ من القانون البحري الجزائري.

#### مادة (٤٤)

١. يضمن متعهد البناء خلو السفينة من العيوب الخفية ولو قبل طالب البناء استلام السفينة بعد تجربتها.
٢. تتقدم دعوى ضمان العيوب الخفية بمضي سنة من وقت العلم بالعيوب، وفي جميع الأحوال تتقدم بمضي سنتين من وقت استلام السفينة.
٣. كل هذا، ما لم يتعمد متعهد البناء إخفاء العيب غشاً منه، عندئذ تتقدم الدعوى بمضي خمس عشر عاماً من وقت إبرام عقد بناء السفينة.
٤. تسري أحكام الفقرات السابقة من هذه المادة على العقود التي يكون محلها إجراء إصلاحات بالسفينة.

## المذكرة الإيضاحية:

تلزم هذه المادة متعهد البناء بضمان خلو السفينة من العيوب الخفية، حتى ولو قبل طالب البناء (المجهز) باستلام السفينة بعد تجربتها، وتطبق على التزام متعهد البناء بضمان العيوب الخفية أحكام القواعد العامة فيما يتعلق بمعنى العيب الخفي وآثاره وكيفية تقديره (انظر المادة ٤٦٨ من المشروع التمهيدي للقانون المدني الفلسطيني وما بعدها ومذكراتها الإيضاحية الجزء الثاني من المذكرات الإيضاحية للمشروع التمهيدي للقانون المدني الفلسطيني).

وقد أخضعت الفقرة الثانية دعوى ضمان العيوب الخفية إلى مدة تقادم قصيرة وهي سنة تبدأ من وقت العلم بالعيوب، أو بمضي سنتين من تاريخ استلام السفينة الفعلي لا المجازي (الحكمي) فهو الذي يمكن المجهز من اكتشاف العيب والعلم به، هذا إذا لم يتمكن مجهز السفينة من العلم بالعيوب. وفي الحالة التي يعتمد فيها متعهد البناء في إخفاء العيب غشاً منه، تنقضي دعوى ضمان العيوب الخفية بمضي خمسة عشرة عاماً من وقت إبرام عقد بناء السفينة وذلك تطبيقاً للقواعد العامة.

كما ألحقت الفقرة الرابعة من المادة عمليات إصلاح السفينة والتزام من يقوم بهذه الأعمال بضمان العيوب الخفية في الأجزاء التي تم إصلاحها بمعرفته، ومن ثم تنقضي دعوى الضمان بمرور سنة من علم المجهز بالعيوب الخفية، وبمضي سنتين من تسلم السفينة، ما لم تثبت أن متعهد الإصلاح قد تعمد إخفاء العيب غشاً منه عندئذ تنقضي دعوى ضمان العيوب بمضي خمسة عشرة عاماً.



كما يلتزم متعهد البناء بتسليم السفينة وذلك في المكان والزمان اللذين تم الاتفاق عليهما أو الذي يحددهما العرف وطبقاً للمواصفات المتفق عليها، وإذا هلكت السفينة قبل التسليم فيكون الهلاك على متعهد البناء وفقاً لأحكام القواعد العامة، ويلتزم المجهز (مالك السفينة) بدفع الثمن المتفق عليه وبالكيفية التي تم الاتفاق عليها، وفي الغالب ما يكون الثمن مستحقاً وقت تسليم المبيع.

تتطابق أحكام هذه المادة مع أحكام المادة ١٥، و١٦، و١٧ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٤٠، والمادة ٤١ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### ثانياً : الملكية الشائعة للسفينة

#### مادة (٤٥)

١. يتبع رأي أغلبية الشركاء في كل قرار يتعلق باستغلال سفينة مملوكة على الشيوع ما لم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك.
٢. تتوافر الأغلبية بموافقة الشركاء الذين يملكون أكثر من نصف الحصص في السفينة ما لم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك.
٣. يجوز لكل شريك من الأقلية التي لم توافق على القرار التظلم فيه خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره أمام المحكمة التي يقع في دائرتها مكتب تسجيل السفينة وللمحكمة الإبقاء على القرار أو

إلغاؤه ولا يترتب على التظلم وقف تنفيذ القرار إلا إذا أمرت المحكمة بذلك.

#### المذكرة الإيضاحية:

الملكية الشائعة للسفينة صورة من صور ملكية السفينة، وفيها تكون ملكية السفينة إلى شخصين أو أكثر، يكون أحدهما على سبيل المثال مالكا للنصف، والنصف الآخر للشريك الثاني، أو أن يكون أحدهما يملك الثلث، والآخر يملك الثلثين، وهو تحديد معنوي للحصة التي يملكها كل شخص في السفينة، حيث لا يتصور إمكانية التحديد المادة (الإفراز) لكل حصة، فالسفينة من الأموال غير القابلة للتبعض بطبيعتها (أي القسمة) والشيوخ في ملكية السفينة، قد يقع اختيارياً عند شراء أكثر من شخص لسفينة من السفن، وقد يقع إجبارياً كما هو الحال في الميراث، حيث يرث الورثة سفينة مورثهم. والأصل في الحصص بالنسبة للملكية الشائعة للسفينة التساوي، ما لم يتم الدليل على غير ذلك وفقاً للأحكام العامة، وقد جرى العرف البحري على تقسيم السفينة إلى أربع وعشرين حصة كل حصة منها تسمى قيراطاً. والشيوخ في ملكية السفينة ليس وليد الساعة، فقد وجد من قديم الزمن، وقد تقلص بعد انتشار الشركات المالكة للسفن، وأصبح مقصوراً في نطاق سفن الصيد والنزهة، أو الملاحة الساحلية، ومع ذلك، فقد شهد هذا العصر عودة لهذا النوع من الملكية، وذلك نظراً لضخامة ثمن السفينة وكثرة نفقات الاستغلال حيث لوحظ اتجاه العديد من الشركات إلى التعاون فيما بينها لجمع رأس المال اللازم لشراء السفينة ومواجهة نفقات الاستغلال.

والشيوخ في ملكية السفينة، يعد شيوخاً عادياً، أفرد له المشرع تنظيمًا خاصاً يكفل حسن إدارته واستغلاله ويحسم ما يغلب وقوعه من الخلاف بين الشركاء، وهذا الرأي على خلاف ما يقول به الفقهاء في فرنسا، الذين يعتبرون الشيوخ البحري شركة من نوع خاص، نظراً لأن اتباع رأي الأغلبية هو القاعدة في الشركات وفي شركات الأموال بوجه خاص، لكن هذا الرأي منتقد من أكثر من جانب لأن الشركة يلزم لقيامها توافر عناصرها، ولا سيما نية الاشتراك، الذي يعني انصراف إرادة جميع الشركاء إلى تأسيس شركة والتعاون والمساهمة لتحقيق غرض الشركة عن طريق الإشراف على إدارة المشروع وقبول الأخطار التي قد يتعرض لها.

وقد جاء تنظيم استغلال وإدارة الشيوخ للسفينة المملوكة على الشيوخ في هذه المادة على النحو الآتي:

أن ما يستقر عليه رأي أغلبية الشركاء يكون ملزماً لجميع الشركاء بما فيهم الأقلية التي خالفت هذا الرأي، ما لم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك، فالمادة ليست من القواعد الآمرة وإنما من القواعد المكملة لإدارة الشركاء في الشيوخ.

وتحسب الأغلبية المقررة في الفقرة الأولى ليس على أساس عدد الرؤوس، أي عدد الشركاء في الشيوخ، وإنما على أساس الأغلبية التي تملك أكثر من نصف الحصص في السفينة، والعلة من هذا الحكم، هي الرغبة في عدم تعطيل استغلال السفينة بسبب معارضة بعض الشركاء ذوي الحصص الصغيرة، كل ذلك ما لم ينص القانون على أغلبية أكبر مما هو منصوص عليها في هذه الفقرة، أو يتفق على غير ذلك كأن يتفق على أن تكون الأغلبية

لا على أساس الحصص وإنما على أساس عدد الرؤوس، والأغلبية المطلوبة أو المنفق عليها لا تشترط إلا فيما يتعلق بالمصلحة المشتركة للشركاء كتأجير السفينة وتجهيزها والتأمين عليها وإصلاحها وتعيين الربان والملاحين، أما إذا تعلق الأمر بمصلحة أحد الشركاء كما لو أراد شريك بيع حصته في السفينة فلا تشترط الأغلبية في هذه الحالة.

وقد سمحت الفقرة الثالثة من المادة للأقلية بمجموعها أو لأي شريك فيها اللجوء إلى القضاء للتظلم في قرار الأغلبية، فقد يكون فيه نوع من التعسف لحقوق هذه الأقلية، وقد لا يكون قرار الأغلبية هو القرار الذي يتلاءم مع طبيعة السفينة وطبيعة استغلالها وإدارتها هذا إذا علمنا أن الأغلبية يجوز أن تكون مؤلفة فقط من شريك واحد يملك أعلى نسبة من أنصبة الشركاء في ملكية السفينة.

والتظلم من الأقلية يجب أن يتم خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدور قرار الأغلبية، وذلك أمام المحكمة التي يقع بدائرتها مكتب تسجيل السفينة، وقد أعطت هذه الفقرة للمحكمة سلطة تقديرية في الإبقاء على القرار، أو إلغائه وذلك وفقاً لما تراه المحكمة من ظروف وأسباب قرار الأغلبية، علماً من أن التظلم من القرار لا يؤدي إلى وقف تنفيذ القرار إلا إذا أمرت المحكمة بذلك.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٨ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٤٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٧ من القانون البحري القطري.

## مادة (٤٦)

١. يجوز بقرار من أغلبية الشركاء المنصوص عليها في المادة السابقة أن يعهد بآدارة السفينة إلى مدير أو أكثر من الشركاء أو من غيرهم، وعند تعدد المديرين يجب أن يعملوا مجتمعين إلا إذا اتفق على غير ذلك.

٢. للمدير القيام بجميع التصرفات والأعمال التي تقتضيها إدارة الشبوع ومع ذلك لا يجوز له بيع السفينة أو رهنها أو ترتيب أي حق عيني آخر عليها أو تأجيرها لمدة تجاوز سنة إلا بعد الحصول على إذن من أغلبية الشركاء المنصوص عليها في المادة رقم (٤٥) من هذا القانون، وكل اتفاق على تقييد سلطة المدير بغير ما ورد في هذه الفقرة لا يحتج به على الغير إلا بعد تاريخ شهره في صحيفة سجل السفن.

٣. يجب شهر أسماء المديرين في صحيفة تسجيل السفينة.

### المذكرة الإيضاحية:

تجيز هذه المادة للأغلبية المنصوص عليها في المادة السابقة أن تعهد بإدارة السفينة إلى مدير أو أكثر من بين الشركاء، أو من غير الشركاء، بهدف حسن إدارة السفينة واستغلالها ويعمل المديرين عند تعددهم مجتمعين ولا يجوز لأحدهم الانفراد بأعمال الإدارة أو لأغليبتهم، إلا إذا اتفق على غير ذلك، فالمادة كما هو واضح ليست متعلقة بالنظام العام ومن ثم، يجوز

مخالفتها إذا كان ذلك من شأنه أن يسهل إدارة السفينة ولا يخلق العقبات أمام ذلك.

وتعطي الفقرة الثانية للمدير المعين لإدارة السفينة، أو المديرين في حالة تعددهم على النحو المذكور في الفقرة الأولى من هذه المادة الحق في القيام بجميع التصرفات والأعمال التي تقتضيها إدارة الشبوع، ومع ذلك لا تجيز له القيام ببيع السفينة أو رهنها أو ترتيب أي حق عيني آخر عليها أو تأجيرها لمدة تجاوز سنة إلا بعد الحصول على إذن من أغلبية الشركاء المنصوص عليها في المادة ٤٥ من هذا القانون، أي التي تقوم على أساس ملكية الحصص وليس على عدد الرؤوس (انظر مذكرتها الإيضاحية).

أما القيود الاتفاقية التي يوردها الشركاء على سلطة المدير أو المدراء بالأغلبية المنصوص عليها في المادة ٤٥ من هذا القانون لا يحتج بها على الغير إلا من تاريخ شهرها في سجل السفينة وعلى مدير السفينة أو مدرائها أن يقدم حساباً عن إدارته للشركاء.

وتوجب الفقرة الثالثة من المادة شهر أسماء المديرين أو المدير المعين في صحيفة تسجيل السفينة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٠ من قانون التجارة البحرية المصري، ويفارب حكم المادة ٩ من القانون البحري القطري رقم ٥ لسنة ١٩٨٠، والمادة ٤٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

## مادة (٤٧)

١. يتحمل كل شريك في الشبوع بقدر نسبة حصته في ملكية السفينة في نفقات الشبوع وفي الخسارة الناتجة عن استغلال السفينة، ويكون له نصيب في الأرباح الصافية بذات النسبة، ما لم يتفق على غير ذلك.

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

### المذكرة الإيضاحية:

تحدد هذه المادة مسئولية كل شريك في الشبوع في نفقات الشبوع وفي الخسارة الناتجة عن استغلال السفينة، وذلك بقدر نسبة حصته في هذا الشبوع، كما تحدد هذه المادة نسبة مشاركة كل شريك في الأرباح المحققة من خلال استغلال السفينة، وذلك بقدر النسبة التي يتحملها في نفقات الاستغلال أو الخسارة، أي نسبة حصته، ما لم يوجد اتفاق بين الشركاء على زيادة هذه النسبة أو إنقاصها، فالمادة كما هو واضح ليست من القواعد الأمره وإنما من القواعد التي تكمل إرادة المتعاقدين.

ومع ذلك، تجب الملاحظة بأن مبدأ مشاركة كل شريك في الشيوخ في الخسارة والأرباح هو مبدأ جوهرى، لا يجوز الاتفاق على خلافه، ومن ثم لا يجوز الاتفاق على حرمان أحد الشركاء من الأرباح بصفة كلية، أو إعفائه من تحمل الخسارة بصفة كلية، وإنما جواز الاتفاق على خلاف ما قررته الفقرة الأولى من المادة مقصوراً على حدود السفينة المقررة والتي توزع الأرباح والخسائر، وتحمل النفقات الخاصة بالشيوخ بمقتضاها.

كما تحدد المادة في فقرتها الثانية مسؤولية المدير الشريك، عن الديون الناشئة عن الشيوخ، في جميع أمواله، وفي حالة تعدد المديرين في إدارة أعمال السفينة، فإنهم يكونون مسئولين في جميع أموالهم عن الديون الناشئة عن الشيوخ، وذلك على وجه التضامن بينهم، وكل اتفاق على غير ذلك، لا يجوز الاحتجاج به على الغير، كما يسأل الشركاء غير المديرين في جميع أموالهم، وبالتضامن فيما بينهم عن الديون الناشئة عن الشيوخ، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك، بالنسبة للمسئولية التضامنية للشركاء غير المديرين، حيث أجازت الفقرة الثانية الاتفاق على تحديد مسؤولية الشركاء غير المديرين عن الديون الناشئة عن الشيوخ، كما أجازت الاتفاق على تجزئ مسئوليتهم، بحيث لا يتحمل كل شريك إلا بقدر نصيبه من الديون ينفق عليه أو بقدر حصته في ملكية السفينة أي دون تضامن، إلا أن هذا الاتفاق لا يجوز الاحتجاج به على الغير إلا إذا تم شهره في صحيفة تسجيل السفينة وفي حالة عدم شهره في صحيفة تسجيل السفينة، يكون للغير أن يرجع على كل شريك غير مدير وفقاً لما يقتضيه مبدأ التضامن لا على أساس مبدأ تجزئة الدين.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٢ من قانون التجارة البحرية المصري.



## مادة (٤٨)

١. لكل شريك في الشبوع حق التصرف في حصته دون موافقة الشركاء الآخرين إلا إذا كان من شأن هذا التصرف أن يفقد السفينة الجنسية الفلسطينية فيجب أن يوافق عليه جميع الشركاء، ومع ذلك لا يجوز للشريك رهن حصته إلا بموافقة أغلبية الشركاء المنصوص عليها في المادة (٤٥) من هذا القانون.
٢. يظل الشريك المتصرف مسئولاً عن الديون التي تتعلق بالشبوع حتى تاريخ قيد التصرف في صحيفة تسجيل السفينة.

### المذكرة الإيضاحية:

تجزئ الفقرة الأولى من المادة لكل شريك في الشبوع حق التصرف في حصته للشركاء في الشبوع وطنيين كانوا أم أجانب دون الحصول على موافقة الشركاء، إلا في الحالة التي يترتب على هذا التصرف أن تفقد السفينة الجنسية الفلسطينية حينئذ يجب أن يحصل على موافقة جميع الشركاء (انظر المادة ٤ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية)، ويقصد بالتصرف الوارد في هذه المادة البيع أو النزول عن الحصة أو المقايضة دون الرهن، والذي لا يجوز للشريك إجراء ذلك على حصته إلا بعد موافقة الأغلبية المنصوص عليها في المادة ٤٥ من هذا القانون (انظر المذكرة الإيضاحية للمادة ٤٥).

ويبقى الشريك المتصرف في حصته مسئولاً عن الديون الناشئة عن الشبوع، حتى تاريخ قيد التصرف في صحيفة تسجيل السفينة وعلى النحو المذكور في المادة ٤٧ من هذا القانون.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٤٨ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ١٠ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٤٩)

١. إذ باع الشريك حصته في السفينة لأجنبي على الشيوع، وجب  
على المشتري إخطار الشركاء الآخرين رسمياً بالبيع وبالثمن  
المتفق عليه، ويكون لكل شريك خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ  
إخطاره أن يسترد الحصة المباعة شريطة أن يدفع الثمن  
والمصاريف خلال تلك المدة.

٢. يكون الاسترداد بإعلان يوجهه طالب الاسترداد إلى كل من  
الباع والمشتري، وإذا طلب الاسترداد أكثر من شريك، قسمت  
الحصة المباعة بين طالبي الاسترداد بنسبة كل منهم في الشيوع،  
ما لم يتفق على غير ذلك.

#### المذكرة الإيضاحية:

تجيز هذه المادة لكل شريك بيع حصته من أجنبي عن الشيوع وليس شريكاً  
في الشيوع كما يجب فهم نص المادة ٤٨ من هذا القانون، وإنما في هذه  
الحالة وفي حالة وقوعها فعلاً، على المشتري وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من  
هذه المادة، إخطار الشركاء الآخرين وبصفة رسمية بالبيع وبالثمن المتفق  
عليه.

كما تجيز هذه الفقرة لكل شريك آخر في الشيوخ وخلال خمسة عشر يوماً من تاريخ إخطاره أن يسترد الحصة المباعة شريطة أن يدفع الثمن والمصاريف خلال تلك المدة.

واسترداد الحصة كما جاء في الفقرة الثانية يكون بإعلان يوجهه طالب الاسترداد (الذي يجوز أن يكون شريكاً واحداً أو عدة شركاء) إلى كل من البائع (وهو الشريك البائع لحصته)، والمشتري (وهو الأجنبي المتلقي للحصة)، وفي الحالة التي يكون فيها طالب الاسترداد أكثر من شريك، عندئذ تقسم الحصة المستردة بين طالبي الاسترداد بنسبة كل منهم في الشيوخ، كل ذلك ما لم يتفق على غير ذلك، وقانون التجارة البحرية الفلسطيني في هذا لا يختلف عما سبق أن قرره المشروع التمهيدي للقانون المدني الفلسطيني في المادة ٩٧٠ (انظر مذكرتها الإيضاحية الجزء الثاني).

#### مادة (٥٠)

١. تنتهي حالة الشيوخ ببيع السفينة بيعاً رضائياً أو جبرياً.
٢. لا يجوز بيع السفينة المملوكة على الشيوخ إلا بقرار يصدر بموافقة الأغلبية المنصوص عليها في المادة رقم (٤٥) من هذا القانون، ما لم يوجد اتفاق كتابي على غير ذلك، ويبين في القرار كيفية حصول البيع وشروطه.
٣. يجوز لكل شريك في حالة وقوع خلاف بين الشركاء يتعذر معه استمرار الشيوخ على وجه مفيد أن يطلب من المحكمة المختصة

إنهاء حالة الشيوخ ببيع السفينة، ويبين الحكم كيفية حصول البيع وشرائطه.

٤. لا ينقضي الشيوخ بوفاة أحد الشركاء أو الحجر عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره، إلا إذا اتفق على غير ذلك.

#### المذكرة الإيضاحية:

قررت الفقرة الأولى من هذه المادة بأن حالة الشيوخ في ملكية السفينة تنتهي ببيع السفينة رضائياً كان هذا البيع أم جبرياً تم تحت إشراف السلطة القضائية بعد الحجز على السفينة من قبل الدائنين، ولا يجوز بيع السفينة المنهي لحالة الشيوخ في ملكية السفينة كما حددت ذلك الفقرة الثانية من المادة إلا بصدور قرار الأغلبية التي تملك غالبية الحصص في السفينة وذلك وفقاً لأحكام المادة ٤٥ من هذا القانون (انظر المادة ٤٥ ومذكرتها الإيضاحية) ما لم يوجد اتفاق كتابي بين الشركاء في الملك يقضي بغير ذلك، على أن يبين في القرار كيفية حصول البيع وشرائطه، ولا تشترط الكتابة الرسمية، وإنما يكتفى بالكتابة العرفية الموقع عليه من الأغلبية المنصوص عليها في المادة ٤٥ من هذا القانون، أو بالأغلبية المتفق عليها إذا وجد مثل هذا الاتفاق.

وفي حالة تعذر الاتفاق على بيع السفينة، أو وقوع خلاف بين الشركاء في الملك، الأمر الذي يتعذر معه استمرار الشيوخ على وجه يحقق مصالح الشركاء بصفة عامة، فقد أجازت الفقرة الثالثة من المادة لكل شريك بمفرده أو أكثر من شريك رفع الأمر إلى المحكمة المختصة وذلك لإنهاء حالة الشيوخ ببيع السفينة، على أن يبين الحكم كيفية حصول البيع وشرائطه.

وتأكيداً من المشرع بأن الشيوخ في ملكية السفينة لا يقوم على الاعتبار الشخصي كشركات الأشخاص (التضامن - المحاصة) فينقضي بمجرد موت أحد الشركاء أو فقدان أهليته أو إعساره أو إفلاسه فقد جاءت الفقرة الرابعة مؤكدة بأن وفاة الشريك أو الحجر عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره لا تعتبر من أسباب إنقضاء الشيوخ، إلا أن هذه القاعدة ليست من القواعد الأمرة، فقد ذلت الفقرة الرابعة بجواز الاتفاق على غير ذلك، وذلك باعتبار هذه الأسباب عند توافر إحداها ينتهي الشيوخ في السفينة وذلك ببيع السفينة.

يتطابق حكم الفقرة الأولى والثانية مع المادة ٤٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي، بينما يتطابق حكم الفقرة الثالثة من المادة مع المادة ٢٨ من قانون التجارة البحري المصري، ويتطابق حكم الفقرة الثانية من المادة مع المادة ١٢ من القانون البحري القطري.

### ثالثاً : حقوق الامتياز على السفينة

#### مادة (٥١)

تكون حقوقاً ممتازة دون غيرها، ما يأتي :

١. المصاريف القضائية التي أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها.
٢. الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام أو 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 المساعدة والإنقاذ وحصة السفينة في الخسارات المشتركة.

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

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

#### المذكرة الإيضاحية:

رغبة في القضاء على التنازع بين التشريعات وتقوية الائتمان البحري، أبرمت معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق

الامتياز، والرهن البحرية، في ١٠ أبريل سنة ١٩٢٦، وقد قسمت المعاهدة تحقيقاً للغايات المنشودة، الامتيازات التي ترد على السفينة إلى طائفتين: الأولى: وتسمى امتيازات الطبقة الأولى أو الامتيازات الدولية التي تتقدم الرهن البحري، وحصرتها في خمسة امتيازات لا يجوز للتشريعات الوطنية أن تعدل فيها أو تضيف إليها دعماً للقيمة الائتمانية للرهن البحري حتى يترك للدائن المرتهن ضمان جدي لاستيفاء حقه.

الثانية: هي امتيازات الطبقة الثانية أو ما يسمى بالامتيازات الداخلية وتركت المعاهدة للتشريعات الوطنية حرية تحديدها بشرط أن تأتي في المرتبة بعد الرهن البحري.

وفيما يتعلق بتحديد الامتيازات الدولية التي تتقدم الرهن البحري، استمدت المعاهدة أحكامها من النظرية الانجلوسكسونية التي تقضي بعدم منح الامتياز للديون التعاقدية التي يستطيع أصحابها الحصول على رهن بحري ضماناً لها، وتقرير الامتياز أصلاً للديون غير التعاقدية التي لا يمكن اشتراط ضمان اتفاقي خاص وقت نشأتها كتعويض التصادم ومكافأة الإنقاذ، أما فيما يتعلق بترتيب الامتيازات فقد أخذت المعاهدة بالنظرية الألمانية التي تعتبر كل رحلة تقوم بها السفينة وحدة قائمة بذاتها وتكون مجموعة مستقلة من الامتيازات بحيث إن الحقوق الممتازة الناشئة عن كل رحلة تفضل الحقوق الممتازة الخاصة بالرحلات السابقة، ولكن المعاهدة أخذت بالنظرية اللاتينية فيما يتعلق بترتيب الامتيازات المتعلقة برحلة واحدة.

على أن معاهدة بروكسل ١٠ أبريل ١٩٢٦ لم تعد تستجيب لحاجات العمل في الوقت الحاضر بعد. أن تيسر الاتصال السريع بين الربان والمجهز وتقدمت

الإمكانيات المصرفية، كما برزت فضلاً عن ذلك، حاجة المجهزين إلى الحصول على الائتمان ليس فقط خلال الاستغلال البحري، بل أيضاً لبناء السفن ذات الحمولة الكبيرة مما يتطلب تحسين نظام الرهن البحري وتحقيق خير شهر للحقوق المضمونة بالرهن، لذلك ألغيت معاهدة بروكسل، وحلت معها معاهدة أخرى أبرمت في بروكسل في ٢٧ مايو ١٩٦٧ صدقت عليها أربع دول فقط ولم تدخل دور النفاذ بعد، ثم أبرمت اتفاقية جديدة ثلاثة بشأن الامتيازات والزهون البحرية لعام ١٩٩٣ تحت رعاية الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية لتحل محل المعاهدتين السابقتين.

على ضوء ذلك، قد حددت المادة ٥١ الحقوق الممتازة التي ترد على السفينة مهتدية بذلك بالتشريعات البحرية المعاصرة، وهي على النحو الآتي:

في الفقرة الأولى : اعتبرت المادة المصاريف القضائية التي أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها على رأس قائمة الحقوق الممتازة التي ترد على السفينة، ويقصد بها المصاريف التي أنفقها أحد الدائنين في إجراءات الدعوى والحجز والبيع وتوزيع الثمن الناتج من البيع على الدائنين، وذلك لأنها مصروفات يفيد منها جميع الدائنين.

وفي الفقرة الثانية : اعتبرت المادة الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام وكذلك رسوم الحمولة والموانئ والإرشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى من الحقوق الممتازة.



وفي الفقرة الثالثة : اعتبرت المادة الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة من الحقوق الممتازة.

والديون في هذه الفقرة مصدرها عقد العمل، إلا أنه روعي في اعتبارها حقوقاً ممتازة، الاعتبار الإنسانية وهي الرأفة بالملاح، الذي لا يملك الوسيلة لإكراه المجهز على تقديم ضمان اتفاقي خاص لحقوقه، ويضمن الامتياز المقرر في الفقرة الثالثة كل ما يستحقه الملاح نظير عمله من أجر، ومصروفات العلاج والرد إلى الوطن، والتعويضات المستحقة للملاح في حالة الفصل التعسفي، وغيرها من الديون الناشئة عن العقد.

وفي الفقرة الرابعة : اعتبرت المادة المكافآت المستحقة عن الإنقاذ وحصصة السفينة في الخسارات المشتركة، ديوناً ممتازة، وذلك لأن سببها أعمال أو تضحيات تتم بقصد إنقاذ السفينة، ولولاها لهلكت السفينة وضاعت حقوق الدائنين، فمن العدل أن تكون ممتازة.

وفي الفقرة الخامسة : اعتبرت المادة التعويضات المستحقة عن التصادم أو التلوث وغيرها من حوادث الملاحة والتعويضات عن الإصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والربان والبحارة والتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة حقوقاً ممتازة، والحقوق الممتازة في هذه الفقرة، كلها تتعلق بمسئولية مالك السفينة أو تجهزها قبل الغير والركاب والطاقم والشاحنين.

وفي الفقرة السادسة : اعتبرت المادة 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 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 والمتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة، حقوقاً ممتازة.

والديون الممتازة في هذه الفقرة تنصرف بوجه خاص إلى الديون الناشئة عن إصلاح السفينة أو توريد مهمات أو أدوات أو مؤن للسفينة، وهذه الديون ذات مصدر تعاقدية، إلا أن المشرع راعى في اعتبارها حقوقاً ممتازة، بأن أصحابها قد يجهلون حقيقة المركز المالي للمجهز ولا يمكن إكراههم على إنشاء رهن لضمان حقوقهم، وأن الربان لن يستطيع أن يحصل على أي أئتمان في الخارج لو لم يتقرر هذا الامتياز، ومع ذلك لا تعتبر مثل هذه الديون في هذه الفقرة الثالثة ديوناً ممتازة إلا إذا تحققت فيها الشروط الآتية :

١. أن تكون العقود والعمليات التي تنشأ عنها هذه الديون قد أبرمها الربان أو باسرها خارج ميناء تسجيل السفينة، حيث يجهل الدائن حقيقة المركز المالي للمجهز، أما العقود والعمليات التي تجري في ميناء تسجيل السفينة حيث يمكن التحقق من المركز المالي للمجهز، فلا يثبت الامتياز لهذه الديون.

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

٣. أن يكون الربان قد تصرف في حدود سلطاته القانونية، فإذا جاوزها ارتفع وصف الامتياز عن الدين.

كما تعتبر وفقاً للفقرة السادسة من هذه المادة الديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة، وهي الأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة، وترجع الحكمة في اعتبار مثل هذه الديون ديوناً ممتازة إلى كون وكيل السفينة وكيلا عن المجهز والأعمال التي يقوم بها للحاجات المعتادة اللازمة للسفينة وهي في الأصل من اختصاص الربان، فيكون من العدل أن تكون هذه الديون ممتازة كالديون الناشئة عن العقود والعمليات التي يجريها الربان.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٩ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٤٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٣ من القانون البحري القطري، ويقارب المادة ٤٨ من قانون التجارة البحرية اللبناني، ويقارب المادة ٧٣ من القانون البحري الجزائري.

#### مادة (٥٢)

لا تخضع حقوق الامتياز المنصوص عليها في المادة (٥١) من هذا القانون لأي إجراء شكلي أو لأي شرط خاص بالإثبات، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك.

#### المذكرة الإيضاحية:

أعفت المادة حقوق الامتياز المقررة في المادة ٥١ من هذا القانون من أوجه الثبوت الخاصة في إثبات هذه الحقوق، وذلك فيما عدا الأحوال التي يحدد لها القانون إجراءات خاصة أو أوجه ثبوت معينة.

وقد كانت بعض القوانين كالقانون البحري المصري القديم والملغى، لا يجيز العمل بمقتضى الامتياز المقرر للديون المبينة في المادة الخامسة منه إلا إذا ثبتت هذه الديون بأوجه ثبوت معينة، إلا أن القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١م المصري المادة الثانية، قد أعفى حقوق الامتياز من أوجه الثبوت الخاصة التي كانت المادة السادسة من القانون البحري المصري القديم تنظمها. يقارب حكم هذه المادة المادة ٣٠ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب المادة ٤٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويتطابق مع حكم المادة ١٤ من القانون البحري القطري، وتقارب المادة ٥٢ من قانون التجارة البحرية اللبناني.

#### مادة (٥٣)

١. تترتب حقوق الامتياز المنصوص عليها في المادة (٥١) من هذا القانون على السفينة، وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين وعلى ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل المكتسبة منذ بدء الرحلة.
٢. يترتب الامتياز المنصوص عليه في الفقرة (٣) من المادة (٥١) على أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد.
٣. تعد في حكم أجرة النقل أجرة سفر الركاب.

## المذكرة الإيضاحية:

تحدد هذه المادة محل حقوق الامتياز الواردة في المادة ٥١ من هذا القانون، على الذمة البحرية التي تشمل كما جاء في الفقرة الأولى من هذه المادة، السفينة، أجره النقل الخاصة بالرحلة وعلى ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل بوصفها ذمة مخصصة لضمان الديون الناشئة عن استغلال السفينة.

أولاً : السفينة : تترتب حقوق الامتياز على السفينة بغض النظر عما إذا كان من يستعملها هو مالكاها أو المجهز غير المالك، أو المستأجر الأصلي إلا إذا زالت حيازة المالك للسفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيئ النية، وهذا ما يعني استقلال حق الدائنين الممتازين عن صفة المجهز الذي يستغل السفينة، ويرجع ذلك باعتبار هذا الحكم نتيجة منطقية لفكرة تخصيص السفينة للضمان بسبب استغلالها، وهذا على خلاف حقوق الامتياز المقررة في القانون المدني حيث هذه الأخيرة ترد على جميع أموال المدين المملوكة له.

ثانياً : أجرة النقل : تترتب حقوق الامتياز على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين، فإذا وقع تصادم بخطأ السفينة أثناء الرحلة، فإن امتياز التعويض المستحق عن التصادم يرد على أجرة النقل المستحقة عن الرحلة التي حدث خلالها التصادم، والمقصود بالأجرة في هذه الحالة، كمحل لحقوق الامتياز، الأجرة الإجمالية المستحقة للمجهز دون خصم مصروفات الملاحة.

ومراعاة من المشرع لرجال طاقم السفينة، تترتب على حقوق امتيازهم الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وباقي الأشخاص المستخدمين في السفينة على مجموع أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد وهذا ما أكدته الفقرة الثانية من هذه المادة.

وتعد بحكم الفقرة الثالثة من هذا المادة أجرة سفر الركاب الذين سافروا على ظهر السفينة من قبيل أجرة النقل، شريطة أن تكون مستحقة الأداء أو أن تكون تحت يد الربان أو ممثل المالك حتى يمكن أن تكون محلاً للامتياز، وإن كان في الغالب أن تدفع أجرة السفر مقدماً مما يفقد الامتياز على هذه الأجرة.

ثالثاً : ملحقات السفينة وأجرة النقل : كما ترد حقوق الامتياز على ملحقات السفينة وأجرة النقل، وهي ديون تحل في الذمة البحرية محل مال آخر أو قيمة أخرى خرجت منها أو يجب أن تضاف إليها لما تمثله من كسب حققه المجهز خلال الرحلة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣١ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٥ من القانون البحري القطري، والمادة ٤٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٥٤ من قانون التجارة البحرية اللبناني.

#### مادة (٥٤)

١. يعد من ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل ما يأتي :
  - أ. التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل.
  - ب. التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارات المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل.

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

٢. لا تعد من ملحقات السفينة أو أجره النقل التعويضات المستحقة للمالك نظير عقود التأمين، أو المكافآت أو الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة.  
المذكرة الإيضاحية:

تعد من ملحقات كل من السفينة وأجره النقل وبقوة القانون وفقاً لأحكام هذه المادة ما يأتي:

١. التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو خسارة أجره النقل.  
٢. التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارات المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجره النقل.

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

وتقرير الامتياز على التعويضات تعتبر فكرة غريبة عن القانون الفلسطيني، على الرغم من أن القانون يمنح دعوى مباشرة في بعض الحالات، إلا أنه لا يعرف فكرة الامتياز الذي يكون محله تعويضات، ويرجع السبب في الأخذ

بهذه الفكرة، إلى أن هذه التعويضات أو الملحقات تمثل عناصر اقتطعت من الذمة المالية أو يجب أن تضاف إليها.

وقد أخرجت الفقرة الثانية من المادة من ضمن ملحقات وأجرة النقل، التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقود التأمين، والمكافآت أو الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة، واستبعاد هذه الحقوق من محل حقوق الامتياز الهدف منه تشجيع الاستغلال البحري، وفي اعتباره من ملحقات السفينة والأجرة تفويت لقصد المشرع، ومن ثم لا تعد مثل هذه الحقوق ضمن عناصر الذمة البحرية.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣١ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٥٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٥ من القانون البحري القطري، والمادة ١٦ و١٧ منه، وتقارب المادة ٥٥ من قانون التجارة البحرية اللبناني.

#### مادة (٥٥)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تقرر هذه المادة ببقاء حق الامتياز على أجرة النقل على الوجه الذي قرره المادة ٥٤ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية)، ما دامت الأجرة مستحقة الدفع، أو كانت تحت يد الربان أو نائب المالك، وكذلك الحال بالنسبة



إلى الامتياز على ملحقات السفينة وملحقات أجرة النقل (انظر المادة ٥٤ ومذكرتها الإيضاحية).  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٣ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٥١ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٨ من القانون  
البحري القطري.

### مادة (٥٦)

١. ترتب الديون الممتازة المتعلقة برحلة واحدة وفقاً للترتيب الوارد في المادة (٥١) من هذا القانون.
٢. تكون الديون الواردة في كل فقرة من المادة (٥١) في مرتبة واحدة وتشارك في التوزيع بنسبة قيمة كل منها.
٣. ترتب الديون الواردة في الفقرتين (٤ و ٦) من المادة (٥١) بالنسبة إلى كل فقرة على حدة وفقاً للترتيب العكسي لتاريخ نشوئها.
٤. تعد الديون المتعلقة بحادث واحد ناشئة في تاريخ واحد.
٥. تتقدم الديون الممتازة الناشئة عن أية رحلة، الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة، ومع ذلك فالديون الناشئة عن عقد عمل واحد يشمل عدة رحلات تأتي كلها في المرتبة مع ديون آخر رحلة.

### المذكرة الإيضاحية:

أخذ المشرع الفلسطيني في ترتيب أولوية الديون الممتازة، وفقاً لأحكام النظرية اللاتينية، وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من هذه المادة، ومن ثم فإذا كانت الديون الممتازة متعلقة برحلة واحدة للسفينة، فإن ترتيبها ودرجتها تحسب وفقاً لورودها المتتابع ضمن فقرات المادة ٥١ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية).

ومع ذلك تعتبر كل الديون المذكورة في المادة ٥١ من هذا القانون في مرتبة واحدة وتشترك في التوزيع على الدائنين كل بنسبته في قيمة الدين، وللقاعدة التي أرسها الفقرة الأولى والفقرة الثانية، استثناء يتعلق بامتياز المكافآت المستحقة عن المساعدة والإنقاذ وحصّة السفينة في الخسائر المشتركة، وامتياز الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان لصيانة السفينة أو متابعة السفر والواردة في الفقرتين ٤، و٦ من المادة ٥١ من هذا القانون إذ أن هذه الامتيازات ترتب وفقاً لأحكام الفقرة الثالثة من المادة ٥٦ ترتيباً عكسياً، يترتب على هذه القاعدة أنه لو فرض أن السفينة قدمت إليها المساعدة مرتين في رحلة واحدة فإن من قدم المساعدة الأخيرة يفضل على من سبقه رغم أن دينهما متعلق برحلة واحدة ويعتبر ممتازاً بمقتضى فقرة واحدة من المادة، والحكمة من هذا الاستثناء يرجع إلى أن مصروفات المساعدة الأخيرة أو مصروفات الصيانة الأخيرة لولاها لهلكت السفينة وضاعت حقوق الدائنين، الأمر الذي أوجب تقدمها على سابقتها.

كما تعتبر الديون المتعلقة بحادث واحد ناشئة في تاريخ واحد، كما تقرر ذلك الفقرة الرابعة من المادة ٥٦ من هذا القانون.

تعطي الفقرة الخامسة من المادة للديون الممتازة الناشئة عن أية رحلة، الحق في التقدم على الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة، أي حسب الترتيب العكسي للديون في هذه الحالة، وقد استثنى المشرع ضمن هذه الفقرة الديون الناشئة عن عقد العمل الذي يشمل عدة رحلات، حيث ساواها في المرتبة مع الديون المتعلقة بأخر رحلة للسفينة مراعاة للمشرع لأصحاب مثل هذه الديون.

يتطابق حكم هذه المادة ٣٤ و ٣٥ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٥٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٩ و ٢٠ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٥٧)

تتبع الديون الممتازة السفينة في أية يد كانت، ويكون الامتياز سابقاً في المرتبة مباشرة على الرهن.

#### المذكرة الإيضاحية:

لم يكتف المشرع بتحويل الدائن صاحب حقوق الامتياز الواردة في المادة ٥١ من هذا القانون حق التقدم وفقاً للترتيب المقرر في المادة ٥٦ من هذا القانون، وإنما خوله كذلك الحق في أن يتتبع كذلك السفينة في أي يد تكون، وبهذا يكون المشرع قد ساوى بين الدائن الذي له حق امتياز على السفينة، والدائن الذي له حق امتياز على عقار، على الرغم من أن القواعد العامة لا تمنح لصاحب حق الامتياز على المنقول حق التتبع وإنما فقط، حق التقدم، وذلك لأن المنقول بصفة عامة يخضع لقواعد خلاف القواعد التي يخضع إليها العقار وأهمها قاعدة الحيازة في المنقول سند الحائز.

وحق التقدم المخول للدائن الممتاز، يخول له الحق في أن يتقدم على الدائنين العاديين والدائنين التاليين له في المرتبة، وأن يتقدم على الدائنين المرتهنين للسفينة وفقاً لأحكام هذه المادة، وهذا يعني إذا تزامن رهن حيازي للسفينة، وحق امتياز عليها، تكون الأولوية للدائن صاحب حق الامتياز. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٦ من قانون التجارة البحرية المصري، بالنسبة لحق التتبع المخول للدائن، بينما يتطابق مع حكم المادة ٥٠ من قانون التجارة البحرية المصري بالنسبة لتقدم الدائن الممتاز على صاحب حق الرهن على السفينة، ويتطابق مع حكم المادة ٥٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٠ والمادة ٢١ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٥٨)

تنقضي حقوق الامتياز على السفينة بإحدى الحالتين الآتيتين :

١. بيع السفينة جبراً.
٢. بيع السفينة اختيارياً، وينقضي الامتياز في هذه الحالة، بمضي ثلاثين يوماً من تاريخ إتمام إجراءات تسجيل عقد البيع في سجل السفن وتنتقل حقوق الامتياز إلى الثمن ما لم يكن قد دفع، ومع ذلك تظل هذه الحقوق قائمة على الثمن إذا أخطر الدائنون الممتازون كلا من المالك القديم والمالك الجديد رسمياً وخلال الميعاد المذكور في هذه الفقرة بمعارضتهم في دفع الثمن.

#### المذكرة الإيضاحية:

تحدد هذه المادة أسباب انقضاء حقوق الامتياز على السفينة وهي:

أولاً: بيع السفينة جبراً (عن طريق القضاء) إذ يترتب على بيع السفينة بهذه الطريقة تطهيرها من جميع الحقوق العينية التبعية المحملة بها، وانتقال حقوق الدائنين إلى الثمن.

ثانياً: بيع السفينة اختياريًا، كما ينقضي حق الامتياز على السفينة إذا تم بيعها بالتراضي وذلك بعد مضي ثلاثين يوماً من تاريخ إتمام إجراءات تسجيل عقد بيع السفينة في سجل السفن ، وتنتقل حينئذ حقوق الامتياز من السفينة إلى الثمن ما لم يكن قد دفع إلى البائع، إلا إذا أخطر الدائنون الممتازون كلاً من المالك القديم والمالك الجديد رسمياً، وخلال ثلاثين يوماً من تاريخ تسجيل عقد بيع السفينة كما هو موضح في نفس الفقرة بمعارضتهم في دفع الثمن، حينئذ تبقى حقوق الامتياز على الثمن.

ويرجع ذلك إلى أن تحميل السفينة بحق التتبع لصالح أصحاب الحقوق الممتازة على السفينة يتضمن خطراً على من تنتقل إليه ملكية السفينة وهو حسن النية يجهل بما يتقل السفينة من حقوق امتياز لم يكن في استطاعته الوقوف عليها مقدماً نظراً لطابعها المستتر وعدم خضوعها للشهر، ومع ذلك تجب الملاحظة، بأن التطهير سالف الذكر لا يمس الامتياز في وروده على أجرة النقل أو الديون الأخرى المعتبرة من ملحقات السفينة والأجرة لأنها لا تدخل عادة ضمن عقد البيع.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٧ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب المادة ٥٤ من قانون التجارة الكويتي مع الملاحظة أن هذه المادة توجب النشر بلوحة الإعلانات في مكتب مسح وتسجيل السفن بحصول البيع والثمن واسم المشتري وموطنه وكذلك توجب نشر ملخص العقد في الجريدة

الرسمية يذكر فيه الثمن واسم المشتري وموطنه، فضلاً عن النشر مرتين تفصل بينهما ثمانية أيام في صحيفة يومية واسعة الانتشار، ويقارب المادة ٢٢ من القانون البحري القطري، ونفس الملاحظة التي أبديناها بالنسبة للمادة ٥٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي، يمكن إبدالها للمادة ٢٢ من القانون البحري القطري، ويقارب المادة ٥٨ من قانون التجارة اللبناني، التي تتفق مع المادة ٥٤ بحري كويتي، والمادة ٢٢ بحري قطري.

### مادة (٥٩)

١. تتقدم حقوق الامتياز على السفينة بمضي سنة ما عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها في الفقرة (٦) من المادة (٥١) من هذا القانون، فإنها تنقضي بمضي ستة أشهر.
٢. يبدأ سريان المدة المشار إليها في الفقرة السابقة وفقاً لما يأتي:
  - أ. بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لمكافأة الإنقاذ من يوم انتهاء هذه العمليات، وكذلك الحال بالنسبة لمكافأة المساندة.
  - ب. بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة بتعويضات التصادم والحوادث الأخرى والإصابات البدنية من يوم وقوع الضرر.
  - ج. بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن هلاك البضائع والأمتعة أو تلفها من يوم تسليم البضائع أو الأمتعة أو من اليوم الذي كان يجب تسليمها فيه.

د. بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لديون الإصلاحات والتوريدات وسائر الحالات الأخرى المشار إليها في الفقرة (٦) من المادة (٥١) من يوم استحقاق الديون.

٣. في جميع الأحوال الأخرى تسري المدة من يوم استحقاق الدين.

٤. لا يترتب على تسليم الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل في السفينة مبالغ مقدما أو على الحساب، حسابان ديونهم المشار إليها في الفقرة (٣) من المادة (٥١) مستحقة الدفع قبل حلول الأجل المعين لها.

٥. تمتد مدة التقادم إلى ثلاث سنوات إذا تعذر حجز السفينة المقرر عليها الامتياز في المياه الإقليمية الفلسطينية، ولا يفيد من ذلك إلا الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية فلسطينية أو الأشخاص الذين لهم موطن في فلسطين أو الأشخاص الذين ينتمون إلى جنسية دولة تعامل رعايا فلسطين بالمثل.

#### المذكرة الإيضاحية:

إن سقوط صفة الامتياز عن الدين بمضي المدة فضلاً عن الأسباب التي حددتها المادة ٥٨ من هذا القانون وانقضاء الامتياز لا يعني انقضاء الدين الذي يشغل ذمة المدين، وإنما يبقى الدين لا بصفته الممتازة التي انقضت وإنما بصفته العادية.

ومدة التقادم التي حددتها المادة في الفقرة الأولى منها هي سنة واحدة لجميع حقوق الامتياز على السفينة، ما عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد

المشار إليها في الفقرة ٦ من المادة ٥١ من هذا القانون، حيث ينقضي بمضي ستة أشهر لا سنة كالحقوق الأخرى، وإذا كانت مدة التقادم وفقاً للقواعد العامة تبدأ من الوقت التي تصبح فيه الديون مستحقة الأداء، إلا أن المشرع قد حدد بداية سريان لمدة التقادم هذه وفقاً لما يأتي، وذلك قطعاً لكل نزاع محتمل.

فبالنسبة لحقوق الامتياز الضامنة لمكافأة الإنقاذ فتبدأ مدة السنة من يوم انتهاء هذه العمليات، وكذلك الحال بالنسبة لمكافأة المساندة.

وبالنسبة لحقوق الامتياز الضامنة لتعويضات التصادم والحوادث الأخرى والإصابات البدنية فتبدأ مدة السنة من يوم وقوع الضرر، وبالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن هلاك البضائع والأمتعة أو تلفها فتبدأ مدة السنة من يوم تسليم البضائع أو الأمتعة أو من اليوم الذي كان يجب تسليمها فيه.

أما بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لديون الإصلاحات والتوريدات وسائر الحالات الأخرى المشار إليها في الفقرة ٦ من المادة ٥١ من هذا القانون فتبدأ مدة السنة أشهر من يوم استحقاق الدين.

أما بالنسبة إلى جميع حقوق الامتياز الأخرى والتي لم ترد ضمن فقرات الفقرة الثانية من هذه المادة فتبدأ مدة التقادم وهي سنة من يوم استحقاق الدين كما هو واضح في الفقرة الثالثة من هذه المادة.

وتؤكد الفقرة الرابعة، بأن مجرد تسليم الريان والبحارة مبالغ مقدماً أو على الحساب وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل في السفينة اعتبار ديونهم المشار



إليها في الفقرة الثالثة من المادة ٥١ من هذا القانون مستحقة الدفع قبل حلول الأجل المعين لها.

ومع ذلك تمتد مدة التقادم إلى ثلاث سنوات كما تقرر ذلك الفقرة الخامسة من المادة، إذا تعذر حجز السفينة المقرر عليها الامتياز في المياه الإقليمية الفلسطينية، إذ تمتد مدة التقادم في هذه الحالة إلى ثلاث سنوات محسوبة من وقت نشأة الدين.

وقد حصرت الفقرة الخامسة نطاق الأشخاص المستفيدين من هذا الامتداد بالأشخاص الذين يتمتعون بالجنسية الفلسطينية والأشخاص الذين لهم موطن في فلسطين، أو الأشخاص الذين ينتمون إلى جنسية دولة تعامل رعايا فلسطين بالمثل.

وهذا الحكم مقتبس من التشريع الإنجليزي الذي يأخذ بتشخيص السفينة ويعتبر دعاوى الدائنين بسبب السفينة دعاوى عينية تتعلق بالسفينة، ويجب توجيها المطالبة إلى السفينة ذاتها لا إلى مالكها، ولذلك يقضي بوقف التقادم إذا لم يتيسر للدائن حجز السفينة لإمكان مقاضاتها بسبب وجودها في المياه الأجنبية.

وانقضاء حق الامتياز بالتقادم مستقلاً عن الدين المضمون حكم غير معروف في القانون المدني، الذي يعتبر الامتياز صفة في الدين لاصقة به يظل قائماً ما بقي الدين المضمون بغير وفاء، والعلة من هذا الحكم هو رغبة المشرع في حمل الدائنين البحريين الممتازين على الإسراع في المطالبة بديونهم منعاً من تراكم الحقوق الممتازة ورعاية لصالح الدائنين المرتهنيين وتحديداً لانتظام المجهز.

ومدة التقادم الواردة في هذه المادة هي مدة تقادم حقيقي تخضع لأسباب الوقف والانقطاع المقررة في القواعد العامة (انظر خلاف ذلك المادة ٨٥ من القانون البحري الجزائري)، حيث تقول "لا تخضع المدة المذكورة في المادة السابقة لأي وقف أو انقطاع، بيد أنه لا يمكن أن يسري مفعول هذه المدة ما دام يوجد مانع قانوني يحول دون تمكن الدائن صاحب الامتياز من حجز السفينة، على ألا تتعدى هذه المدة ثلاث سنوات منذ نشأة الدين الامتيازي". يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٨ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٥٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٣ من القانون البحري القطري، والمادة ٥٧ من قانون التجارة اللبناني، وتقارب المادة ٨٤ من القانون البحري الجزائري.

#### مادة (٦٠)

للإدارة البحرية المختصة حق حبس حطام السفينة ضماناً لمصاريف إزالة الحطام أو انتشاله أو رفعه، ولها بيعه إدارياً بالمزاد والحصول على دينها من الثمن بأفضلية على أي دائن آخر ويودع باقي الثمن خزانة المحكمة.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعطي هذه المادة الحق للإدارة البحرية المختصة في فلسطين، الحق في حبس حطام السفينة وذلك ضماناً للمصاريف والنفقات التي تكون الإدارة قد دفعتها لإزالة حطام السفينة أو انتشاله أو رفعه، ولم تكف المادة بذلك، وإنما أعطتها الحق في بيع السفينة إدارياً بالمزاد والحصول على حقوقها من الثمن بأفضلية

على أي دائن آخر، وإذا تبقى شيئاً من الثمن بعد أن تكون الإدارة البحرية قد حصلت حقوقها، عليها أن تودع خزانة المحكمة المختصة.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٩ من قانون التجارة البحرية المصري، وتقارب المادة ٥٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي، وتقارب المادة ٢٤ من القانون البحري القطري.

### مادة (٦١)

تسري أحكام المواد من (٥١-٦٠) من هذا القانون على السفن التي يستغلها المجهز المالك أو المجهز غير المالك أو المستأجر الأصلي، ومع ذلك لا تسري الأحكام المذكورة إذا فقد المالك حيازة السفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيئ النية.

#### المذكرة الإيضاحية:

تمتد أحكام المواد من ٥١ لغاية المادة ٦٠ من هذا القانون والمتعلقة بحقوق الامتياز إلى السفن المحدد وفقاً لتلك المواد بغض النظر عن مستغلها إن كان المجهز المالك، أو المجهز غير المالك، أو المستأجر الأصلي.  
ومع ذلك، فإن هذه الأحكام لا تسري، إذا فقد المالك حيازة السفينة بفعل غير مشروع (كأعمال القرصنة التي تنتهي إلى اغتصاب حيازة السفينة من صاحبها، شريطة أن يكون الدائن سيئ النية ويكون كذلك إذا كان يعلم بأن حيازة السفينة مغتصبة من أصحابها عن طريق عمل غير مشروع).  
وهذا يعني أن الحماية المقررة في المواد ٥١ لغاية المادة ٦٠ مقررة في الأصل لحماية الدائنين والمجهز المالك وغير المالك أو المستأجر التي تقوم

حيازتهم على أساس عقد الملكية أو عقد الإيجار ولا تتصرف إلى الحيازة غير القانونية.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٤٠ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٥ من القانون البحري القطري الفقرة الأولى منها، حيث مدت الفقرة الثانية حكم المادة ٢٥ على السفن التجارية التي تستغلها الدولة، ويتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٥٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### رابعاً : الرهن البحري

#### مادة (٦٢)

لا ينعقد رهن السفينة إلا بعقد رسمي يتم تحريره في مكتب تسجيل السفن وإلا كان باطلاً.

#### المذكرة الإيضاحية:

لما كانت السفينة من الأموال المنقولة، والتي يجري عليها أحكام الرهن الحيازي، الذي يؤدي إلى انتقال الحيازة للشيء المرهون إلى الدائن المرتهن، الأمر الذي يؤدي إلى حرمان المدين (المالك) من استغلال سفينته على لوجه الذي يخفق مصلحته.

ومن ثم كان على المشرع التدخل لمعالجة مثل هذا الوضع، وذلك تيسيراً لأمر الائتمان، وتمكيناً للمالك من الاقتراض بضمان السفينة دون أن يتجرد من حيازتها، فأجاز المشرع بهذه المادة رهن السفينة رهناً رسمياً مع بقائها في حيازة الراهن، وبهذا تتساوى السفينة مع العقار المرهون رهناً رسمياً، حيث لا يتخلى المدين عن حيازة العقار المرهون.

وقد مهدت إجازة رهن السفينة رهناً رسمياً شهر التصرفات التي ترد عليها، ولأن السفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند المالك، الأمر الذي من شأنه أن يصبح احترام حق الدائن المرتهن في التمتع من الأمور الطبيعية، مثله في ذلك الدائن المرتهن رهناً رسمياً (الرهن الرسمي العقاري).

والرهن البحري لا يرد إلا على سفينة، أما المراكب التي تقوم بالملاحة الداخلية فيمنع رهنها رهناً بحرياً، وهذا ما ذهب إليه الفقه المصري، ومع ذلك فقد ذهبت بعض التشريعات إلى إجازة ذلك وإنما تطلب حمولة معينة في السفينة لجواز رهنها، ويذهب أحد الآراء إلى القول بأنه يجب وضع حداً أدنى لحمولة السفينة التي يجوز رهنها وهو عشرة أطنان لكيلا يتقرر الرهن على مال زهيد القيمة لا يتناسب وما يتطلبه إنشاء الرهن وشهره من نفقات وتمشياً مع التشريعات الحديثة.

ويشترط لانعقاد الرهن البحري وفقاً لأحكام هذه المادة، أن يكون بورقة رسمية مثله في ذلك، مثل الرهن الرسمي وفقاً لأحكام القانون المدني الفلسطيني وإلا كان باطلاً بطلاناً مطلقاً، ويتم تحرير عقد الرهن البحري في مكتب تسجيل السفن وفقاً لأحكام هذه المادة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٤١ من قانون التجارة البحرية المصري مع العلم أن توثيق وقيد الرهن البحري في مصر يتم في أحد مكاتب التوثيق التابعة لمصلحة الشهر العقاري والتوثيق، وأمام القنصل المصري في الخارج، ويقارب المادة ٥٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب المادة ٢٦ من القانون البحري القطري، ويتطابق مع المادة ٥٧ من القانون البحري الجزائري.

### مادة (٦٣)

١. لا يجوز رهن السفينة إلا من مالکها أو من وكيل عنه بتوكيل رسمي خاص.

٢. إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوخ جاز رهنها بموافقة أغلبية الشركاء المنصوص عليها في المادة (٤٥) من هذا القانون، فإذا لم تتوافر هذه الأغلبية جاز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتقضي بما يتفق ومصلحة الشركاء في الشيوخ.

#### المذكرة الإيضاحية:

والرهن البحري لا يجوز إلا من مالك السفينة، أو من وكيله المفوض منه بتوكيل رسمي خاص، هذا إذا كانت السفينة مملوكة ملكية خاصة لشخص. أما إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوخ (انظر المادة ٤ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية)، فحينئذ لا يجوز رهن السفينة إلا بموافقة أغلبية الشركاء على الشيوخ والمالكين لغالبية الحصص، وفقاً لأحكام المادة ٤٥ من هذا القانون ما لم يتفق على غير ذلك (انظر المذكرة الإيضاحية للمادة ٤٥). فإذا لم تتوافر هذه الأغلبية المنصوص عليها في المادة ٤٥ أو المتفق عليها، يجوز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة وذلك لتقضي بما يتفق ومصلحة الشركاء على الشيوخ.

يتقارب حكم هذه المادة مع المادة ٤٢ من قانون التجارة البحرية المصري علماً بأن المادة ٤٢ مصري تضع نصاً للأغلبية بثلاثة أرباع الحصص في حال الملكية الشائعة، ويقارب المادة ٢٧ من القانون البحري القطري وهو

يتفق مع قانون التجارة البحرية المصري من حيث تحديد نصاب الأغلبية، ويتطابق حكم الفقرة الثانية منها مع المادة ٥٩ من القانون البحري الجزائري.

#### مادة (٦٤)

يجوز رهن السفينة وهي في مرحلة البناء، ويجب أن يسبق الرهن إقرار في مكتب التسجيل الواقع بدائرته محل بناء السفينة يبين فيه مكان البناء وأبعاد السفينة وحمولتها على وجه التقريب.

#### المذكرة الإيضاحية:

أجازت المادة رهن السفينة وهي في دور البناء، وإنما في هذه الحالة، يجب أن يسبق قيد الرهن إقرار في مكتب تسجيل السفن الواقع بدائرته محل بناء السفينة، يبين فيه مكان البناء وأبعاد السفينة وحمولتها على وجه التقريب.

ورهن السفينة وهي في دور البناء، يمكن متعهد البناء بالحصول على الأموال اللازمة لإتمام البناء، كما يضمن الدفعات التي قدمها المجهز للمتعهد على الحساب فيتفادى قسمة الغرماء في حال إفلاس متعهد البناء.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٤٤ و ٤٥ من قانون التجارة البحرية المصري، ويتطابق مع المادة ٢٩ من القانون البحري القطري، ويتطابق مع المادة ٦٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي ويقارب الفقرة الثانية من المادة ٥٨ من القانون البحري الجزائري.

## مادة (٦٥)

١. الرهن المقرر على السفينة أو على حصة منها يبقى على حطامها.

٢. لا يسري الرهن المقرر على السفينة على أجرة النقل والمكافآت أو الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة ولا على تعويضات التأمين، ولكنه يشمل التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها. ومع ذلك يجوز أن يتفق في عقد الرهن على أن يستوفي الدائن المرتهن دينه من مبلغ التأمين بشرط قبول المؤمن ذلك كتابة أو إخطارهم به رسمياً.

### المذكرة الإيضاحية:

يمتد الرهن الوارد على السفينة، إلى ما يعد من ملحقاتها (الفقرة الثانية من المادة الأولى من هذا القانون — انظر مذكرتها الإيضاحية)، ما لم يتفق على خلاف ذلك، باستبعاد بعض الملحقات أو حصر الرهن في السفينة دون الملحقات، وإذا صارت السفينة حطاماً، يبقى الرهن عليه وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من المادة وذلك تطبيقاً للقاعدة التي تقضي بعدم قبول الرهن للتجزئة، وتعني أن كل جزء من السفينة المرهونة ضامن لكل الدين، كما أن كل جزء من الدين مضمون بالسفينة كلها.

ولأن الرهن البحري، لا يؤدي إلى نقل حيازة السفينة إلى الدائن، وإنما تبقى في حيازة المدين وله الحق في استغلالها، فإن هذا الرهن لا يمتد إلى أجرة



النقل أو إلى المكافآت أو الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة ولا على تعويضات التأمين في حالة هلاك السفينة أو تلفها لأي سبب كان، وبهذا تخالف هذه المادة الأحكام المقررة في القانون المدني والتي تقضي بانتقال الرهن بمرتبته إلى الحق الذي يترتب على ذلك كالتعويض أو مبلغ التأمين وفقاً لنظرية الحلول العيني.

ومع ذلك فقد أجازت الفقرة الثانية من هذه المادة في عجزها، الاتفاق في عقد الرهن على أن يستوفي الدائن المرتهن دينه من مبلغ التأمين شريطة قبول المؤمن ذلك كتابة أو إخطارهم به رسمياً، ولهذا الحكم أهميته إذا روعي أن السفن يؤمن عليها في الغالب وأن حقوق الامتياز لا ترد على تعويض التأمين، ومن ثم يكون الدائن المرتهن مطمئناً إلى استيفاء ما يستحقه في حالة هلاك السفينة أو تلفها من مبلغ التأمين دون أن يخشى مزاحمة من الدائنين الممتازين عليه.

وقد قررت هذه الفقرة شمول الرهن للتعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/٤٣ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب مع المادة ٢/١/٥٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويتطابق حكم الفقرة الثانية من المادة حكم الفقرة الثانية من المادة ٦٥ من القانون البحري الجزائري.

## مادة (٦٦)

١. يقيد رهن السفينة بمكتب تسجيل السفينة، وإذا ترتب الرهن على سفينة وهي في مرحلة البناء وجب قيده في سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع في دائرته مكان بناء السفينة.

٢. يحفظ قيد الرهن لمدة خمس سنوات من تاريخ إجرائه ويبطل أثر هذا القيد إذا لم يجدد قبل نهاية المدة.

### المذكرة الإيضاحية:

توجب هذه المادة شهر رهن السفينة وذلك عن طريق قيده بمكتب تسجيل السفن، حتى يمكن الاحتجاج به في مواجهة الغير ممن له مصلحة في عدم سريان الرهن في مواجهته كمشتري السفينة أو دائن مرتهن آخر أو دائن عادي.

وإذا وقع الرهن على السفينة وهي في دور البناء، وجب قيد الرهن حينئذ في سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع في دائرته مكان بناء السفينة، والقيد يحفظ الرهن البحري لمدة خمس سنوات تبدأ من تاريخ إجرائه، وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من هذه المادة، ويبطل أثر القيد إذا لم يجدد في سجل السفينة قبل نهاية مدة العشر سنوات ويكون التجديد نافذاً لمدة خمس سنوات من تاريخ إجراء التجديد لا من التاريخ الذي يزول فيه أثر القيد المجدد، والتجديد واجب كل خمس سنوات حتى ينقضي الرهن الرسمي.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٤٥ من قانون التجارة البحرية المصري مع الملاحظة أن المادة ٤٥ مصري بحري تجعل مدة الحفظ عشر سنوات،

وهي مدة طويلة تتعارض مع الأخذ بنظام السجل العيني بالنسبة للسفينة، ويتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/٦٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٦٧)

يجب لإجراء القيد تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن. ويرفق بالعقد قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان على ما يأتي :

١. الاسم الكامل لكل من الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته.
٢. اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ وشهادة التسجيل ورقمها أو إقرار ببناء السفينة.
٣. تاريخ عقد الرهن.
٤. مقدار الدين المبين في العقد.
٥. الشروط الخاصة بالوفاء.
٦. الموطن المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل الواقع فيه القيد.

### المذكرة الإيضاحية:

تحدد هذه المادة الإجراءات التي يجب اتباعها عند إجراء قيد الرهن البحري الوارد على السفينة وذلك باتباع الإجراءات الآتية:  
وجوب تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن، ويرفق بها قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان على البيانات الآتية: الاسم الكامل لكل من الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته، اسم السفينة المرهونة وأوصافها

وتاريخ شهادة التسجيل ورقمها أو إقرار ببناء السفينة، تاريخ عقد الرهن، مقدار الدين المبين في العقد، الشروط الخاصة بالوفاء إذا وجدت وأخيراً الموطن المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل الواقع فيه القيد. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٤٦ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٦٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٣١ من القانون البحري القطري.

### مادة (٦٨)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تحدد هذه المادة الواجبات التي تقع على مكتب تسجيل السفن عند تقديم طلب إجراء قيد الرهن البحري، حيث يلتزم بما يأتي:  
أولاً: تثبيت ملخص عقد الرهن في صحيفة تسجيل السفينة.  
ثانياً: تثبيت محتويات القائمتين المنصوص عليهما في المادة ٦٧ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية).  
ثالثاً: تسليم طالب القيد إحدى القائمتين بعد التأشير عليها بما يفيد حصول القيد مع إثبات ذلك في شهادة التسجيل.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٤٧ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٣٢ من القانون البحري القطري الفقرة الأولى منها، والمادة ٦٣ من  
قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٦٩)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تجيز هذه المادة أن يتضمن السند المنشئ للرهن البحري شرط الإذن، وحينئذ  
يترتب على تظهير السند انتقال حق الرهن إلى المظهر إليه (الدائن الجديد)،  
ويجب التأشير باسم المظهر إليه (الدائن الجديد) في قيد الرهن.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٤٨ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٢/٣٢ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٧٠)

يكون الرهن تاليا في المرتبة للامتياز، وتكون مرتبة الديون المضمونة  
برهون على السفينة بحسب تاريخ قيدها، وإذا قيد أكثر من رهن على  
السفينة أو على حصة فيها، كان ترتيبها حسب أسبقية القيد ولو كانت  
مقيدة في يوم واحد.

### المذكرة الإيضاحية:

حددت هذه المادة مرتبة ودرجة الرهن البحري بالمرتبة التي تلي الامتياز المقرر للديون الواردة في المادة ٥١ من هذا القانون، وإذا وقع على السفينة أكثر من رهن بحري، حينئذ تكون أولوية أصحاب الرهون البحرية، حسب تاريخ قيدها في مكتب تسجيل السفن، وكذلك الحال بالنسبة إذا قيد أكثر من رهن على السفينة أو على حصة في السفينة يكون ترتيبها حسب أسبقية القيد ولو كانت تلك الرهون مقيدة في يوم واحد، حيث تحسب الأسبقية وفقاً لتاريخ القيد واليوم وحتى الساعة التي تم كل واحد فيها.

هكذا وفقاً لأحكام هذه المادة يتقدم أصحاب الرهون البحرية الدائنين العاديين في الحصول على حقوقهم، ولكنهم يلون الدائنين الممتازين حسب المادة ٥١ من هذا القانون، وذلك خشية من المشرع عدم استيفاء الدائن المرتهن لحقه، لذلك حاول المشرع الإنقاذ من عدد الامتيازات البحرية، كما قرر أن الامتيازات لا ترد على مبلغ التأمين (انظر المادة ٦٥ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية) في حين أنه أجاز الاتفاق في عقد الرهن على أن يستوفي الدائن المرتهن دينه من مبلغ التأمين (انظر المادة ٦٥ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية).

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٥١ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٦٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٣٣ من القانون البحري القطري، ويقارب المادة ٦٥ من القانون البحري الجزائري.

## مادة (٧١)

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

### المذكرة الإيضاحية:

تخول هذه المادة للدائنين المرتهنين للسفينة أو لجزء منها حق التتبع بعد أن خولت المادة السابقة للدائن المرتهن حق التقدم، وحق التتبع الذي يخوله الرهن البحري عن حق التتبع للدائن الممتاز في أن للدائن المرتهن أن يتتبع السفينة في أية يد كانت مهما تسلسلت البيوع ما بقي الدين المضمون كله أو بعضه قائماً من غير وفاء، نظراً لأن الرهن البحري يشهر بطريق القيد فلا يتعرض الحائز لأية مفاجأة أو مباغثة، في حين أن حق التتبع المخول للدائن الممتاز سريع الانقضاء نظراً لاستتاره وعدم خضوعه للشهر.

وإذا حجزت السفينة بناء على طلب أحد الدائنين، أو من قبل مجموع الدائنين، فإنه يحظر على مالك السفينة التصرف فيها بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٥١ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٣٤ من القانون البحري القطري، والمادة ٦٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

## مادة (٧٢)

١. إذا كان الرهن 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 المختصة بناء على طلب الدائن بعد إجراء الحجز أن تأمر ببيع السفينة بأكملها. ٢. في حالة الشيووع يجب على الدائن إخطار باقي الشركاء رسمياً قبل بدء إجراءات التنفيذ بخمسة عشر يوماً بدفع الدين المستحق له أو الاستمرار فيها.

### المذكرة الإيضاحية:

حددت هذه المادة ما يجوز للدائن المرتهن حجزه وبيعه وفقاً للإجراءات التي ينص عليها القانون على النحو الآتي:

١. إذا كان الرهن البحري لا يقع إلا على جزء من السفينة لا يزيد بأي حال من الأحوال على نصف السفينة، فليس للدائن أن يحجز على السفينة كلها وإنما بقدر الجزء المرهون وبيعه كما تقضي بذلك الفقرة الأولى من المادة.

٢. أما إذا كان الرهن البحري يقع على جزء من السفينة يزيد على نصف السفينة، جاز للمحكمة المختصة بناء على طلب الدائن الحاجز وبعد إجراء الحجز الأمر ببيع السفينة بأكملها.

وإنما يلاحظ بأن على الدائن الحاجز إخطار باقي الشركاء في السفينة قبل بدء إجراءات البيع بخمسة عشرة يوماً بدفع الدين المستحق له أو الاستمرار في إجراءات التنفيذ.

في الحالة التي تكون السفينة مملوكة على الشيووع وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من المادة ٧٢ من هذا القانون، وهذا الحكم نتيجة للمبدأ المنصوص عليه في المادة ٤٥ من هذا القانون ومؤداه أن السيادة في الشيووع البحري هي لأغلبية



الحصص وأن الرهن الذي يقع على أكثر من نصف السفينة لا يمكن أن يتقرر والحالة هذه إلا بموافقة تلك الأغلبية (انظر مذكرة المادة ٤٥ من هذا القانون) وقد حددت الفقرة الثانية من هذه المادة شكل الإخطار، بأنه يجب أن يكون رسمياً ولذا لا يكفي في الإخطار أن يكون مكتوباً كتابة عرفية كما لا يجوز أن يقع شفويًا.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٥٢ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٣٥ من القانون البحري القطري، والمادة ٦٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي، وتقارب المادة ٥٩ من القانون البحري الجزائري أحكام الفقرة الثانية من المادة ٧٢ بحري فلسطيني.

### مادة (٧٣)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

إذا ما تم بيع السفينة بعد الحجز عليها وتحت إشراف السلطة القضائية، فإن حكم رسو المزاد كما جاء في هذا المادة يؤدي إلى تطهير السفينة من كل الرهون، ومن ثم تنتقل السفينة إلى من رسا المزاد عليه خالية من الرهون، عندئذ تنتقل حقوق الدائنين التي تعلقت حقوقهم بالسفينة إلى الثمن.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٥٣ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٣٦ من القانون البحري القطري، والمادة ٦٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٧٤)

١. إذا انتقلت ملكية السفينة المرهونة أو بعضها قبل قيد محضر الحجز فعلى الدائن المرتهن الذي اتخذ إجراءات التنفيذ على السفينة أن يخطر الحائز رسمياً بمحضر الحجز بدفع الثمن.
٢. إذا أراد الحائز اتقاء إجراءات الحجز والبيع وجب عليه قبل البدء في الإجراءات أو خلال الخمسة عشر يوماً من تاريخ الإخطار، أن يخطر الدائنين المقيدين في سجل السفن رسمياً في موطنهم المختار بملخص العقد مع بيان تاريخه واسم البائع واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمنها والمصاريف وقائمة بالديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها وأسماء الدائنين وعلى الحائز أن يصرح باستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهن فوراً سواء كانت مستحقة أو غير مستحقة الأداء وذلك في حدود ثمن السفينة.

#### المذكرة الإيضاحية:

يسمى من انتقلت إليه ملكية السفينة المرهونة أو حصة منها أو بعضها وذلك قبل قيد محضر الحجز، بالحائز كما هو واضح من فقرتي المادة، ويشترط في الحائز الذي يمارس في مواجهته الدائن حقه بالتتابع، شرطان أولهما: أن تنتقل إليه ملكية السفينة المرهونة قبل قيد محضر الحجز في سجل السفن، إذ يتمتع التصرف في السفينة بعد قيد الحجز على السفينة المرهونة (المادة ٧١ من هذا القانون انظر مذكرتها الإيضاحية).

ثانيهما: ألا يكون مسئولاً مسئولية شخصية عن الدين المضمون بالرهن بوصفه وكيلاً أو مدنياً متضامناً وذلك وفقاً للقواعد العامة.

ومن ثم فإن الفقرة الأولى من هذه المادة توجب على الدائن الحاجز إخطار الحائز بمحضر الحجز بدفع الثمن، والإخطار لا تنتج آثاره القانونية إلا إذا كان رسمياً، ومن ثم، لا يجوز أن يكون مكتوباً كتابة عرفية أو أن يتم شفويًا. وقد أعطت الفقرة الثانية من المادة للحائز الحق في الاحتفاظ بالسفينة ومن ثم، انتقاء إجراءات الحجز والبيع، شريطة اتباع الإجراءات التي نصت عليها هذه الفقرة وهي على النحو الآتي:

أولاً: إخطار الدائنين المقيدون في سجل السفن وذلك بإخطار رسمي (لا مكتوباً كتابة عرفية ولا شفويًا) في موطنهم المختار بملخص عقد البيع الذي تم على أثره انتقال الملكية إليه من المدين (مالك السفينة المتصرف) مع بيان تاريخه للتثبت فيما إذا كان قد وقع قبل قيد الحجز أم بعد القيد، واسم البائع (مالك السفينة) واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمانها والمصاريف وقائمة بالديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها وأسماء الدائنين، على أن يتم الإخطار قبل البدء في إجراءات الحجز والبيع أو خلال خمسة عشرة يوماً من تاريخ الإخطار.

ثانياً: أن يصرح الحائز باستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهن فوراً سواء كانت هذه الديون مستحقة الأداء حالاً أو غير مستحقة الأداء (لم يحل أجلها بعد) وذلك في حدود ثمن السفينة، ومن ثم لا يلزم الحائز بعرضها عرضاً حقيقياً.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٥٤ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٦٨ و ٦٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٣٧ من القانون  
البحري القطري.

#### مادة (٧٥)

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

٢. يجب إعلان هذا الطلب رسمياً إلى الحائز موقعاً من الدائن خلال  
عشرة أيام من تاريخ الإخطار المنصوص عليه في المادة السابقة  
ويشتمل الطلب على تكليف الحائز بالحضور أمام المحكمة التي  
توجد السفينة في دائرتها أو المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء  
تسجيل السفينة إذا كانت غير موجودة في أحد الموانئ  
الفلسطينية لسماع الحكم بإجراء البيع بالمزاد.

#### المذكرة الإيضاحية:

تجيز الفقرة الأولى من هذه المادة، لكل دائن في الحالة المبينة في المادة (٧٤)  
من هذا القانون انظر مذكرتها الإيضاحية) أن يطلب بيع السفينة أو جزء منها  
بالمزاد العلني، مع التصريح بزيادة العشر وتقديم كفالة بالثمن والمصاريف.  
وتوجب الفقرة الثانية من هذه المادة إعلان طلب الدائن ببيع السفينة أو جزء  
منها على النحو الموضح في الفقرة الأولى من هذه المادة بصفة رسمية إلى  
الحائز، شريطة أن يكون الطلب موقعاً من الدائن، خلال عشرة أيام من

تاريخ الإخطار المنصوص عليه في المادة (٧٤) من هذا القانون انظر مذكرتها الإيضاحية)، وعلى أن يشتمل الطلب على تكليف الحائز بالحضور أمام المحكمة التي توجد السفينة في دائرتها أو المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء تسجيل السفينة إذا كانت غير موجودة في أحد الموانئ الفلسطينية. والغرض من التكليف بالحضور، هو سماع الحكم بإجراء البيع بالمزاد العلني.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/٥٥ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢/١/٧٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٣٨ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٧٦)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تعطي المادة للحائز على الحق، في حالة ما لم يتقدم أي دائن مرتهن مقيد حقه على السفينة بالطلب الموضح في المادة السابقة (٧٥ من هذا القانون) وعلى النحو المذكور، في أن يتخذ الحائز إجراءات تطهير السفينة من الرهون، وذلك بإيداع الثمن خزانة المحكمة، وأن يطلب شطب قيد الرهن من سجل السفن دون إتباع أية إجراءات أخرى.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٥٦ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٧١ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٣٩ من القانون  
البحري القطري.

#### مادة (٧٧)

١. يعد البيع باطلاً إذا بيعت السفينة المرهونة بيعاً اختيارياً خارج  
الحدود الإقليمية لدولة فلسطين وترتب على البيع فقدانها جنسية  
الدولة، مع مراعاة أحكام الفقرة الأولى من المادة (١١) من هذا  
القانون.

٢. يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تجاوز ألف دينار  
أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً أو بإحدى العقوبتين  
المنصوص عليهما كل من خالف أحكام الفقرة السابقة.

#### المذكرة الإيضاحية:

لا تجيز هذه المادة بيع السفينة المرهونة بيعاً اختيارياً (بالتراضي) خارج  
الحدود الإقليمية لدولة فلسطين عندما يترتب على البيع فقدان السفينة لجنسيتها  
الفلسطينية، وإذا وقع مثل هذا البيع اعتبر باطلاً بطلاناً مطلقاً بقوة القانون  
كما هو واضح من الفقرة الأولى من هذه المادة مع مراعاة أحكام الفقرة  
الأولى من المادة ١١ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية).

ولم تكثف المادة في فقرتها الأولى أن اعتبرت عقد البيع باطلاً، وإنما قررت  
لمن يخالف أحكامها أيضاً عقوبة جنائية كما جاء ذلك في الفقرة الثانية، وهي  
عقوبة الحبس لمدة لا تجاوز السنة وبغرامة لا تجاوز ألف دينار أردني أو ما  
يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً أو بإحدى العقوبتين المنصوص عليهما، بهذا

يكون الحد الأدنى للعقوبة المقررة في هذه الفقرة يخضع إلى السلطة التقديرية للقاضي حسب ووفق ما يراه من خلال الظروف والملابسات التي قامت أثناء البيع.

وقد روعي في تقرير هذا الحكم أن بيع السفينة المرهونة لأجنبي يستتبع فقد السفينة لجنسيتها الفلسطينية فيتعرض الدائن المرتهن لتطبيق قانون أجنبي قد لا يعترف بحقه، كما أنه إذا تغير علم السفينة فإن نفاذ الرهون التي ترتبت قبل تغيير العلم يتطلب إثبات القيود الخاصة بهذه الرهون في سجلات الدولة التي يتبعها العلم الجديد حتى تحتفظ هذه الرهون بمرتبتها بالنسبة إلى الرهون التي تترتب في ظل العلم الجديد.

يلاحظ أن البطلان المقرر وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من هذه المادة مقصور على البيع الاختياري للسفينة المرهونة لأجنبي، ومن ثم، لا محل لتطبيق هذا الحكم إذا تم بيع السفينة المرهونة جبراً ورساً المزاد على أجنبي. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٤١ فقرة أولى من القانون البحري القطري، ويقارب المادة ٧٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي والمادة ٥٧ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (٧٨)

مع مراعاة أحكام المادة (٧٦) من هذا القانون يشطب قيد الرهن بناء على حكم أو اتفاق بين الدائن والمدين على أن يقدم المدين في الحالة الأخيرة إقراراً عدلياً موقعاً من الدائن بموافقته على شطب قيد الرهن.

### المذكرة الإيضاحية:

مع وجوب ما تقضي به المادة ٧٦ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية) يشطب قيد الرهن البحري المقرر على السفينة بأحد طريقتين:  
الأول: إذا صدر حكم من المحكمة المختصة بشطب قيد الرهن.  
الثاني: إذا اتفق الدائن والمدين على شطب قيد الرهن، إنما في هذه الحالة، لا يشطب الرهن، إلا إذا قدم المدين إقرار عدلياً موقفاً من الدائن بموافقه على شطب قيد الرهن، وإلا بقي الرهن على ما هو رغم وقوع الاتفاق.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٥٨ من قانون التجارة البحرية المصري.

## الفصل الخامس

### الحجز على السفينة

أولاً : الحجز التحفظي :

#### مادة (٧٩)

- أ. يجوز إيقاع الحجز التحفظي على السفينة بقرار من المحكمة المختصة ولو كانت السفينة متأهبة للسفر، وتعد السفينة كذلك إذا حصل الربان على الترخيص به.
- ب. لا يوقع الحجز التحفظي إلا وفاء لدين بحري، ويعد الدين بحرياً إذا كان مصدره أحد الأسباب الآتية :
  ١. رسوم الموانئ والممرات المائية.



٢. الأضرار التي تحدثها السفينة بسبب التصادم أو التلوث أو غيرها من الحوادث البحرية المماثلة.
٣. مصاريف إزالة أو انتشار أو رفع حطام السفينة والبضائع.
٤. الخسائر في الأرواح والإصابات البدنية التي تسببها السفينة أو التي تنشأ عن استغلالها.
٥. مصاريف المساعدة والإنقاذ.
٦. العقود الخاصة باستعمال السفينة أو بموجب عقد استئجارها أو وثيقة شحن.
٧. هلاك أو تلف البضائع أو الأمتعة أو كليهما التي تنقلها السفينة.
٨. قطر السفينة والإرشاد.
٩. توريد مواد أو أدوات لازمة لاستغلال السفينة أو صيانتها أيا كانت الجهة التي حصل منها التوريد.
١٠. بناء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها ومصاريف وجودها في الأحواض.
١١. أجور الريان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين.
١٢. المبالغ التي ينفقها الريان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء البحريون لحساب السفينة أو لحساب مالكها.
١٣. المنازعة في ملكية السفينة.

١٤. المنازعة المتعلقة بالسفينة المملوكة على الشيوع أو بحيازتها أو باستغلالها أو بحقوق الشركاء على المبالغ الناتجة عن الاستغلال.

١٥. الرهن البحري.

١٦. التأمين على السفينة.

١٧. الخسائر البحرية المشتركة.

#### المذكرة الإيضاحية:

في الحالة التي لا يتوافر فيها لدى الدائن سند تنفيذي يخوله الحق في التنفيذ على السفينة، فإن له الحق في توقيع الحجز التحفظي عليها متى كان الدائن يخشى رحيل السفينة وإفلات ضمانه من يده ليحول بينها وبين السفر ليتسنى له الحصول على سند تنفيذي بحقه.

والحجز التحفظي على السفن كثير الوقوع وبوجه خاص بالنسبة إلى السفن الأجنبية، ويهدف في معظم الحالات إلى الحصول على كفالة لضمان الدين. وقد اهتمت اللجنة البحرية الدولية بتوحيد القواعد القانونية المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن، فأعدت مشروع معاهدة للحجز التحفظي على السفن عرض على المؤتمر الدبلوماسي الذي عقد في بروكسل بين ٣ و ١٠ مايو سنة ١٩٥٢م وانتهى هذا المؤتمر بالموافقة على المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن في ١٠ مايو سنة ١٩٥٢م.

تنطبق أحكام المعاهدة، وفقاً لنص المادة الثامنة منها، في كل دولة متعاقدة، على كل سفينة تحمل علم دولة متعاقدة، على أن الحجز على السفينة في

الدولة التي ترفع علمها ينطبق عليه القانون الداخلي لهذه الدولة بشرط أن يكون للحاجز محل إقامة معتادة أو مركز رئيس في هذه الدولة (م ٨، ٤) من المعاهدة.

ويجوز توقيع الحجز على أية سفينة تحمل علم دولة غير متعاقدة في دولة متعاقدة بسبب أحد الديون البحرية المنصوص عليها في المادة الأولى من المعاهدة، أو بسبب أي دين آخر يجيز توقيع الحجز وفقاً للقانون الداخلي للدولة التي يطلب فيها الحجز (م ٣/٨) من المعاهدة.

يتبين من هاتين المادتين من المعاهدة فيما لو وقعت عليها دولة فلسطين، أن الحجز على السفن الفلسطينية في فلسطين من شخص له محل إقامة معتاد أو مركز رئيس فيها تسري عليه أحكام القانون الفلسطيني، أما أحكام الحجز على السفن الفلسطينية في فلسطين من شخص ليس له محل إقامة معتاد أو مركز رئيس في فلسطين وكذلك الحجز على السفن الأجنبية سواء أكانت تابعة لدولة متعاقدة أم لدولة غير متعاقدة في فلسطين فتطبق عليها حينئذ أحكام المعاهدة.

وقد أجازت المادة العاشرة من المعاهدة للدول المتعاقدة عند التوقيع على المعاهدة، أو إيداع وثائق التصديق عليها أو الانضمام إليها أن تحتفظ لنفسها: أ. بالحق في عدم تطبيق أحكام المعاهدة على الحجز الذي يوقع على السفينة بسبب الديون البحرية المنصوص عليها في الفقرات (س) و (ع) من المادة الأولى (وهي المنازعات المتعلقة بملكية السفينة وملكيته على الشيوخ) وتطبيق قانونها الوطني عليها.

ب. وإما بالحق في عدم تطبيق نصوص الفقرة الأولى من المادة الثالثة على الحجز الذي يوقع في إقليمها بسبب الديون المنصوص عليها في الفقرة (ف) من المادة الأولى (وهي الديون المضمونة برهن السفينة) وبمقتضى الفقرة الأولى من المادة الثالثة لا يجوز توقيع الحجز إلا على السفينة التي يتعلّق بها الدين على الشيوخ أو إذا كان مضموناً برهن بحري على السفينة.

وقد أخذ بالتحفظين من الدول المتعاقدة على المعاهدة جمهورية مصر العربية ونأمل أن تتبع دولة فلسطين ذلك فيما لو أصبحت من إحدى الدول المتعاقدة على المعاهدة.

وقد استمد المشرع الفلسطيني النصوص المتعلقة بأحكام الحجز التحفظي على السفينة من المواد من ٥٩ إلى ٦٩ من أحكام معاهدة بروكسل لعام ١٩٥٢م، ومن القوانين التي أخذت من معاهدة بروكسل على النحو الذي سنراه في المذكرة الإيضاحية لكل مادة من المواد الواردة في هذا الفصل.

فبناء على الفقرة (أ) من المادة ٧٩ يجوز إيقاع الحجز التحفظي على السفينة بقرار من المحكمة المختصة حتى ولو كانت السفينة متأهبة للسفر، وتكون السفينة متأهبة للسفر إذا حصل الربان على الترخيص بالسفر.

ولا يوقع الحجز التحفظي على السفينة إلا وفاء لدين بحري، ويعد الدين بحرياً إذا كان مصدره أحد الأسباب التي عددها الفقرة (ب) من المادة على سبيل الحصر لا على سبيل المثال، وهذه الأسباب كما وردت في هذه الفقرة:

١. رسوم الموانئ والممرات المائية، فكل ما يتعلق برسوم الموانئ، وكذلك الممرات المائية كقناة السويس على سبيل المثال، يجوز حجز السفينة من أجل استيفائها.
٢. الأضرار التي تحدثها السفينة بسبب ما يترتب عن تصادمها أو ما تحدثه من التلوث أو غيرها من الحوادث البحرية التي تقع من السفينة وتؤدي إلى الإيقاع بالأضرار المماثلة عما يقع عن التصادم أو التلوث.
٣. مصاريف إزالة أو انتشال أو رفع حطام السفينة والبضائع عند غرقها أو جنوح السفينة.
٤. الخسائر في الأرواح والإصابات البدنية التي تسببها السفينة أو التي تنشأ عن استغلالها.
٥. مصاريف المساعدة والإنقاذ.
٦. العقود الخاصة باستعمال السفينة أو بموجب عقد استئجارها أو وثيقة شحن.
٧. هلاك أو تلف البضائع أو الأمتعة أو كليهما التي تنقلها السفينة.
٨. قطر السفينة والإرشاد.
٩. توريد مواد أو أدوات لازمة لاستغلال السفينة أو صيانتها أيا كانت الجهة التي حصل منها التوريد.
١٠. بناء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها ومصاريف وجودها في الأحواض.

١١. أجور الربان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين، وقد خالف المشرع معاهدة بروكسل، حيث حصرت هذه المعاهدة الديون التي يجوز من أجل الوفاء بها حجز السفينة "أجور الربان والضباط والبحارة ولم تذكر الوكلاء البحريين، والحكمة التي أراد تحقيقها المشرع الفلسطيني من إضافة الوكلاء البحريين أن هؤلاء الوكلاء يتعاملون مع سفن أجنبية تتردد على الموانئ الفلسطينية، وأجور الوكلاء البحريين هي ثمن خدمات يقدمها هؤلاء الوكلاء للسفن الأجنبية، وهي تمثل إضافة للدخل القومي للدولة، ويقتضي الأمر ضمان حصول هؤلاء الوكلاء على أجورهم عن طريق السماح لهم بتوقيع الحجز التحفظي على السفن لاستيفاء الدين قبل سفرها بدلاً من اللجوء إلى الجهات القضائية في الخارج، وحقوق الوكلاء تتمثل في:
- أ. المبالغ التي ينفقها الوكلاء لحساب السفينة ولحساب مالكيها مثل المبالغ التي تنفق في تمويل السفينة وإصلاحها.
- ب. الأجور التي يستحقها هؤلاء الوكلاء.
١٢. المبالغ التي ينفقها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء البحريون لحساب السفينة أو لحساب مالكيها.
١٣. المنازعة في ملكية السفينة.
١٤. المنازعة المتعلقة بالسفينة المملوكة على الشيوخ أو بحيازتها أو باستغلالها أو بحقوق الشركاء على المبالغ الناتجة عن الاستغلال.
١٥. الرهن البحري.
١٦. التأمين على السفينة.

## ١٧. الخسائر البحرية المشتركة.

ويمثل هذا التعداد الذي جاء في المادة ٧٩ من هذا القانون التعداد الوارد في معاهدة بروكسل ما عدا ما ذكر في البند (١) من الفقرة (ب)، والبند (٣) والبند (١٦) وقد روعي في إضافة هذه الأسباب الثلاثة حرص المشرع الفلسطيني على أن يمكن هيئات الموانئ من الحجز على السفن لاستيفاء رسوم الموانئ، وتمكين الإدارة من استرداد ما تتكبدته من نفقات لإزالة عوائق الملاحة، كما روعي تمكين المؤمن البحري من استيفاء أقساط التأمين على السفينة من الأخطار التي تتعرض لها.

كما لم تذكر الفقرة (ب) من المادة ٧٩ من هذا القانون في تعدادها القروض البحرية التي ذكرتها المعاهدة في البند (ح) من المادة الأولى، وقد راعى المشرع في ذلك اقتران القروض البحرية عادة برهن بحري، والرهن البحري من الديون التي يجوز توقيع الحجز بمقتضاها وفقاً للبند (١٥) من المادة ٧٩ من هذا القانون.

يتطابق حكم المادة مع المادة ٦٠ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٧٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٤٢ من القانون البحري القطري، ويقارب المادة ١٥٢ من القانون البحري الجزائري من حيث أن الحجز يوقع بحكم من المحكمة المختصة، أما بالنسبة لتعداد الديون التي يحق لأصحابها الحجز على السفينة لم يرد ضمن القانون البحري الجزائري ولكن قريباً من ذلك (انظر المادة ١٥١، ١٥٥).

## مادة (٨٠)

لكل من يتمسك بأحد الديون المذكورة في المادة السابقة أن يحجز على أي سفينة مملوكة للمدين وقت نشوء الدين، عدا الديون المنصوص عليها في البنود (١٥، ١٤، ١٣) من المادة السابقة، فلا يجوز توقيع الحجز بمقتضاها إلا على السفينة التي تتعلق بها هذه الديون.  
المذكرة الإيضاحية:

حددت هذه المادة محل الحجز التحفظي، وذلك بجواز الحجز على أي سفينة مملوكة للمدين وقت نشوء الدين، سواء تعلقت هذه الديون بهذه السفينة أو تلك، طالما ترجع ملكية السفينة إلى المدين، وهذا الحكم يتفق مع ما أخذت به معاهدة بروكسل زيادة في ضمانات الدائن، وعلة هذا الحكم أن واضعي المعاهدة اعتبروا أن سفن المجهز وقت نشأة الدين تكون ضامنة للوفاء بديونه البحرية، أما السفن التي امتلكها بعد ذلك فلا تخصص للوفاء.

وقد استتنت المادة الديون البحرية التي قضى بها البند (١٣) من الفقرة (ب) من المادة ٧٩ من هذا القانون، وهي الديون التي تنشأ عن المنازعة في ملكية السفينة، وكذلك الديون البحرية التي قضى بها البند (١٤) من نفس الفقرة والناشئة عن المنازعات المتعلقة بالسفينة المملوكة على الشيوخ أو بحيازتها أو باستغلالها أو بحقوق الشركاء على المبالغ الناتجة عن الاستغلال، وكذلك الديون المضمونة برهن بحري كما ورد في البند (١٥) من نفس الفقرة وهي نفس ما استتنته معاهدة بروكسل، بحيث لا يجوز لأصحابها توقيع الحجز التحفظي على أية سفينة يملكها المدين، وإنما يجوز حجز السفينة التي تتعلق



بها الدين المذكور في البنود المستثناة من المادة ٧٩ حسب التعداد الوارد فيها.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٦١ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٧٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٤٣ من القانون البحري القطري، والمادة ١٥٤ من القانون البحري الجزائري.

### مادة (٨١)

١. إذا كان مستأجر السفينة يتولى إدارتها الملاحية، وكان مسؤولاً وحده عن دين بحري متعلق بها جاز للدائن توقيع الحجز على هذه السفينة أو على أي سفينة أخرى مملوكة للمستأجر، ولا يجوز توقيع الحجز على أي سفينة أخرى للمالك المؤجر بمقتضى ذلك الدين البحري.

٢. تسري أحكام الفقرة السابقة في جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة ملزماً بدين بحري.

### المذكرة الإيضاحية:

إذا كان مستأجر السفينة يتولى إدارتها الملاحية، وكان مسؤولاً وحده عن الدين البحري الذي نشأ متعلقاً بهذه السفينة، يكون للدائن الحجز على هذه السفينة، أو على أي سفينة ترجع ملكيتها للمستأجر وقت نشوء الدين، لكن لا يجوز للدائن وفقاً لمقتضيات أحكام هذه المادة توقيع الحجز على أي سفينة أخرى للمالك المؤجر بمقتضى ذلك الدين البحري.

ويسري هذا الحكم، كما تقضي الفقرة الثانية من هذه المادة، في جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة ملزماً بدين بحري.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٦٢/١/٢ من قانون التجارة البحرية المصرية، والمادة ٧٥/١/٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٤٤ من القانون البحري القطري، والمادة ١٥٥ من القانون البحري الجزائري.

#### مادة (٨٢)

تأمر المحكمة المختصة برفع الحجز إذا قدم المحجوز عليه كفالة أو ضماناً آخر للوفاء بالدين، ومع ذلك لا يجوز الأمر برفع الحجز إذا تقرر بسبب الديون البحرية المذكورة في البندين (١٤، ١٣) من المادة (٧٩) من هذا القانون، وفي هذه الحالة يجوز للمحكمة أن تأذن لحائز السفينة باستغلالها إذا قدم ضماناً كافياً أو بتنظيم إدارة السفينة خلال مدة الحجز بالكيفية التي تقررها المحكمة.

#### المذكرة الإيضاحية:

توجب هذه المادة على المحكمة المختصة رفع الحجز على السفينة إذا قدم المحجوز عليه (المدين) كفالة أو ضماناً آخر للوفاء بالدين الذي كان سبباً للحجز على السفينة، شريطة أن تكون الكفالة أو الضمان كافياً أو يغطي الدين كله.

ومع ذلك لا يجوز رفع الحجز من قبل المحكمة إذا كان الحجز قد تقرر بسبب الديون البحرية المتعلقة بملكية السفينة البند (١٣) من المادة ٧٩ من هذا القانون، وكذلك الديون البحرية المتعلقة بالسفينة المملوكة على الشئوع بسبب النزاع على ملكيتها (البند ١٤) من المادة ٧٩ من هذا القانون، وإنما يجوز للمحكمة أن تأذن لحائز السفينة باستغلالها إذا قدم ضماناً كافياً أو بتنظيم إدارة السفينة خلال مدة الحجز وبالكيفية التي تقررها المحكمة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٦٣ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٧٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٤٦ من القانون  
البحري القطري، والمادة ١٥٦ من القانون البحري الجزائري.

### مادة (٨٣)

تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو وكيلها وصورة ثانية  
إلى الإدارة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع الحجز فيه لمنع  
السفينة من السفر، وصورة ثالثة إلى مكتب تسجيل السفن، وإذا كانت  
السفينة متمتعة بالجنسية الفلسطينية يؤشر المكتب المذكور بهذا  
الحجز في سجل السفن.

### المذكرة الإيضاحية:

توجب هذه المادة تسليم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو وكيلها،  
وصورة أخرى تسلم إلى مكتب تسجيل السفن بالميناء الذي وقع فيه الحجز  
مع التتبيه بمنع السفينة من السفر، وفي الحالة التي تكون السفينة متمتعة  
بالجنسية الفلسطينية يؤشر مكتب تسجيل السفن بهذا الحجز في سجل السفن،  
ويقتضي الأمر بالحجز التحفظي على السفينة تعيين حارس عليها لضمان  
بقائها تحت يد القضاء، وعلى مالك السفينة المحجوزة أن يحتفظ على ظهر  
السفينة بعدد كاف من رجال الطاقم للقيام بالمناورات اللازمة عندما تدعو  
الحاجة إلى ذلك.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٦٤ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٧٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٤٧ من القانون  
البحري القطري، ويقارب المادة ١٥٩ من القانون البحري الجزائري.

#### مادة (٨٤)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

توجب هذه المادة على الدائن الحاجز أن يرفع الدعوى بالدين المتعلق بالسفينة وبصحة الحجز وذلك أمام المحكمة المختصة التي وقع الحجز في دائرتها، خلال الثمانية أيام التالية لتسليم محضر الحجز إلى الربان أو من يقوم مقامه (وكيله)، ويترتب على عدم القيام بتلك الإجراءات اعتبار الحجز كأن لم يكن. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٦٥ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (٨٥)

١. يشمل الحكم بصحة الحجز الأمر بالبيع وشرائطه واليوم المعين لإجرائه والتمن الأساسي.
٢. يجوز استئناف الحكم أياً كان مقدار الدين خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره.

#### المذكرة الإيضاحية:

توجب هذه المادة أن يشمل الحكم الصادر من المحكمة المختصة بصحة الحجز، الأمر ببيع السفينة المحجوزة بناء على الإجراءات التي حددتها المواد السابقة والمتعلقة بالحجز التحفظي، كما يجب أن يشتمل على شروط هذا

البيع، واليوم المعين لإجراء بيع السفينة والثلث الأساسي الذي ستطلق منه المزايدة.

تجيز الفقرة الثانية من هذه المادة باستثناء الحكم الصادر بصحة الحجز، أيا كان مقدار الدين خلال خمسة عشر يوماً محسوبة من تاريخ صدور الحكم. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٦٦ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب المادة ٧٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي، المادة ٤٨ من القانون البحري القطري.

### ثانياً: الحجز التنفيذي:

#### مادة (٨٦)

١. لا يجوز إيقاع الحجز التنفيذي على السفينة إلا بعد مضي أربع وعشرين ساعة على الأقل من الإخطار بالدفع بتبليغ رسمي.
٢. يجب تسليم الإخطار المذكور لشخص المالك أو في موطنه، وإذا كان الأمر متعلقاً بدين بحري على السفينة جاز تسليم الإخطار للربان أو وكيله.

#### المذكرة الإيضاحية:

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

وقد حددت هذه المادة الإجراءات الواجب اتباعها عند الحجز التنفيذي على السفينة فالفقرة الأولى من المادة، لا تجيز إيقاع الحجز التنفيذي على السفينة إلا بعد أن تمضي أربع وعشرون ساعة على الأقل من الإخطار الذي يوجهه

الدائن الحاجز إلى المدين بالدفع، شريطة أن يكون التبليغ بذلك رسمياً، ولذا لا يصح وفقاً لأحكام هذه الفقرة أن يتم التبليغ عرفياً أو شفويّاً.

أما الفقرة الثانية من هذه المادة، فقد أوجبت أن يتم تسليم الإخطار الرسمي المذكور في الفقرة الأولى لشخص المالك أو في موطنه المعتاد الظهور فيه والإقامة، وإذا كان الأمر متعلقاً بدين بحري على السفينة، حينئذ يجوز تسليم الإخطار إلى الربان أو وكيله.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/٧٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٨٧)

١. يكون الحجز التنفيذي على السفينة بمحضر يحرره مأمور التنفيذ ويجب أن يشتمل فضلاً عن البيانات الواجب ذكرها في أوراق الإخطار، على اسم مأمور التنفيذ وتاريخ الحجز ومكانه وبيان السند التنفيذي والمبلغ المحجوز من أجله ووصف السفينة المحجوزة وتوقيع مأمور التنفيذ.
٢. كما يجب أن يشتمل محضر الحجز على التكاليف بالحضور أمام المحكمة المختصة لسماع الحكم بالبيع بميعاد لا يقل عن خمسة عشر يوماً ولا يجاوز ثلاثين يوماً من تاريخ الحجز، ولا يضاف إلى هذا الميعاد ميعاد مسافة وإلا كان الحجز باطلاً.
٣. يعلن المحضر للمدين إذا لم يكن حاضراً وقت الحجز.

### المذكرة الإيضاحية:

توضح هذه المادة، كيفية إيقاع الحجز التنفيذي على السفينة، فتوجب الفقرة الأولى منها بأن يتم الحجز التنفيذي على السفينة بمحضر يحرره مأمور التنفيذ، على أن يشتمل هذا المحضر فضلاً عن البيانات الواجب ذكرها في أوراق الإخطار، على اسم مأمور التنفيذ، وتاريخ الحجز، ومكانه وبيان السند التنفيذي الذي يعتمد عليه الدائن بالحجز التنفيذي على السفينة، ومبلغ الدين، ووصف السفينة المحجوزة، وتوقيع مأمور التنفيذ.

كما توجب الفقرة الثانية من هذه المادة بأن يشتمل محضر الحجز على التكاليف بالحضور أمام المحكمة المختصة وذلك لسماع الحكم بالبيع بميعاد لا يقل عن خمسة عشر يوماً ولا يجاوز ثلاثين يوماً من تاريخ الحجز التنفيذي، ولا تجيز هذه الفقرة إلى هذا الميعاد ميعاد مسافة مهما كان السبب وإلا كان الحجز باطلاً لمقتضيات الإسراع في التنفيذ.

كما توجب الفقرة الثالثة إعلان المدين المحجوزة سفينته من قبل الدائن، بمحضر الحجز التنفيذي إذا لم يكن حاضراً وقت الحجز. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٨٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٨٨)

تسلم صورة من محضر الحجز التنفيذي لربان السفينة أو وكيله وصورة ثانية إلى الإدارة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع الحجز فيه لمنع السفينة من السفر، وصورة ثالثة إلى مكتب تسجيل السفن للتأشير بها في سجل السفن، وصورة للحائز وللدائنين المقيدون في

سجل السفن وصورة لقنصل الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها أو لمن يقوم بأعماله.

#### المذكرة الإيضاحية:

توجب المادة تسليم صورة من محضر الحجز التنفيذي الذي قام بإعداده مأمور التنفيذ على السفينة المحجوزة، لربان السفينة أو وكيله، وصورة ثانية من المحضر تسلّم إلى الإدارة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع الحجز فيه وذلك لمنع السفينة من السفر، وصورة ثالثة إلى مكتب تسجيل السفن للتأشير بها في سجل السفن.

كما توجب هذه المادة تسليم صورة أخرى لحائز السفينة، وللدائنين المقيدين في سجل السفن، وصورة لقنصل الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها إذا كانت السفينة أجنبية لا فلسطينية، أو لمن يقوم بأعماله في هذا الوقت. يتطابق حكم هذه المادة مع حكم المادة ٨١ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٨٩)

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



- ب. بيان السند الذي يحصل التنفيذ بموجبه.
- ج. المبلغ المحجوز من أجله.
- د. المواطن 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 الريان.
- ط. المكان الذي توجد فيه السفينة.
- ي. الثمن الأساسي وشرائط البيع.
- ك. اليوم والمحل والساعة التي يحصل فيها البيع.
٣. لا يجوز إجراء البيع إلا بعد مضي خمسة عشر يوماً من تاريخ إتمام إجراءات النشر، وإذا لم يقم الدائن بذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ صدور الأمر بالبيع جاز للمحكمة بناءً على طلب المدين أن تقضى باعتبار الحجز كأن لم يكن.

#### المذكرة الإيضاحية:

إذا انتهت المحكمة المختصة إلى الأمر ببيع السفينة المحجوزة، وجب على المحكمة أن تحدد الثمن الأساسي الذي سينطلق منه البيع بالمزاد وكذلك شروط البيع، والأيام التي يجري فيها المزاد.

كما توجب الفقرة الثانية من هذه المادة، الإعلان عن البيع بالنشر في إحدى الصحف اليومية واسعة الانتشار في الوطن (فلسطين)، كما توجب إلصاق شروط البيع بمكتب تسجيل السفينة المسجلة فيها، وعلى السفينة المحجوزة للتنفيذ عليها ذاتها، كما يجري الإعلان عن ذلك في كل مكان آخر تعينه المحكمة، بغرض وصول الإعلان إلى أكثر قدر من الناس للوصول بسعر السفينة إلى أعلى سعر يمكن أن يدفع فيها.

على أن الإعلان لا يكون صحيحاً إلا إذا اشتمل على البيانات الآتية: اسم الحاجز وموطنه وهو الدائن، بيان السند التنفيذي الذي يحصل التنفيذ بموجبه حيث من المعروف بأنه لا يجوز الحجز التنفيذي على السفينة إلا بناء على سند واجب التنفيذ، ولا يشترط في الدين الذي يوقع الحجز التنفيذي بمقتضاه أن يكون ديناً بحرياً متعلقاً بالسفينة، فيجوز توقيع الحجز التنفيذي بمقتضى أي دين على مالك السفينة ولو لم يكن متصلاً باستغلالها، إذ أن السفينة ليست ضمناً قاصراً على الدائنين البحريين فحسب، كما يجب أن يشتمل الإعلان عن المبلغ المحجوز من أجله السفينة (الدين) وكذلك الموطن الذي اختاره الحاجز في دائرة المحكمة التي توجد فيها السفينة، وكذلك اسم مالك السفينة وموطنه للتعرف على شخصية المدين، إذا كان هو المدين، واسم المدين المحجوز عليه وموطنه إذا كان غير المالك كالمستأجر، وكما يجب أن يشتمل الإعلان على اسم السفينة وأوصافها واسم الربان والمكان الذي توجد فيه السفينة، وكما يجب أن يشتمل الإعلان على الثمن الأساسي وشرائط البيع التي حددتها المحكمة، وكذلك اليوم والمحل والساعة التي يحصل فيها البيع.

ولكي يكون الإعلان قد حقق الفائدة منه أو هدفه، فلا يجوز إجراء البيع بالمزاد إلا بعد مضي خمسة عشرة يوماً محسوبة من تاريخ إتمام إجراءات النشر كما تحدد ذلك الفقرة الثالثة من هذه المادة، وإذا لم يتم الدائن بذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ صدور الأمر بالبيع يجوز للمحكمة وذلك بناء على طلب المدين أن تقضي باعتبار الحجز كأن لم يكن، واضح أن هذا الأمر الأخير ليس وجوبياً على المحكمة وإنما مسألة جوازية تخضع لسلطتها التقديرية حسب الظروف والملابسات التي تقع أثناء هذه المدة وتقديرها على الدائن.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٧٠ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب المادة ٨٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٥٣ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٩٠)

١. يحصل البيع بعد جلستين يفصل بينهما سبعة أيام، ويقبل أكبر عطاء في الجلسة الأولى بصفة مؤقتة ويتخذ أساساً للمزاد في الجلسة الثانية التي يقع البيع فيها نهائياً للمزايد الذي قدم أكبر عطاء في الجلستين.

٢. إذا لم يقدم عطاء في اليوم المعين للبيع وجب أن تحدد المحكمة ثمناً أساسياً جديداً أقل من الأول بما لا يجاوز الخمس وتعين اليوم الذي يحصل فيه المزاد، وتتبع إجراءات الإعلان المنصوص عليها في المادة السابقة.

### المذكرة الإيضاحية:

إذا اتخذت إجراءات التنفيذ العيني على النحو الذي حددته المواد السابقة، فإن بيع السفينة ووفقاً لأحكام هذه المادة لا يقع إلا بعد جلستين للمزاد يفصل بينهما سبعة أيام، ويعد أكبر عطاء في الجلسة الأولى بصفة مؤقتة، على أن يؤخذ أساساً للمزاد في الجلسة الثانية تنطلق منه المزايدة وهي الجلسة التي يقع فيها البيع نهائياً للمزايد الذي قدم أكبر عطاء في الجلستين.

وإذا لم يقدم عطاء في اليوم المعين للبيع كما حددته المحكمة المختصة، وجب أن تحدد المحكمة ثمناً أساسياً جديداً أقل من الثمن الذي حددته وقت أن تم إعلان شروط البيع والثمن، على أن لا يجاوز النقص خمس الثمن، ثم تعين المحكمة اليوم الذي يحصل فيه المزاد، وتتبع جميع الإجراءات التي تم اتخاذها في الحالة الأولى وهي الإجراءات المنصوص عليها في المادة (٨٩) من هذا القانون.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٧١ و ٧٢ من قانون التجارة البحرية المصرية، والمادة ٨٣ و ٨٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب نص المادة ٥٤ من القانون القطري مع الملاحظة أن هذه المادة توجب حصول البيع بعد ثلاث جلسات بين كل جلسة وأخرى سبعة أيام، كما يقارب نص المادة ٥٥ من القانون القطري بالنسبة للفقرة الثانية ولا تشترط هذه المادة إنقاص الثمن إلى ما لا يجاوز خمس الثمن المحدد أولاً من المحكمة، بينما تحيل المادة ١٦٠ من القانون البحري الجزائري لكيفية إجراء الحجز التحفظي وكذلك الحجز التنفيذي للسفن إلى أحكام تنظيمية خاصة تراعي الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل الجزائر.

### مادة (٩١)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

توجب هذه المادة إذا رسا المزاد على أكبر عطاء، أن يدفع من رسا المزاد عليه خمس الثمن فور وقوع حكم رسو المزاد عليه، وأن يودع باقي الثمن كما انتهى إليه الحال وجميع المصروفات خزانة المحكمة خلال سبعة أيام على الأكثر محسوبة من تاريخ رسو المزاد، وإلا أعيد بيع السفينة على مسؤوليته.

ينطبق حكم هذه المادة مع المادة ٧٣ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٨٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب المادة ٥٦ من القانون البحري القطري علماً بأن هذه المادة توجب دفع الثمن الذي رسا عليه المزاد كله والمصاريف وأن يودعه خزانة المحكمة، دون أن يلتزم بدفع خمس الثمن عند رسو المزاد.

### مادة (٩٢)

١. لا يجوز استئناف حكم رسو المزاد إلا لعيب في إجراءات المزاد أو شكل الحكم ويكون ميعاد الاستئناف خمسة عشر يوماً من تاريخ صدور الحكم ولا يضاف إلى هذا الميعاد ميعاد مسافة.

٢. يبلغ قلم كتاب المحكمة الحكم بعد صيرورته نهائياً إلى مكتب تسجيل السفينة للتأشير به في السجل.

### المذكرة الإيضاحية:

تحظر هذه المادة استئناف حكم رسو المزاد إلا لأحد السببين الآتيين:

الأول: أن يقع عيب في إجراءات المزاد.

الثاني: أن يقع عيب في شكل الحكم.

وتحدد المادة خمسة عشر يوماً كحد أقصى لميعاد الاستئناف، محسوبة من تاريخ صدور حكم رسو المزاد، ولا يجوز احتساب مدة إضافية على هذا الميعاد، وذلك بهدف الإسراع في اتخاذ الحكم النهائي لرسو المزاد إذا تبين عدم صحة الاستئناف والأساس الذي استند إليه، أو إلغائه إذا وجدت محكمة الاستئناف صحة ما قام عليه الاستئناف.

إذا أصبح حكم مرسى المزاد حكماً نهائياً، على قلم كتاب المحكمة كما ورد في الفقرة الثانية من هذه المادة أن يبلغ ذلك إلى مكتب تسجيل السفينة للتأشير به في سجل السفن.

يترتب على حكم مرسى المزاد انتقال ملكية السفينة إلى الراسي عليه المزاد وذلك من الوقت الذي يؤشر بهذا الحكم في سجل السفن، وكما يترتب على حكم مرسى المزاد انقضاء حقوق الامتياز على السفينة، كما تتطهر به السفينة من كل رهون الواردة عليها وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٧٤ من قانون التجارة البحرية المصري بالنسبة للفقرة الأولى من هذه المادة، ويتطابق مع المادة ٨٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي، مع الملاحظة أن هذه المادة تحدثت عن العيب في

الإجراءات كسبب للاستئناف دون عيب الشكل، ويقارب المادة ٥٧ من القانون البحري القطري وهذه المادة تحدثت فقط عن عيب الشكل كسبب للاستئناف دون العيب في الإجراءات.

#### مادة (٩٣)

تسري فيما يتعلق بدعاوى الاستحقاق وبطلان الحجز وتوزيع الثمن المتحصل من المزاد الأحكام المنصوص عليها في القوانين ذات العلاقة.

#### المذكرة الإيضاحية:

تحيل هذه المادة فيما يتعلق بدعاوى الاستحقاق أو بطلان الحجز وتوزيع الثمن المتحصل من المزاد على الأحكام المنصوص عليها في القوانين ذات العلاقة وأهمها قانون أصول المرافعات الفلسطيني. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٨٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### الفصل السادس

#### الأمن والنظام والتأديب في السفينة

#### مادة (٩٤)

١. لربان السفينة السلطة على كل الأشخاص الموجودين بها التي يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة والمسافرين عليها والبضائع المشحونة بها وسلامة الرحلة البحرية.

٢. كما يجوز له أن يتخذ وسائل القوة اللازمة لحفظ النظام والأمن في السفينة وأن يطلب لهذا الغرض المعونة من الأشخاص المسافرين عليها، أو من الإدارة البحرية المختصة في فلسطين، أو من قنصل فلسطين في الخارج أو من يقوم مقامه.

#### المذكرة الإيضاحية:

للعمل في البحر طبيعته الخاصة التي تميزه عن العمل البري، نظراً للظروف الخاصة التي يؤدي فيها هذا العمل، فالعمل في البحر يختلف عن العمل في البر، فهو عمل مرتبط بسفينة تجوب البحار بعيداً عن سلطات الدولة سواء أكانت في البحر أو في ميناء أجنبي، مؤدى ذلك أن تخضع الرحلة البحرية لقواعد قانونية خاصة تتناسب مع طبيعتها، كما تخضع علاقة العمل البحري لقواعد قانونية خاصة تختلف عن القواعد التي تحكم علاقة العمل البري، ولا بد من إخضاع كل من على ظهر السفينة لسلطات الدولة ولقواعد حفظ النظام على السفينة، ومن أجل تحقيق تلك الغايات خول القانون ربان السفينة سلطات واسعة، هذه السلطات هي سلطات مطلقة لا يباشرها ربان السفينة ما دامت سفينته في مينائها الوطني أو في ميناء أجنبي به تمثيل قنصلي فلسطيني، فيتمتع ربان السفينة بسلطات واسعة نص عليها هذا القانون في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن، فربان السفينة في ظل هذا القانون يتمتع بمركز منفرد ومميز فهو عميد الملاحين والملاح الأولى ويعتلي الهرمية للعاملين على السفينة والمسئول الأول عن سلامة السفينة وبضائعها وطاقمها وركابها وممثل السلطة العامة على ظهر السفينة.



لذا جاءت هذه المادة مؤكدة عما سبق ذكره، فقد أعطت الفقرة الأولى منها الربان السلطة على كل الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة، وعلى وجه الخصوص السلطة التي يقتضيها حفظ النظام على ظهر السفينة ويحقق أمنها والمسافرين عليها، والبضائع المشحونة بها وكذلك سلامة الرحلة البحرية، ومن أجل تحقيق ذلك والهيمنة على الرحلة البحرية أجازت له الفقرة الثانية من هذه المادة أن يتخذ من وسائل القوة اللازمة لذلك، وله أن يستعين بالأشخاص المسافرين على السفينة إذا لزم الأمر، كما أجازت هذه الفقرة للربان، أن يطلب تدخل السلطات المحلية وذلك عند الضرورة كالإدارة البحرية المختصة في فلسطين، أو من قنصل فلسطين في الخارج أو من يقوم مقامه.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١ من القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن رقم ٣١ لسنة ١٩٨٠ الكويتي، والمادة ١ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المصري، ويتطابق المادة ١ من رقم ١٦٧ والصادر بتاريخ ٩٦٠/٥/٢٨ بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن السوري.

#### مادة (٩٥)

١. يجازى تأديبياً بالحجز من يوم إلى أربعة أيام، أو بالخصم من المرتب أو الأجر من يوم إلى أربعة أيام كل فرد من أفراد الطاقم يرتكب إحدى المخالفات الآتية:
  - أ. عدم إطاعة أمر يتعلق بالخدمة.
  - ب. عدم احترام الرؤساء.

- ج. الإهمال في خدمة السفينة أو في الحراسة.
- د. السكر في السفينة.
- هـ. المشاجرات في عرض البحر، أو أثناء الخدمة إذا كانت السفينة في الميناء.
- و. إتلاف أدوات السفينة.
- ز. الغياب دون إذن عن السفينة في غير الحالات المنصوص عليها في المادتين (١٠٣) و(١٠٤) من هذا الفصل.
- ح. حيازة سلاح بالسفينة دون إذن سابق من الريان.
- ط. كل عمل يكون فيه إخلال بالنظام أو بخدمة السفينة.
٢. يضاعف الحد الأقصى للعقوبة إذا تكررت المخالفة أثناء الرحلة، وذلك كله مع عدم الإخلال بأية عقوبة جنائية ينص عليها القانون.

#### المذكرة الإيضاحية:

الجرائم التأديبية، هي الجرائم التي يرتكبها أفراد طاقم السفينة وهي جرائم تتعلق بالوظيفة التي يشغلها كل فرد من الطاقم، حيث من واجبات أفراد الطاقم أداء واجبات وظيفتهم وفقاً للقانون واللوائح الموضوعة لهذا الشأن، تحقيقاً لسلامة الرحلة وسلامة البضائع المشحونة وأي إخلال بواجبات الوظيفة يعد جريمة تأديبية، فالجريمة التأديبية هي التي يكون أساس المسؤولية فيها الإخلال بواجبات الوظيفة إيجابياً أو سلبياً.

وللريان وفقاً للفقرة الأولى من هذه المادة، سلطة توقيع الجزاءات التأديبية على كل شخص من أفراد الطاقم أو المسافرين يرتكب عملاً من شأنه

الإخلال بالنظام أو من شأنه تعريض سلامة الرحلة البحرية للخطر أو عدم امتثال الركاب للتدابير التي يأمر بها الربان أو ممثليه من الضباط. ووفقاً لأحكام هذه الفقرة، يكون للربان توقيع جزاء الحجز من يوم إلى أربعة أيام بالنسبة لأفراد الطاقم الذين يرتكبون إحدى الجرائم التأديبية المنصوص عليها في نفس هذه الفقرة أو الغرامة التي تتراوح بين الخصم من المرتب، أو من الأجر في حد أدنى يوم وحد أقصى أربعة أيام. والجرائم التأديبية التي نصت عليها هذه الفقرة تتمثل في عدم إطاعة أمر يتعلق بالخدمة على ظهر السفينة، أو عدم احترام الرؤساء من خلال الأوامر والقرارات التي يصدرونها أثناء العمل أو الإهمال في خدمة السفينة أو في الحراسة وفقاً للأصول المتبعة على ظهر السفينة أو التي يقضي بها العرف البحري، أو السكر في السفينة، كذلك المشاجرات في عرض البحر بين أفراد الطاقم، أو أثناء الخدمة إذا كانت السفينة في الميناء مما يؤدي إلى عرقلة وسلامة الرحلة البحرية، كما تعتبر من الجرائم التأديبية المنصوص عليها في هذه الفقرة إتلاف أدوات السفينة، كذلك الغياب من قبل أفراد الطاقم دون الحصول على إذن في ذلك عن السفينة ما عدا الحالات المنصوص عليها في المادتين ١٠٣ و ١٠٤ من هذا الفصل من هذا القانون حيث أفرد لهما القانون عقوبات خاصة بها يجب اتباعها دون العقوبات المنصوص عليها في هذه المادة.

كما تعتبر جريمة تأديبية وفقاً لأحكام هذه الفقرة حيازة السلاح بالسفينة دون إذن سابق من الربان، ولا يعد التعداد الذي ورد في هذه الفقرة على سبيل الحصر، وإنما على سبيل المثال، حيث أكد ذلك البند (ج) من الفقرة على أنه

يعتبر جريمة تأديبية كل عمل فيه إخلال بالنظام أو بخدمة السفينة، وهذا يعني إمكان إدخال أعمال أخرى تعتبر كجرائم تأديبية وفقاً لما يراه الربان مخلاً للنظام على السفينة أو فيه إخلالاً بخدمة السفينة، وسلطة الربان في هذا البند أشبه بالسلطة التقديرية التي تخول للقاضي في نظر النزاعات وتقدير الظروف والملابسات التي تقوم وتدور حوله.

كما خولت الفقرة الثانية من هذه المادة الربان، الحق في مضاعفة الحد الأقصى للعقوبة المنصوص عليها بالفقرة الأولى في حالة أن تكررت المخالفة أثناء الرحلة، كل ذلك مع عدم الإخلال بأية عقوبة جنائية ينص عليها القانون.

والحجز المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة، هو أحد التدابير الأمنية على ظهر السفينة، ولا يعد إجراء من إجراءات التحقيق التي لا يحق لربان السفينة اتخاذها، وكذلك الأمر بالنسبة للغرامة فهي غرامة تأديبية وليست عقوبة جنائية فهي مجرد جزاء إداري.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢ من القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن الكويتي، والمادة ٢ من قانون رقم ١٦٧ الصادر بتاريخ ١٩٦٠/٥/٢٨ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن السوري، والمادة ٢ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المصري.

## مادة (٩٦)

كل شخص بالسفينة من غير أفراد طاقمها يرفض الامتثال للتدابير التي يأمر بها الربان، أو يخالف أمراً لأحد الضباط، أو يحدث اضطراباً بالسفينة، أو يتلف أدواتها، يجازى بالحجز من يوم إلى أربعة أيام إذا كان من المسافرين بالحجرات، وبالحرمان من الصعود إلى ظهر السفينة أكثر من ساعتين في اليوم إذا كان من المسافرين الآخرين، كل ذلك مع عدم الإخلال بأية عقوبة جنائية ينص عليها القانون.

### المذكرة الإيضاحية:

خولت هذه المادة للربان سلطة تأديبية كذلك على كل شخص من غير أفراد طاقم السفينة الذين يخضعون لأحكام المادة ٩٥ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية)، برفض الامتثال لجميع التدابير التي يأمر بها الربان أو يخالف أمر لأحد ضباط السفينة أو يحدث اضطراباً بالسفينة أو يتلف أدواتها، الأمر الذي يؤدي إلى الإخلال بأمن وسلامة السفينة والرحلة البحرية. وتتمثل هذه السلطة بمجازاة مرتكب الجريمة التأديبية من الأشخاص غير أفراد طاقم السفينة وذلك بالحجز من يوم إلى أربعة أيام إذا كان من المسافرين بالحجرات التي تشتمل عليها السفينة، وبالحرمان من الصعود إلى ظهر السفينة أكثر من ساعتين في اليوم إذا كان من المسافرين الآخرين، على أن تخلي سلطة الربان في توقيع هذه الإجراءات التأديبية ما يكون القانون قد نص على عقوبة جنائية، حينئذ تطبق هذه العقوبة كما جاء في النص.

ويلاحظ أن عقوبة الحجز، والحرمان من الصعود إلى ظهر السفينة لا يعدان من إجراءات التحقيق وإنما هي مجرد إجراءات جزاءات إدارية يصدرها

الريان بهدف الحفاظ على الأمن وسلامة الرحلة البحرية واتباع القرارات والإرشادات التي تصدر منه أو من أحد ضباط السفينة.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣ من القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٠م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن الكويتي، والمادة ٣ من قانون رقم ١٦٧ والصادر بتاريخ ٩٦/٥/٢٨ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن السوري، والمادة ٣ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المصري.

#### مادة (٩٧)

يختص بنظر المخالفات المنصوص عليها في المادتين السابقتين كل من:

١. ربان السفينة إذا كان في عرض البحر، أو في ميناء أجنبي لا يوجد به تمثيل قنصلي فلسطيني.
٢. مسجل السفن إذا كانت السفينة راسية في أحد الموانئ الفلسطينية.
٣. القنصل الفلسطيني إذا كانت السفينة راسية في ميناء أجنبي.
٤. تكون قرارات هذه السلطات غير قابلة للطعن.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعقد هذه المادة الاختصاص بنظر المخالفات المنصوص عليها في المادتين السابقتين (٩٥، ٩٦) من هذا القانون إلى كل من :

١. ربان السفينة إذا كانت السفينة في عرض البحر، أو في ميناء أجنبي لا يوجد بها تمثيل قنصلي فلسطيني.
  ٢. مسجل السفن إذا كانت السفينة راسية في أحد الموانئ الفلسطينية.
  ٣. القنصل الفلسطيني إذا كانت السفينة راسية في ميناء أجنبي.
- وتعتبر القرارات وفقاً للفقرة الرابعة من هذه المادة والصادرة بشأن العقوبات التأديبية قرارات غير قابلة للطعن فيها (نهائية).
- يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٤ من القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفينة الكويتي، كما تتطابق مع المادة ٤ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المصري، مع الملاحظة أن الفقرة الأولى من هذه المادة تعقد الاختصاص لإدارة التفتيش البحري عندما تكون السفينة راسية في أحد موانئ جمهورية مصر العربية، ويتطابق مع المادة ٤ من القانون رقم ١٦٧ الصادر بتاريخ ٩٦٠/٥/٢٨ السوري ونفس الملاحظة التي أبديناها بالنسبة للفقرة الأولى من المادة ٤ مصري هي نفسها يمكن إبدالها بالنسبة للفقرة الأولى من المادة ٤ سوري.

#### مادة (٩٨)

لا يجوز للسلطات المنصوص عليها في المادة السابقة أن توقع أي جزاء إلا بعد إجراء تحقيق تسمع فيه أقوال المخالف وأقوال الشهود وتحرير محضر بذلك، ولا يوقع جزاء الحجز إلا إذا كانت السفينة في عرض البحر، أو في أحد الموانئ التي تمر بها، وينتهي هذا الجزاء

حتماً عند إنتهاء الرحلة أو بعد وصول السفينة إلى ميناء تسجيلها أو وصول صاحب الشأن إلى غايته.

#### المذكرة الإيضاحية:

مناطق توقيع العقوبات التأديبية المنصوص عليها في المادة (٩٦) من هذا القانون من قبل السلطات المنصوص عليها في المادة (٩٧) من هذا القانون، التحقيق مع من قام بالجريمة التأديبية وفقاً لما جاء في المادة (٩٥) من هذا القانون، على أن تسمع في هذا التحقيق أقوال المخالف وأقوال الشهود وتحرير محضر بذلك، كل ذلك ما تؤكد هذه المادة، بل لا تجيز هذه المادة توقيع جزاء الحجز إلا إذا كانت السفينة في عرض البحر، أو راسية في أحد الموانئ التي تمر بها.

كما تقرر هذه المادة، في عجزها أن جزاء الحجز إذا تقرر على أحد المخالفين من قبل إحدى السلطات المنصوص عليها في المادة السابقة، يجب أن ينتهي هذا الجزاء وبصورة ضمنية عند انتهاء الرحلة ولا يجوز بأي حال من الأحوال امتداد الحجز إلى ما بعد انتهاء الرحلة البحرية التي تم خلالها إصدار مثل هذا الجزاء أو بعد وصول السفينة إلى ميناء تسجيلها أو وصول صاحب الشأن إلى غايته.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/٥ من القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن الكويتي، كما يتطابق مع المادة ٥ من القانون رقم ١٦٧ الصادر بتاريخ ١٩٦٠/٥/٢٨ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن السوري، كما يتطابق مع المادة ٥ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المصري.



## مادة (٩٩)

كل ربان أو فرد من طاقم السفينة ارتكب خطأ فنياً ترتب عليه وقوع حادث بحري فيه خطر على الأرواح أو الأموال، أو كان من شأنه أن يؤدي إلى احتمال وقوع هذا الحادث يجازى بأحد الجزاءات الآتية:

١. الحرمان من العمل بالسفن مدة لا تزيد على ستة أشهر.

٢. تأخير الأقدمية.

٣. تأخير الأقدمية وتنزيل الدرجة.

### المذكرة الإيضاحية:

حظرت هذه المادة، على كل من الربان أو أي فرد من طاقم السفينة القيام أو الوقوع بأخطاء فنية من شأنها أن تؤدي إلى وقوع حوادث بحرية فيها أخطار على الأرواح أو الأموال الموجودة على ظهر السفينة، أو كان من شأن هذه الأخطاء أن تؤدي إلى احتمال وقوع هذا الحادث، وكل ربان أو فرد من طاقم السفينة محظور عليه القيام بذلك، ثم وقع منه المخالفة يتعرض إلى أحد الجزاءات المنصوص عليها في هذه المادة.

ويبدو أن هذه المادة، لم تجعل وقوع الحادث البحري فعلاً هو مناط المسؤولية، وإنما جعلت مجرد احتمال وقوع الحادث البحري حتى ولو لم يقع فعلاً هو مناط المسؤولية، وذلك تحقيقاً للغايات التي قصد المشرع تحقيقها من وراء هذا الفصل، ألا وهو تحقيق الأمن والسلامة لجميع الأرواح على ظهر السفينة سواء أكان ذلك عمال الربان أو الناس المسافرين على ظهر السفينة، أو البضائع المشحونة بها.

والجزاءات التي حددتها هذه المادة هي على النحو الآتي:

الأول: الحرمان من العمل بالسفن مدة لا تزيد على ستة أشهر، والحرمان في هذا الجزاء ليس محصوراً بالسفينة التي وقع فيها الخطأ الفني، وإنما يمتد إلى كل سفينة، وإلا فإن هذا الجزاء لا يحقق الغاية المقصودة منه.  
الثاني: تأخير الأقدمية.

الثالث: تأخير الأقدمية وتنزيل الدرجة.

والترتيب الوارد لهذه الجزاءات ليس المقصود منه، ترتيب العقوبة، وإنما ترك سلطة تقديرية للسلطة التي توقع مثل هذه الجزاءات على الربان أو أي فرد من الطاقم، وذلك وفقاً لما تراه مناسباً مع الخطأ الذي ارتكبه الربان أو أي فرد من الطاقم، فتزداد العقوبة كلما كان الخطأ الذي وقع من هؤلاء الأشخاص تزداد منه فرص وقوع الحادث البحري.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٦ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن السوري، والمادة ٦ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المصري، والمادة ٦ من القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن الكويتي.

#### مادة (١٠٠)

١. يختص بنظر المخالفات المشار إليها في المادة السابقة مجلس تأديب يصدر بتشكيله في كل حالة على حدة قرار من وزير النقل والمواصلات.

٢. يتكون المجلس من :

أ. أحد موظفي الميناء من درجة ربان على الأقل رئيساً.

ب. عضو من ديوان الفتوى والتشريع.

ج. عضو يمثل اتحاد شركات ووكالات الملاحة الفلسطينية.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعقد هذه المادة الاختصاص في توقيع الجزاءات التي تنص عليها المادة السابقة إلى مجلس تأديب يصدر بتشكيله في كل حالة على حدة بقرار من وزير النقل والمواصلات.

على أن يتكون مجلس التأديب من:

١. أحد موظفي الميناء من درجة ربان على الأقل كرئيس لمجلس التأديب.

٢. عضو من ديوان الفتوى والتشريع كعضو.

٣. عضو يمثل اتحاد شركات ووكالات الملاحة الفلسطينية.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٧ من القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٠م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن الكويتي، كما يتطابق مع المادة ٧ من القانون ١٦٧ والصادر بتاريخ ٢٨/٥/١٩٦٠م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن السوري، والمادة ٧ من القانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المصري.

#### مادة (١٠١)

١. لا يجوز تقديم المخالف لمجلس التأديب المنصوص عليه في المادة

السابقة إلا بعد إجراء تحقيق تسمع فيه أقواله وأقوال الشهود.

٢. يتولى إجراء التحقيق محقق ينتدبه الوزير فإذا كانت المخالفة

موضوع التحقيق منسوبة إلى الربان وجب أن يكون المحقق من

درجة ربان على الأقل.

٣. للمجلس أن يقرر وقف المخالف عن العمل بالسفن إلى أن يفصل في الموضوع إذا رأى ضرورة لذلك، ولا يجوز للمجلس إصدار القرار بتوقيع الجزاء دون سماع أقوال المخالف وتقديم دفاعه، وفي حالة عدم حضور المخالف أو محاميه عنه رغم دعوته حسب الأصول المرعية يجوز للمجلس أن يصدر قراره في غيبته.

#### المذكرة الإيضاحية:

لا تجيز هذه المادة تقديم الربان أو أي فرد من أفراد الطاقم إلى مجلس التأديب كما جاء في المادة ١٠٠ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية) إلا بعد إجراء التحقيق مع المخالف وسماع أقواله وأقوال الشهود وفقاً للأصول المتبعة في القوانين ذات العلاقة، وهذا يعني أن مناط تقديم الربان أو أي فرد من أفراد الطاقم إلى مجلس التأديب ثبوت المخالفة والخطأ الفني الذي يستوجب مسؤولية كل واحد منهم.

ويتولى إجراء التحقيق مع الربان أو أي فرد من أفراد الطاقم للسفينة، محقق ينتدبه الوزير (وزير النقل والمواصلات) على أنه يجب عند اختيار المحقق، أن يكون هذا من درجة ربان على الأقل إذا كان المقدم للتحقيق ربان السفينة، ولا يجوز أن يكون المحقق أدنى من درجة ربان في هذه الحالة، وإن كان يجوز أن يكون أقل من ربان إذا كان المقدم للتحقيق ليس ربان السفينة وإنما أي فرد آخر من أفراد طاقم السفينة، فالفقرة الأولى مناط تطبيقها كما هو واضح كون المخالف ربان السفينة.

وقد حددت الفقرة الثالثة من المادة سلطات مجلس التأديب في اتخاذ العقوبة المناسبة حسب ما ينتهي إليه المجلس، فله أن يصدر قرار وقف المخالف عن

العمل بالسفن ريثما يتم الفصل في الموضوع إذا رأى المجلس ضرورة لذلك، شريطة أن يكون المجلس قد سمع أقوال المخالف وتقديم دفاعه قبل صدور القرار بتوقيع الجزاء، وإذا لم يحضر المخالفة أو محاميه عنه، على الرغم من دعوته حسب الأصول المرعية في هذا، يجوز للمجلس التأديبي أن يصدر قراره في غيبته (أي في غيبة المخالف).

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٨ من القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن الكويتي، والمادة رقم ٧ من القانون رقم ١٦٧ والصادر بتاريخ ١٩٦٠/٥/٢٨م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المصري.

#### مادة (١٠٢)

١. للمحكوم عليه غيابياً أن يطعن بالمعارضة في قرار مجلس التأديب وذلك خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ إعلانه بالقرار، ويكون الإعلان حسب الأصول المرعية، فإذا كان المحكوم عليه خارج فلسطين فتبدأ المدة اعتباراً من اليوم التالي لتاريخ عودته.
٢. ينظر المجلس الذي أصدر القرار في أمر المعارضة وإذا تخلف المعارض عن الحضور في الجلسة الأولى لنظر المعارضة اعتبرت كأن لم تكن.
٣. تكون قرارات مجلس التأديب نهائية إذا صدرت حضورياً أو غيابياً وانقضى ميعاد المعارضة فيها.

### المذكرة الإيضاحية:

تخول هذه المادة للمحكوم غيابياً وفقاً لأحكام المادة (١٠١) من هذا القانون، أن يطعن بالمعارضة، وهو طريق عادي من طرف الطعن في الأحكام والقرارات مثله في ذلك مثل الطعن بالاستئناف، وإن كانا يختلفان من حيث، أن الاستئناف يرفع الطعن فيه أمام الدرجة الثانية من درجات التقاضي، بينما الطعن بالمعارضة لا يكون إلا أمام المحكمة التي أصدرت القرار أو الحكم في غياب المخالف كما هو محدد في المادة (١٠١) من هذا القانون حيث صدر القرار أو الحكم دون سماع أقواله ومرافعته.

وتكون المعارضة خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ إعلان المخالف بالقرار، شريطة أن يتم الإعلان وفق الأصول المرعية هذا إذا كان داخل الوطن (فلسطين)، أما إذا كان المحكوم عليه خارج الوطن (فلسطين) فتبدأ حينئذ مدة الخمسة عشر يوماً من اليوم التالي لتاريخ عودته من الخارج.

وتأكيداً لما ورد أعلاه بالنسبة للفقرة الأولى، فإن المجلس التأديبي الذي أصدر القرار هو الذي ينظر المعارضة لإتمام وسماع أقوال المحكوم ضده، لكن إذا تخلف عن الحضور المحكوم عليه مرة أخرى وعن الجلسة الأولى لنظر المعارضة وبعد أن يكون قد أعلن إعلاناً صحيحاً، اعتبرت المعارضة كأن لم تكن.

وقرارات مجلس التأديب وفقاً لأحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة نهائية إذا صدرت حضورية وفقاً للأصول المرعية، أو غيابياً وانقضت ميعاد المعارضة فيها كما حددتها الفقرة الأولى.

يتقارب حكم المادة مع المادة ١٠ من القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفينة الكويتي الفقرة الأولى منها، علماً من أن عجز الفقرة الأولى والفقرة الثانية تخول المحكوم ضده الالتماس بإعادة النظر في الجزاء الذي قرره المجلس، بناء على ظهور وقائع أو أوراق جديدة في صالح المخالف لم تكن تحت نظر مجلس التأديب ويرفع الالتماس إلى المجلس الذي أصدر القرار خلال ثلاثين يوماً تبدأ من اليوم الذي ظهرت فيه الوقائع أو الأوراق الجديدة، ونحن نعتقد أن في ذلك تطويلاً للإجراءات لا داعي له ولا يتفق مع ما تقتضيه حياة البحر والسفينة، ويتطابق مع المادة ٩ من القانون رقم ١٦٧ والصادر بتاريخ ١٩٦٠/٥/٢٨ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن السوري، والمادة ٩ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المصري.

#### مادة (١٠٣)

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة شهور وبغرامة لا تجاوز خمسمائة دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين كل فرد من أفراد الطاقم قام بأحد الأعمال الآتية:

١. ترك بدون عذر مقبول المكان المخصص له قبل أن يحل خلفه محله.
٢. تغيب عن السفينة وقت أن كان مكلفاً بعمل في محل أرصاد أو في مركز مناورة أو حراسة أو عند الدفة.
٣. ارتكب أعمالاً متكررة تنطوي على العصيان.

٤. رفض الإذعان لأمر صدر إليه يتعلق بسير العمل في السفينة أو

المحافظة على النظام فيها.

#### المذكرة الإيضاحية:

توجب هذه المادة على كل فرد من أفراد طاقم السفينة مراعاة أصول المهنة التي يمتنها على ظهر السفينة تحقيقاً للغايات المقصودة من هذا القانون وهذا الفصل بالذات والمتعلق بالأمن والنظام والتأديب في السفن.

وقد حددت بعض الأعمال على وجه الحصر، لا على سبيل المثال، إذا قام بإحداها أي فرد من أفراد طاقم السفينة، فإنه يعاقب بعقوبة الحبس لمدة لا تزيد على ثلاثة شهور وبغرامة لا تجاوز خمسمائة دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً، هذا هو الحد الأقصى للعقوبة، كما يجوز حصر العقوبة في إحدى العقوبتين السابقتين، الحبس أو الغرامة وذلك لما تراه الجهة المختصة في المرتكب لأحد المخالفات المذكورة في البنود الأربعة الواردة في المادة.

والأعمال المحظورة هي على النحو الآتي:

١. إذا ترك أي فرد من أفراد الطاقم المكان المخصص له في السفينة

دون عذر مقبول قبل أن يحل خلفه محله.

٢. إذا تغيب أي فرد من أفراد الطاقم عن السفينة في الوقت الذي يكون

فيه مكلفاً بعمل في محل أرصاد السفينة أو في مركز أو حراسة أو

عند الدفة.

٣. إذا ارتكب أي فرد من أفراد الطاقم وبصفة متكررة أعمالاً تتطوي

على العصيان في السفينة وهذا العمل، يقتضي التكرار، ومن ثم، لا



توجب العقوبة المقررة في هذه المادة لمجرد قيام أحد أفراد الطاقم بعمل واحد لم يكرره، إلا إذا كان هذا العمل من الخطورة بمكان على سلامة السفينة والركاب، والمسألة في النهاية مسألة وقائع تستقل في تقديرها الجهة المختصة في النظر في هذه الأعمال.

٤. إذا رفض أي فرد من أفراد الطاقم الإذعان لأمر صدر إليه يتعلق بسير العمل في السفينة أو يتعلق بالمحافظة على النظام فيها.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٣ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المصري، والمادة ١٣ من القانون رقم ١٦٧ والصادر بتاريخ ١٩٦٠/٥/٢٨ في شأن الأمن والنظام والتأديب السوري، ويتطابق حكم المادة مع المادة ١١ من القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨١ من شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن الكويتي، مع الملاحظة أن كل من المادتين رقم ١٣ مصري وسوري المذكورتين أعلاه قد أضافت إلى حكم هذه المادة فقرة "ثبوت عدم وجوده في السفينة دون عذر مقبول في الوقت المحدد لاتخاذ إجراءات الإبحار من أي ميناء غير ميناء التسجيل".

#### مادة (١٠٤)

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تجاوز مائتي دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين كل فرد من أفراد الطاقم:

١. ثبت عدم وجوده في السفينة دون عذر مقبول في الوقت المحدد لاتخاذ إجراءات الإبحار في أي ميناء غير ميناء التسجيل.

٢. شحن بضاعة في السفينة لحسابه الخاص دون إذن من رب العمل  
كتابة.

#### المذكرة الإيضاحية:

إحاقاً لحكم المادة ١٠٣ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية) أضافت إلى الأعمال الواردة في ١٠٣ عمليتين أخريين يعتبران في نظر المشرع من الأعمال التي تؤثر على مدى أمن وسلامة السفينة والمسافرين على ظهر السفينة، وهما على النحو الآتي:

١. ثبوت عدم وجود أي فرد من أفراد الطاقم في السفينة دون عذر مقبول في الوقت المحدد لاتخاذ إجراءات الإبحار في أي ميناء غير ميناء التسجيل.
٢. شحن بضاعة في السفينة لحساب أي فرد من أفراد الطاقم دون الحصول على إذن من رب العمل، حيث أن مثل هذا العمل يتعارض مع عمله ووظيفته، ويعد عملاً غير مشروع طالما لم يأذن به رب العمل كتابة وذلك لتسهيل عملية الإثبات عند الإنكار، والكتابة لا يشترط فيها الرسمية. ويعاقب المخالف وفقاً لأحكام البندين الواردين في المادة بالحبس مدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تتجاوز مائتي دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين كل ذلك حسب ما تراه الجهة المختصة وما تقدره من ظروف وملابسات.

من الملاحظ أن العقوبة المقررة لهذين العمليتين أقل من العقوبة المقررة للأعمال الأربعة الواردة في المادة (١٠٣) من هذا القانون، وهي عقوبة أقل شدة من المقررة في المادة (١٠٣) ويرجع السبب في ذلك، إلى ضعف خطورة هذين العمليتين عن تلك الأعمال الواردة في المادة (١٠٣) على الأمن

وسلامة السفينة، فالأول خاص بإبحار السفينة وما يترتب عليه من تأخير في السفر أو الوصول للركاب والبضائع، والثاني لقيامه بعمل لا يدخل ضمن عمله الأساسي وينافس به رب العمل. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٢ من القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨١م في شأن الأمن والنظام والتأديب الكويتي.

#### مادة (١٠٥)

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة إذا ارتكبت إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادتين السابقتين من أكثر من ثلاثة أشخاص باتفاق سابق بينهم.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعاقب هذه المادة أفراد طاقم السفينة في حالة اشتراك ثلاثة منهم وباتفاق بينهم بالقيام بأحد الأعمال التي حظرت كل من المادة (١٠٣ و ١٠٤) على القيام بها، باعتبارها أعمالاً تخل بمبدأ الأمن والسلامة على ظهر السفينة (انظر مذكرتها الإيضاحية).

والعقوبة التي تقررها هذه المادة تعتبر عقوبة مشددة عما سبق، أن قررته المادتان السابقتان (١٠٣ و ١٠٤ من هذا القانون) حيث تصل العقوبة وفقاً لأحكام هذه المادة إلى حد أقصى سنة حبس، ولا فرق بين الجرائم المحظور ارتكابها سواء أكانت من الجرائم المحظورة وفقاً لأحكام المادة ١٠٣ من هذا القانون، أم كانت من الجرائم المحظورة وفقاً لأحكام المادة ١٠٤ من هذا القانون، على الرغم من الفارق بينهما كما وضحناه في المذكرة الإيضاحية لكل منها، والعقوبة المقررة في هذه المادة يشترط لتوقيعها ما يأتي:

١. اشترك أكثر من ثلاثة أفراد من طاقم السفينة بارتكاب إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة ١٠٣ أو المادة ١٠٤ من هذا القانون، ومن ثم لا يكفي لتوقيع هذه العقوبة قيام اثنان أو حتى ثلاثة من أفراد طاق السفينة وإنما يشترط قيام أربعة أشخاص على الأقل.

٢. وجود اتفاق سابق بينهم على القيام بمثل إحدى هذه الجرائم المحظورة وفقاً لأحكام المادة ١٠٣ و ١٠٤ من هذا القانون، وهذا يعني أن التوافق وليس الاتفاق بين هؤلاء الأفراد لا يؤدي إلى تطبيق مثل هذه العقوبة، حتى ولو توافر العدد المطلوب وفقاً لهذه المادة أو توافر أكثر من ذلك، وإنما يستوجب الحال تطبيق أحكام المادة (١٠٣ أو المادة ١٠٤) من هذا القانون إذا توافرت شروط تطبيقها على كل فرد قام بإحدى الجرائم المنصوصة والمحظورة وفقاً لأحكام تلك المادتين.

والحد للعقوبة المذكورة في هذه المادة، ليس هو الحد الأدنى وإنما هو الحد الأقصى لها وهذا يعني جواز الحكم بأقل من سنة كلما رأت الجهة المختصة في نظر هذه الجرائم ومن الظروف المحيطة والملابسات أن الأمر لا يؤدي إلى الحكم بسنة وإنما بأقل من ذلك، بعبارة أخرى، أن الحد الأدنى للعقوبة يخضع للسلطة التقديرية للجهة المختصة بتوقيع هذه العقوبة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٣ من القانون ٣١ لسنة ١٩٨١م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن الكويتي، والمادة ١٤ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المصري، والمادة ١٤ من القانون رقم ١٦٧ والصادر بتاريخ ١٩٦٠/٥/٢٨ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن السوري.

## مادة (١٠٦)

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ستة أشهر وبغرامة لا تجاوز ألف دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من تعدى على ربان السفينة أو أحد ضباطها أثناء تأدية أعماله أو بسبب تأديتها أو قاومه بالقوة، وتكون العقوبة الحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز ألفي دينار أردني أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً أو بإحدى العقوبتين إذا حدثت إصابات بسبب التعدي أو المقاومة.

### المذكرة الإيضاحية:

توجب هذه المادة احترام ربان السفينة وضباطها والإذعان لما يقررونه لصالح العمل والأمن والسلامة على ظهر السفينة، فهي أمور تعتبر من مسؤوليتهم، لذا فإن أي اعتداء يقع على ربان السفينة أو على أحد ضباطها، يعد مخالفة تعاقب عليها هذه المادة بعقوبة الحبس لمدة لا تزيد على ستة أشهر وبغرامة لا تجاوز ألف دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً كحد أقصى للعقوبة وإن كان يجوز للجهة المختصة بتوقيع هذه العقوبة أن تكتفي بأحد العقوبتين المذكورتين الحبس أو الغرامة وفقاً لما تراه في الظروف والملابسات المحيطة بالاعتداء.

ومناطق توقيع العقوبة المقررة، أن يكون الاعتداء على ربان السفينة أو أحد ضباطها قد وقع أثناء تأدية الربان أو الضابط لأعمالهما أو بسبب تأديتها أو استخدام المعتدي القوة لمقاومة كل من الربان أو الضابط.

ولا تشترط المادة وقوع الاعتداء من شخص دون شخص آخر موجود على ظهر السفينة وإنما تستوجب توقيع العقوبة المقررة في هذه المادة سواء كان الاعتداء من أفراد طاقم السفينة أو أحد المسافرين فيها. وإذا ترتبت إصابات كنتيجة مباشرة بسبب أعمال التعدي أو المقاومة على الربان أو أحد ضباط السفينة، فتشدد العقوبة إلى مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز ألفي دينار أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً أو بإحدى العقوبات.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٤ من القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨١م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن الكويتي، والمادة ١٥ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المصري، والمادة ١٥ من القانون رقم ١٦٧ والصادر بتاريخ ١٩٦٠/٥/٢٨ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن السوري.

#### مادة (١٠٧)

تضاعف العقوبة في الأحوال المنصوص عليها في المواد (١٠٣، ١٠٤، ١٠٥، ١٠٦) من هذا الفصل إذا وقعت الجريمة من أحد ضباط السفينة.

#### المذكرة الإيضاحية:

المنوط بأعمال الأمن والنظام في السفينة، هم ضباط السفينة، وهذا ما يستوجب منهم أن يتبعوا أصول مهنتهم وأهداف تعيينهم، حفاظاً على الأمن والنظام على ظهر السفينة، الأمر الذي استوجب على المشرع في هذه المادة، تغليظ وتشديد العقوبة لجميع الجرائم المحظور ارتكابها مثل الجرائم

المحظورة وفقاً لأحكام المادة ١٠٣ أو ١٠٤ أو ١٠٥ أو ١٠٦ من هذا الفصل من هذا القانون وذلك لتحقيق الغايات المنشودة والمقصودة من المشرع بوضع فصل خاص لقواعد الأمن والنظام والتأديب على ظهر السفينة في هذا القانون.

وضوابط التشديد في هذه العقوبة، هو الحكم بضعف ما حكمت به المادة ١٠٣ أو المادة ١٠٤ والمادة ١٠٥ أو المادة ١٠٦ من هذا القانون، إذا وقعت الجريمة من أحد ضباط السفينة (تراجع المذكرات الإيضاحية للمواد المذكورة).

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٥ من القانون رقم لسنة ١٩٨١م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن الكويتي، والمادة ١٦ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المصري، والمادة ١٦ من القانون رقم ١٦٧ والصادر بتاريخ ٢٨/٥/١٩٦٠م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن السوري.

#### مادة (١٠٨)

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر وبغرامة لا تجاوز خمسمائة دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين كل ربان أو ضابط أو أي شخص آخر ذي سلطة في السفينة يكون قد أمر أو أذن أو تسامح في شئ فيه إساءة لاستعمال سلطته أو يكون قد استخدم القوة أو أمر باستخدامها أو تركها تستخدم نحو شخص مسافر على السفينة.

## المذكرة الإيضاحية:

لفرض مبادئ النظام والأمن على ظهر السفينة تحقيقاً لغايات هذا القانون، كان لا بد من أن يخول كل شخص منوط به تحقيق النظام والأمن والسلامة السلطة المناسبة والملائمة لهذا العمل، ومن أجل ذلك، فإن على كل شخص خوله القانون سلطة ما أن يستعمل هذه السلطة فيما يحقق الهدف من منحها. ولتحقيق ذلك، فإن المشرع في هذه المادة، قد فرض عقوبة الحبس لمدة لا تزيد على ثلاثة أشهر كحد أقصى للعقوبة وبغرامة لا تجاوز خمسمائة دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً في فلسطين أو بإحدى هاتين العقوبتين كحد أدنى للعقوبة، على كل ربان أو ضابط أو أي شخص آخر ذي سلطة في السفينة إذا أمر أو أذن أو تسامح في شيء فيه إساءة لاستعمال سلطته أو يكون قد استخدم القوة لتنفيذ ما أمر به أو أذن باستخدام القوة أو تسامح فيها أو أصدر الأوامر لاستخدام القوة أو تركها تستخدم نحو شخص مسافر على السفينة.

إذن وفقاً لأحكام هذه المادة تعد إساءة استعمال السلطة أو استخدام القوة أو تركها تستخدم نحو شخص مسافر على ظهر السفينة، عملاً غير مشروع يستوجب توقيع العقوبة.

يتطابق حكم المادة مع المادة ١٦ من القانون ٣١ لسنة ١٩٨١م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن الكويتي، والمادة ٢٠ من قانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المصري، والمادة ٢٠ من قانون ١٦٧ والصادر بتاريخ ٢٨/٥/١٩٦٠م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن السوري.



## مادة (١٠٩)

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تجاوز مائتي دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين ربان السفينة إذا ترك أحد البحارة مريضاً أو جريحاً دون أن يوفر له وسائل العلاج والترحيل.

### المذكرة الإيضاحية:

يستوجب المشرع على ربان السفينة اتخاذ جميع الإجراءات التي من شأنها أن توفر للبحارة كل السبل التي من شأنها أن تحقق الأمن لهم وكذلك السلامة، ومنها:

١. أن لا يترك أحد البحارة مريضاً دون أن يوفر له الوسائل الكفيلة برفع معاناة البحار وإبعاد المرض والألم الناتج عنه.
٢. أن لا يترك أحد البحارة جريحاً دون أن يوفر له وسائل العلاج المناسب ومن ثم إيصاله إلى أرض الوطن سالمًا.

إن عدم قيام الربان بما تتطلبه مسؤوليته تجاه البحار من علاج وتوفير سبل السلامة والأمن وذلك وفقاً لما يتطلبه القانون، يستوجب معاقبته، بالحبس لمدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تجاوز مائتي دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٧ من القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨١م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن الكويتي، والمادة ٢١ من القانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المصري، والمادة

٢١ من القانون ١٦٧ والصادر بتاريخ ١٩٦٠/٥/٢٨م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن السوري.

### مادة (١١٠)

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنتين كل ربان يخالف شروط عقد تعيينه ويترك السفينة في غير أحوال الضرورة في عرض البحر.  
المذكرة الإيضاحية:

يعاقب الربان وفقاً لأحكام هذه المادة بمدة لا تزيد على سنتين إذا:

١. خالف شروط عقد تعيينه.
٢. ترك السفينة في غير أحوال الضرورة في عرض البحر، لأن ذلك يعرض السفينة إلى خطر القرصنة، ويعرضها إلى خطر الأمواج والعواصف مما يعتبر ذلك في حد ذاته، أمراً يخالف مبادئ الأمن والسلامة.

وتعد السنتان كحد أقصى للعقوبة، وللجهة المختصة بتوقيع العقوبة السلطة التقديرية في وضع الحد الأدنى لها وفقاً لما تراه من خلال الظروف والملابسات التي تحيط بالأسباب التي جعلت الربان يقوم بما هو منهى عنه في هذه المادة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٨ من القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨١م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن الكويتي.

### مادة (١١١)

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تجاوز مائتي دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من تسلل إلى السفينة بقصد السفر بها دون أن يقوم بأداء أجر السفر أو دون أن يحصل على موافقة ربان السفينة أو مندوبه.

#### المذكرة الإيضاحية:

يحرص المشرع على اتباع النظام على ظهر السفينة سواء أكان ذلك من أفراد طاقم السفينة أو الركاب المسافرين، دون تمييز، وتحقيقاً لذلك فقد أوقعت هذه المادة العقوبة على كل من تسلل إلى السفينة من المسافرين بقصد السفر بها دون أن يقوم بأداء أجر السفينة، أو دون الحصول على موافقة ربان السفينة أو مندوبه (من يقوم مقامه).

والعقوبة المقررة، الحبس مدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تجاوز مائتي دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين، وفقاً لما تراه الجهة المختصة من الظروف والملابسات التي قامت أثناء ارتكاب مثل هذا العمل.

الملاحظ من العقوبة أنها ذو طابع جنائي، لا مدني، فالأجر معروف أنه مقابل نقل الشخص إلى المكان المتجهة إليه السفينة، وعدم دفع الأجر وفقاً للقواعد العامة لا يؤدي إلى توقيع جزاء جنائياً، وإنما يلتزم المسافر حينئذ بالتعويض، وخير تعويض دفع الأجر، وحيث لا وجود للعقد بين المسافر وربان السفينة، فإنه يلتزم بدفع أجر المثل، إلا أن المشرع اعتبر فعل التسلل

إلى ظهر السفينة من قبل المسافرين، فعلاً يخل بالأمن والنظام، ومن ثم، كان من الضروري اعتبار فعل التسلل جريمة يعاقب عليها القانون.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٤ من قانون ١٦٧ والصادر بتاريخ ١٩٦٠/٥/٢٨م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن السوري، والمادة ٢٤ من قانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المصري، والمادة ١٩ من القانون ٣١ لسنة ١٩٨١م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن الكويتي.

(١١٢)

١. يعاقب بالأشغال الشاقة المؤبدة أو المؤقتة كل من أغرق السفينة أو أحرقها أو عطل سيرها أو حاول القيام بأي عمل من هذه الأعمال، فإذا ترتب على الفعل المذكور موت شخص تكون العقوبة بالإعدام أو الأشغال الشاقة المؤبدة.
٢. يعاقب بالسجن كل من استولى أو حاول الاستيلاء على السفينة بطريقة غير مشروعة.

#### المذكرة الإيضاحية:

اعتبر المشرع إغراق السفينة أو إحراقها أو تعطيل سيرها، أو مجرد المحاولة بالقيام بأحد هذه الأفعال، جريمة جنائية تستحق العقوبة المشددة، لما في كل فعل من هذه الأفعال من إخلال صارخ في أمن السفينة والركاب وأفراد طاقم السفينة، وسلامتها.  
والعقوبة المقررة للقيام بهذه الأفعال أو لمجرد المحاولة للقيام بها، كما حددته الفقرة الأولى من المادة هي الأشغال الشاقة المؤبدة أو المؤقتة، هذا إذا لم

يترتب على الفعل الذي تم القيام به موت شخص من الأشخاص المتواجدين على ظهر السفينة أيا كان هذا الشخص، أي سواء أكان من المسافرين أو أفراد طاقم السفينة، فإذا أفضى هذا الفعل الإغراق، أو الحرق أو تعطيل سير السفينة أو لمجرد المحاولة للقيام بأحد الأفعال السابقة، إلى موت شخص حينئذ تشدد العقوبة إلى أن تصل حد الإعدام أو الأشغال الشاقة المؤبدة حسب ما تراه الجهة المختصة من ظروف وملابسات الفعل الذي وقع وأدى إلى هذه النتيجة.

في هذه المادة، ساوى المشرع بين القيام بفعل الإغراق أو الحريق، أو التعطيل، وبين الشروع بالقيام بأحد هذه الأفعال، وهذا خلافاً لما تجري عليه القواعد العامة، وإنما هو خروج يجد له مبرره في الغايات والمقاصد التي أراد المشرع تحقيقها على ظهر السفينة هي الأمن والسلامة لكل من يوجد على السفينة.

كما اعتبر المشرع في الفقرة الثانية من المادة كلا من الاستيلاء على السفينة أو مجرد المحاولة للقيام بمثل هذا العمل دون وجه حق فعلاً يخل بالأمن والسلامة، ويستوجب توقيع عقوبة جنائية وهي السجن، وقد ترك المشرع مدة هذه العقوبة للسلطة التقديرية للمحكمة المختصة في نظر النزاع وذلك وفقاً لما تراه من ظروف وملابسات الفعل والاستيلاء أو المحاولة به دون وجه حق.

بهذا يكون المشرع في هذا الفصل من هذا القانون قد أحاط جميع الأفعال بالعناية اللازمة أيا كان مرتكبها، متى كان من شأن هذا الفعل الإخلال بأمن السفينة وسلامتها وأمن الركاب وأفراد طاقم السفينة، وذلك بتجريمها وتوقيع

العقوبة الجنائية المناسبة لكل فعل من الأفعال، بقصد أن تكون العقوبة رادعة لكل من تساوره نفسه في الإخلال بالأهداف والمقاصد التي أراد المشرع تحقيقها على ظهر السفينة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٨ من قانون ١٦٧ والصادر في ١٩٦٠/٥/٢٨م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن السوري، والمادة ١٨ من قانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المصري.

### مادة (١١٣)

تختص المحاكم التي يقع في دائرتها الميناء المسجلة فيه السفينة بنظر الجرائم المنصوص عليها في هذا الفصل.

#### المذكرة الإيضاحية:

يعقد المشرع الاختصاص في نظر الجرائم المنصوص عليها في هذا الفصل من هذا القانون إلى المحكمة التي يقع في دائرتها الميناء التي تسم تسجيل السفينة فيه.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢١ من القانون ٣١ لسنة ١٩٨١ في شأن الأمن والنظام والتأديب الكويتي، والمادة ٢٦ من قانون ١٦٧ والصادر بتاريخ ١٩٦٠/٥/٢٨م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن السوري، والمادة ٢٦ من قانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المصري.

## مادة (١١٤)

فيما عدا السفن الحربية تسري أحكام هذا الفصل على كل سفينة مسجلة في فلسطين ومعدة للعمل في رحلات خارج الموانئ الفلسطينية.

### المذكرة الإيضاحية:

حدد المشرع في هذه المادة السفن التي تخضع لأحكام هذا الفصل من هذا القانون، بالسفن المسجلة في فلسطين، شريطة أن تكون هذه السفن معدة للعمل في رحلات خارج الموانئ الفلسطينية، وقد استثنى المشرع السفن الحربية من نطاق تطبيق هذا الفصل، حيث تخضع إلى أحكام أخرى غير هذه الأحكام.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١/٢٧ من قانون ١٦٧ والصادر في ١٩٦٠/٥/٢٨م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن السوري، والمادة ١/٢٧ من قانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المصري، والمادة ٢٢ من القانون ٣١ لسنة ١٩٨١م في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن الكويتي.

الباب الثاني  
في أشخاص الملاحة البحرية  
الفصل الأول  
المالك والمجهز

مادة (١١٥)

١. المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها ويعد المالك مجهزاً ما لم يثبت غير ذلك.
٢. تنظم بقرار من الإدارة البحرية المسائل الفنية المتعلقة بتجهيز السفينة وتشكيل بحارتها ووسائل السلامة فيها مع مراعاة الاتفاقيات الدولية النافذة في دولة فلسطين والعرف البحري.

المذكرة الإيضاحية:

مالك السفينة هو الشخص الذي له حق ملكية السفينة، وفي العادة يقوم مالك السفينة بتجهيزها فيزودها بالمؤونة والوقود والأدوات اللازمة لملاحتها، ويستخدم الربان ورجال الطاقم، ويبرم عقود العمل ويؤمن عليها ويهيئها بوجه عام للاستغلال البحري، ويسمى المالك في هذا الحالة "المالك المجهز"، وهذا هو الوضع السائد، الأمر الذي حدا بالمشرع إلى الخلط بين المالك والمجهز، وأرسى على هذا الأساس نصوصه وقواعده بأن مالك السفينة ومجهزها شخص واحد، وقد أقام المشرع بالفقرة الأولى من هذه المادة قرينة بأن مالك السفينة هو مجهزها ما لم يثبت غير ذلك.



ولكن المشرع لم يشأ أن يجعل من القرينة التي وضعتها الفقرة الأولى قرينة لا يجوز إثبات عكسها، أي قرينة قاطعة، وإنما جعل منها قرينة تؤكد ما جرى عليه العمل والواقع من أن المالك في العادة ما يقوم هو نفسه بتجهيز السفينة، لكن المالك قد يؤجر السفينة للغير لتجهيزها وتزويدها بكل ما يلزم لملاحتها، حينئذ تفصل صفة المجهز عن المالك، ويعد المستأجر هو مجهز السفينة، الأمر الذي جعل المشرع من قرينة أن المالك هو المجهز، قرينة قابلة للإثبات العكس ممن يدعي بأنه المجهز (كالمستأجر) وليس المالك.

فالمجهز على هذا النحو قد يكون مالك السفينة وهذا في الغالب، أو مستأجرها، ويعتبر من استأجر السفينة مجهزة مادياً وقانونياً مجهزاً لها، فالرأي الغالب الذي يتجه إليه فقه القانون البحري أن المجهز هو كل من يستغل السفينة في الملاحة لحسابه ولو لم يكن هو الذي جهزها فعلاً، أي أنه يغلب فكرة الاستغلال على فكرة التجهيز ذاتها، وهذا ما كرسته الفقرة الأولى من هذه المادة.

ويتم وفقاً للفقرة الثانية من هذه المادة تنظيم المسائل الفنية المتعلقة بتجهيز السفينة وتشكيل بحارتها ووسائل السلامة فيها، بقرار من الإدارة البحرية المختصة مع مراعاة الاتفاقيات الدولية النافذة في دولة فلسطين وما يقر به العرف البحري.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٧٨ و ٧٩ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٨٨ و ٨٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٦٦ من القانون البحري القطري، ويقارب المادة ٣٨٤/ب من القانون البحري الجزائري.

## مادة (١١٦)

يسأل مالك السفينة أو تجهزها 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.

### المذكرة الإيضاحية:

يسأل مالك السفينة أو تجهزها تجاه أفعال الربان والبحارة والمرشد وأي شخص آخر في خدمة السفينة مسئولية تقصيرية (وفقاً لأحكام مسئولية المتبوع عن أفعال تابعه) وفقاً للأحكام العامة في القانون المدني الفلسطيني، متى وقعت هذه الأفعال أثناء تأدية وظائفهم أو كانت بسببها، وهذا ما أكدته المادة في بدايتها، كما يسأل المالك عن جميع أخطائه الشخصية التي تقع منه شخصياً.

كما يسأل مالك السفينة أو تجهزها مسئولية عقدية عن جميع الالتزامات الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان في حدود سلطاته القانونية بوصفه ممثلاً للمالك، وهذا النوع من المسئولية، يعتبر تطبيقاً للقواعد العامة التي تقضي بمسئولية الموكل عن التصرفات القانونية التي يبرمها الوكيل، فمن المعروف أنه وفقاً للقواعد العامة للوكالة أن تتصرف آثار التصرفات القانونية التي يبرمها الوكيل إلى الموكل (مالك السفينة) سلباً كانت أم إيجاباً، حقوقاً والتزامات، فيصبح هو صاحب الحق، وفي نفس الوقت هو المدين الذي يطالبه الغير بتنفيذ الالتزامات الناشئة عن التصرفات التي أبرمها الربان طالما كانت هذه الالتزامات نشأت في ظل سلطة الربان القانونية، وهذا يعني

أن مالك السفينة لا يسأل في حالة تجاوز الربان لهذه السلطة بل يسأل هو أمام الغير.

يتطابق حكم هذه المادة مع حكم المادة ٨٠ من قانون التجارة المصري، والمادة ٩٥ من قانون التجارة البحرية الأردني والمادة ٩٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٦٧ من القانون البحري القطري.

#### مادة (١١٧)

١. يجوز لمالك السفينة تحديد مسؤوليته بالقدر المبين في المادة (١١٩) من هذا القانون إذا كان الدين ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية :

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

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

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

٣. إذا نشأ لمالك السفينة عن الحادث ذاته دين قبل أحد الدائنين في هذا الحادث فلا يسري تحديد المسؤولية إلا بالنسبة إلى المبلغ الباقي بعد إجراء المقاصة بين الدينين.

## المذكرة الإيضاحية:

الأصل أن تكون مسئولية مالك السفينة مسئولية مطلقة تتبسط على كافة أمواله باعتبارها الضمان العام لجميع ديونه وذلك وفقاً للقواعد العامة في القانون المدني، ومع ذلك، فقد خرج المشرع في هذه المادة عن القواعد العامة، وذلك بأن منح مالك السفينة الحق في تحديد مسئوليته وهذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من هذه المادة.

ومبدأ مسئولية مالك السفينة المحدودة من أبرز مبادئ القانون البحري وأكثرها أهمية، وتأخذ بهذا المبدأ كافة التشريعات مع خلاف بينها فيما يتعلق بالتنظيم.

ويرجع مبدأ المسئولية لمالك السفينة إلى العصور الوسطى حين ظهر عقد التوصية، وبمقتضاه يتفق شخصان على أن يقدم أحدهما عمله ويكون مسئولاً مسئولية مطلقة ويقدم الآخر حصة مالية لا يسأل إلا في حدودها، ومن أسباب نشوء مثل هذا العقد، هو ما أقره القانون الكنسي من تحريم القرض بفائدة وعندما حاول التجار الالتفاف حول هذا المبدأ الكنسي، وجد عقد التوصية، بدلاً من أن يأخذ العقد صورة عقد قرض بفائدة، يبرم صاحب رأس المال عقد توصية مع التاجر ويتعهد فيه بتقديم الأموال اللازمة للمشروع على ألا يسأل إلا في حدود ما قدمه من مال، وإذا أنتج المشروع أرباحاً فإنه يفتسهما مع التاجر، وقد اعتبر العقد المبرم بين المالك والربان نوعاً من التوصية، فالربان يقدم عمله ووقته وخبرته ويكون مسئولاً عن أخطائه مسئولية مطلقة، أما المالك فإنه يقدم سفينته وله أن يتخلص من المسئولية إذا هو ترك السفينة للدائنين، وقد دون مبدأ الترك في قنصلية البحر، وأخذ عنها القانون الفرنسي

الصادر سنة ١٦٨١م ومنه انتقل إلى التقنين التجاري الفرنسي م ٢١٦منه، التقنينات البحرية بصفة عامة ومنها القانون البحري المصري القديم م ٣٠ منه وهذا يسمى بنظام التحديد العيني لمسئولية مالك السفينة، حيث يحصر مسؤوليته فقط بالسفينة دون أمواله الأخرى وذلك بترك السفينة.

وتعتبر السفينة والأجرة وفقاً لأحكام القانون الألماني ذمة مالية مستقلة لها حقوقها والتزاماتها الخاصة بها بحيث لا يكون للدائنين البحريين إلا التنفيذ على هذه الذمة البحرية دون أموال المالك الأخرى وقد أخذ بهذا النظام الدول في الاسكندنافية.

وهناك نظام آخر لمسئولية المالك تجاه التزامات الربان، يسمى بنظام التحديد الجزافي للمسئولية بمقتضاه يسأل مالك السفينة طبقاً لهذا النظام مسؤولية شخصية عن التزامات الربان، ولكنه يبرأ من هذه المسؤولية إذا دفع مبلغاً جزافياً يحدد على أساس نوع الضرر وحمولة السفينة، واتبع هذا النظام قانون الملاحة البحرية الإنجليزي الصادر سنة ١٩٩٤م ويقدر هذا المبلغ بثمانية جنيهات إنجليزية عن كل طن من الحمولة بالنسبة للأضرار المادية، وخمسة عشر جنيهاً عن كل طن من الحمولة بالنسبة للأضرار البدنية التي تلحق الأشخاص، وبهذا النظام أخذ النظام الأمريكي والتشريعات الانجلوسكونية بوجه عام.

أدى هذا الاختلاف في التشريعات إلى تنازع خطير بينها بغض النظر عما ينشأ عنه من صعوبات عملية جمة، الأمر الذي حدا بمعاهدة بروكسل الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن في ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤م إلى التوفيق بين النظرية العادية الخاصة

بالتحديد العيني وبين النظرية الانجلوسكونية الخاصة بالتحديد النقدي أو الجزافي، حيث خولت مالك السفينة الخيار بين أن يدفع قيمة السفينة وأجرة النقل وبين أن يدفع مبلغاً جزافياً فيبراً من المسؤولية عن التزامات الربان أو التابعين البحريين.

ولما لم توقع على هذه الاتفاقية كل من إنجلترا وأمريكا، وأهمية أسطولهما التجاري، فقد حلت محل تلك الاتفاقية اتفاقية أخرى ببروكسل في ١٠ أكتوبر ١٩٥٧م وبقوة القانون، تقوم المعاهدة الجديدة على أساس مبدأ التحديد الجزافي.

وقد حلت محل هذه الاتفاقية معاهدة لندن لعام ١٩٧٦م بشأن تحديد مسؤولية مالك السفينة، وتقضي هذه الاتفاقية باحتساب التعويض على أساس الوحدات الحسابية، والوحدة الحسابية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي.

وتحديد المسؤولية من قبل مالك السفينة لا يكون إلا عن الديون الناشئة 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.

ويستوي في الديون التي يستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاهها أن تكون لصالح الدولة أو أحد الأشخاص العامة أو لصالح مؤسسات أو هيئات غير عامة.

ولا يعتبر التمسك بمبدأ تحديد المسؤولية، إقراراً بالمسؤولية، وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من المادة ١١٧ من هذا القانون. كما وأنه إذا نشأ لمالك السفينة عن الحادث ذاته دين قبل أحد الدائنين في هذا الحادث فلا يسري عندئذ مبدأ تحديد المسؤولية إلا إلى المبالغ الباقية بعد إجراء المقاصة بين الدينين انتقاء الإسراف في محاباة المالك إذا أجاز له التمسك بتحديد المسؤولية أولاً ثم إجراء المقاصة ثانياً إذ تجرى عندئذ بين حق ظل محتفظاً بكامل مقداره ودين يحمل التخفيض وهو في زحمة الديون التي اشتركت في التوزيع.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٨١ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (١١٨)

لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته في الحالات الآتية :

١. إذا كانت الواقعة المنشئة للالتزام مترتبة على فعل ضار شخصي من المالك.
٢. الالتزامات الناشئة عن المساعدة والإقناذ والمساهمة في الخسارات البحرية العامة.
٣. حقوق الربان والبحارة وكل تابع آخر لمالك السفينة موجود عليها أو يتعلق عمله بخدمتها، وكذلك حقوق ورثة هؤلاء الأشخاص وخلفائهم.
٤. الضرر النووي والضرر الناشئ عن التلوث بالنفط وغيره من المواد الأخرى.

## المذكرة الإيضاحية:

وإذا كان الأصل جواز مبدأ تحديد المسؤولية من قبل مالك السفينة، إلا أن ذلك لا يمنع من الأخذ بخلاف ذلك المبدأ، وذلك بعدم جواز تحديد المسؤولية، وقد حددت المادة عدة ديون تنشأ في ذمة مالك السفينة وتكون مسؤوليته مسؤولية مطلقة تشمل جميع أمواله على النحو الآتي:

أولاً: إذا كانت الواقعة المنشئة للالتزام مترتبة على فعل ضار ارتكبه المالك وهذا يعني أن مالك السفينة يحرم من التمسك بتحديد مسؤوليته في حالة الغش أو الخطأ الجسيم سواء أكان صادراً منه أو من نائبه، ويستوي في أن يكون مصدر هذه النيابة القانون أو الاتفاق، ومن صور الغش التخريب المتعمد للسفينة من قبل الربان أو أحد البحارة بعلم من مالك السفينة أو باشتراك من الأخير في الجريمة، ومن صور الفعل الضار الجسيم سماح مالك السفينة بقيامها برحلة بحرية رغم عدم صلاحيتها للملاحة، وعليه حرمان مالك السفينة من مبدأ تحديد المسؤولية في هذه الحالة، ترجع إلى القاعدة العامة التي تقضي بعدم جواز الشخص أن يفيد من أفعاله الضارة (أي خطئه) ولا شك أن تحديد المسؤولية ميزة أقرتها التشريعات ويجب ألا ينالها إلا المالك حسن النية.

ثانياً: الالتزامات الناشئة عن المساعدة والإنقاذ والمساهمة في الخسارات البحرية العامة، ويمكن تبرير استثناء هذه الالتزامات، فبالنسبة إلى ديون الإنقاذ يرجع استثناءها إلى وجوب تعويضها بالكامل أما فيما يتعلق بالخسارات البحرية العامة (المشتركة) أن هذه الديون تمثل حصة في



مشاركة تظل ناقصة إذا لم تقدم الحصة بأكملها كما أن التعويض الجزافي قد يكون ضعيفاً بحيث يفيد المالك كثيراً من هذا التحديد.

ثالثاً: حقوق الربان والبحارة وكل تابع آخر لمالك السفينة موجود عليها أو يتعلق عمله بخدمتها، وكذلك حقوق ورثة هؤلاء الأشخاص وخلفائهم، والعلة في استثناء مبدأ تحديد المسؤولية، رغبة المشرع في رعاية هؤلاء الأشخاص وتمكينهم من الحصول على حقوقهم.

رابعاً: الضرر النووي والضرر الناشئ عن التلوث بالنفط وغيره من المواد الأخرى، وهذا النوع من الالتزامات استحدثته اتفاقية لندن لسنة ١٩٧٦م المشار إليها في المذكرة الإيضاحية للمادة (١١٧ من هذا القانون) وفرصة التطور التكنولوجي في الملاحة البحرية وحماية البيئة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٨٢ من قانون التجارة البحرية المصري عدا ما ورد في الفقرة الأولى المتعلقة بالديون الناشئة عن فعل ضار شخصي من المالك، ويتطابق مع حكم المادة ٩٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي عدا ما ورد بالفقرة الرابعة والخاص بالضرر النووي والضرر الناشئ عن التلوث بالنفط، والمادة ٧٠ من القانون البحري القطري ما عدا الفقرة الرابعة، والمادة ٩٦ من قانون التجارة البحري الأردني/ ثالثاً.

#### مادة (١١٩)

١. يكون تحديد مسؤولية مالك السفينة وفقاً لما يأتي :

أ. بالنسبة إلى الدعاوى الناشئة عن الأضرار البدنية، تحدد المسؤولية بمبلغ (مائة وخمسين ألف دينار أردني) أو بما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا

تجاوز خمسمائة طن، فإذا زادت الحمولة الكلية على هذا المقدار يضاف إلى حد المسؤولية مبلغ (خمسة وثمانون دينار أردني) أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً لكل طن زائد.

ب. بالنسبة للدعاوى الناشئة عن الأضرار الأخرى غير الأضرار البدنية تحدد المسؤولية بمبلغ (خمسة وسبعين ألف دينار أردني) أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا تتجاوز خمسمائة طن، فإذا زادت الحمولة الكلية على هذا المقدار يضاف إلى هذه المسؤولية مبلغ (خمسة وثلاثون دينار أردني) أو بما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً لكل طن زائد.

٢. يكون باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه السدين ويكون موضوعه تحديد مسؤولية مالك السفينة بأقل مما هو منصوص عليه في الفقرة السابقة.

٣. تحسب الحمولة الكلية للسفينة وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعد هذه المادة تطبيقاً للأخذ بمبدأ جواز تحديد مسؤولية مالك السفينة التي أقرته جميع التشريعات المعاصرة وفقاً للمعاهدات الدولية التي أقرت الأخذ بهذا المبدأ (انظر المذكرة الإيضاحية للمادة ١١٧ من هذا القانون) وقد حددت هذه المادة مسؤولية مالك السفينة على النحو الآتي:

١. ١٥٠٠٠٠٠ (مائة وخمسون) ألف دينار أردني أو بما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا تتجاوز خمسمائة طن، بالنسبة إلى الدعاوى عن الأضرار البدنية، وإذا زادت حمولة السفينة الكلية عن هذا المقدار يضاف ٨٥ (خمس وثمانون) دينار أردني عن كل طن زائد إلى المبلغ السابق.

٢. ٥٧ (خمس وسبعون) ألف دينار أردني أو بما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا تتجاوز خمسمائة طن بالنسبة للدعاوى الناشئة عن الأضرار الأخرى غير الأضرار البدنية ويضاف مبلغ ٣٥ (خمس وثلاثين) ديناراً أردنياً إذا زادت حمولة السفينة عن ذلك، لكل طن زائد إلى المبلغ السابق في هذه الفقرة.

ولتأكيد ما ورد تحديده في الفقرتين السابقتين، وإنه يتعلق بالنظام العام، فقد أطلت الفقرة الثانية من المادة كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ الدين عنه ويكون موضوعه تحديد مسؤولية مالك السفينة بأقل مما هو منصوص عليه في الفقرة الأولى بينديها أ و ب من هذه المادة.

والبطلان الذي تفرره هذه الفقرة هو البطلان المطلق، حيث من المعروف أنه إذا ورد لفظ (باطلاً) فهو يعني البطلان المطلق، أما إذا ورد قابلاً للإبطال فهو تعبير عن البطلان النسبي وليس البطلان المطلق، وكما هو معروف أن البطلان المطلق يتعلق بالنظام العام ولا يجوز تصحيحه أو إجازته فهو عدم والعدم لا يخلق منه شيئاً، هذا إذا كان الاتفاق قبل نشوء الدين، على أنه يجوز الاتفاق على تحديد مسؤولية مالك السفينة بأقل مما ورد في المادة إذا

وقع هذا الإتفاق بعد وقوع الحادث المنشئ للدين، ويفسر ذلك على أساس نزول من المضرور عن الحماية التي قرر لها القانون. وقد أخذت الفقرة الثالثة من المادة بالمعايير والضوابط التي تضعها القوانين والقرارات الخاصة بتحديد الحمولة الكلية للسفينة، عند احتساب الحمولة لتحديد ما يجب أن يتحمله مالك السفينة عند نشوء أحد الديون التي يجوز لمالك السفينة تحديد مسؤوليته عنهما (انظر المادة ١١٧ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية).

يتقارب حكم هذه المادة مع المادة ٨٣ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب المادة ٩٩ من قانون التجارة البحري الأردني، ويقارب المادة ٧١ من القانون البحري القطري، والمادة ٩٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (١٢٠)

١. إذا لم يكف المبلغ المخصص للأضرار البدنية للوفاء بها كاملة اشترك الباقي من هذه الأضرار مع ديون الأضرار المادية في المبالغ المخصصة للتعويض عن هذه الأضرار الأخيرة.
٢. يكون التوزيع في كل من المجموعتين من التعويضات المشار إليهما في الفقرة (١) من المادة (١١٩) من هذا القانون بنسبة كل دين غير متنازع عليه، ومع ذلك تكون الأضرار المذكورة في البند (أ) من الفقرة (١) من المادة (١١٧) من هذا القانون الأولوية على غيرها من الأضرار المذكورة في البند (ب) من الفقرة (١) من المادة (١١٩).

## المذكرة الإيضاحية:

تعرضت هذه المادة لكيفية توزيع المبالغ المقررة في المادة ( ١١٩ من هذا القانون، انظر مذكرتها الإيضاحية) عندما تكون هناك أضرار بدنية وأخرى غير بدنية، فيبدأ التوزيع على الأضرار البدنية حتى تستوفي بالكامل فإذا لم تكف المبالغ لتغطية جميع الأضرار البدنية، اشترك الباقي من ديون الأضرار البدنية مع ديون الأضرار غير البدنية في المبالغ المخصصة للديون الأخيرة، لأن الضرر البدني أولى بالرعاية من الضرر غير البدني.

وفي حالة تعدد الديون البدنية، وتعدد الديون غير البدنية المنصوص عليهما في الفقرة ١ من المادة ١١٩ من هذا القانون، ولم تكف مبالغ التعويضات المخصصة لمسئولية مالك السفينة عن ديون أصحاب هذه المجموعة للوفاء بديونهم، فإنه يتم توزيع تلك المبالغ عليهم كل بنسبة دينه طالما كان الدين غير متنازع عليه، ويعني ذلك تقسيم المبالغ المخصصة لكل مجموعة على أصحاب الديون فيها قسمة غرماً.

وقد قررت الفقرة الثانية امتيازاً للديون الناشئة عن الأضرار التي تحدثها السفينة لمنشآت الميناء أو الأحواض أو الممرات المائية أو المساعدات الملاحية الواردة في الفقرة ١/أ من المادة ١١٧ من هذا القانون عن الأضرار غير البدنية الواردة في الفقرة ب من الفقرة الأولى من المادة ١١٩ من هذا القانون، والحكمة من تقرير هذا الامتياز لتلك الديون أنها تتعلق بانتظام الملاحة البحرية، ومع ذلك فإن هذا الامتياز لهذه الديون لا يتقدم على امتياز الديون الناشئة عن الأضرار البدنية.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٨٥ من قانون التجارة البحرية المصري، ويتقارب مع الفقرة ٢ من المادة ٩٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (١٢١)

١. تعد المبالغ المخصصة للتعويضات عن الأضرار المادية الناشئة عن حادث واحد، وحده مستقلة تخصص لأداء التعويضات المستحقة عن هذا الحادث بغض النظر عن الديون الناشئة أو التي تنشأ عن حادث آخر.

٢. لا يجوز للدائن إتخاذ أي إجراء على أموال مالك السفينة إذا وضع هذا المالك فعلاً المبالغ المخصصة للتعويض تحت تصرفه.

### المذكرة الإيضاحية:

تشكل المبالغ المخصصة للتعويض عن الأضرار غير البدنية (المادية) الناشئة عن حادث واحد، مجموعة قائمة بذاتها تخصص لأداء التعويضات المستحقة عن هذا الحادث ولا يشاركها في ذلك ما قد يستحق من تعويضات عن حوادث أخرى.

وهذا يعني أن مدى مسؤولية المالك، يتحدد مع كل حادث، ومن ثم، لو تكررت الحوادث بالنسبة إلى نفس السفينة وجب على المالك أن يدفع مبلغ التحديد عن كل حادث على حدة.

وحماية لمالك السفينة ورغبة من المشرع في ضمان انتظام الاستثمار، فقد منعت الفقرة الثانية من المادة ١٢١ من هذا القانون اتخاذ أي إجراء على مال مالك السفينة إذا وضع تحت تصرف الدائن المبالغ المخصصة للتعويض أو قدم ضماناً كافياً ذلك أن في قيام المالك بأي من الأمرين ما يوفر للدائن

المضرور اقتضاء ما له من حق في سهولة ويسر مما تنتفي معه الحاجة إلى تعقب المالك بأية إجراءات قانونية.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٨٦ من قانون التجارة البحرية المصري، والفقرة الثانية من المادة ٨٧ بالنسبة للفقرة الثانية من المادة ١٢١ من هذا القانون، وتطابق أحكام المادة ٢/١/٩٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٧٣ من القانون البحري القطري.

### مادة (١٢٢)

١. إذا وفى مالك السفينة قبل توزيع المبالغ المخصصة للتعويضات أحد الديون التي يجري التوزيع بينها جاز له الحلول محل الدائن في التوزيع بمقدار المبلغ الذي أوفاه.
٢. يجوز 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.

### المذكرة الإيضاحية:

تعرضت الفقرة الأولى من هذه المادة للغرض الذي يقوم فيه مالك السفينة قبل إجراء التوزيعات بالوفاء بأحد الديون المشتركة في التوزيع، فأجازت له (للمالك) الحلول محل الدائن بمقدار ما أوفى، ولتفادي ثبوت ديون يلتزم بها المالك بعد إجراء التوزيع، فقد أجازت الفقرة الثانية من المادة للمالك أن يطلب من المحكمة الحكم بتجنيب مبالغ لأداء تعويضات يثبت المالك أنه من المحتمل أن يلتزم بها، وهي حيلة تقدر المحكمة مدى ضرورتها، وترجع

الحكمة من ذلك، الرغبة في أن يتمكن صاحب التعويض هذا من الحصول على حقه.

وهذا التجنيب مؤقت، فإذا ثبت بعد ذلك أنه لا إلزام على المالك بأداء مبالغ التعويضات التي تم تجنيبها فإن هذه المبالغ يصير توزيعها على أصحاب الديون التي خصصت أصل التعويضات للوفاء بديونهم وفقاً لذات القواعد التي كان قد تم التوزيع بموجبها ابتداءً.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/٨٨ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٧١ من القانون البحري القطري الفقرات الأخيرة للمادة، والمادة ١٠١ من قانون التجارة البحرية الأردني، والمادة ٤/٣/٩٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (١٢٣)

١. تقادم دعوى المسؤولية على مالك السفينة بمضي سنتين من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للمسئولية.
٢. ينقطع سريان المدة المنصوص عليها في الفقرة السابقة بإخطار عدلي أو تسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بنذب خبير لتقدير الأضرار وذلك بالإضافة إلى الأسباب الأخرى المقررة في القانون المدني.

#### المذكرة الإيضاحية:

طبقت هذه المادة أحكام التقادم القصير على دعوى المسؤولية على مالك السفينة، وذلك رغبة في تصفية المنازعات التي تعرض في هذا الخصوص،



وحتى تستقر المراكز القانونية ولا يصبح المسئول مهدداً بدعاوى قد يتعذر عليه الاحتفاظ بأدلتها.

والتقادم القصير الذي أورده الفقرة الأولى من هذه المادة ينحصر فقط على دعوى المسؤولية على مالك السفينة فلا يسري على الدعاوى الأخرى التي قد تقام على مالك السفينة لسبب يغير المسؤولية كدعوى المنازعة في ملكية السفينة أو الرهن البحري.

ومدة التقادم التي تخضع لها دعوى المسؤولية هي سنتان تبدأ من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للمسئولية على المالك.

وهذا التقادم كما هو واضح في الفقرة الثانية من هذه المادة، ترد عليه الأحكام المقررة في القانون المدني الفلسطيني في شأن الوقف والانقطاع.

وأسباب وانقطاع التقادم هي توجيه إخطار عدلي أو تسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار، يضاف إلى هذه الأسباب، الأسباب التي نص عليها القانون المدني الفلسطيني في المادة ٤٢٢ حيث تقول:

١. ينقطع التقادم إذا أقر المدين بحق الدائن إقراراً صريحاً أو ضمناً.
٢. يعد إقراراً ضمناً أن يترك المدين تحت يد الدائن مالا له مرهوناً رهناً حيازياً تأميناً لوفاء الدين.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/٩٠ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (١٢٤)

١. تسري أحكام تحديد مسؤولية مالك السفينة على المجهز غير المالك والمستأجر ومدير الشبوع البحري والمؤمن والأشخاص الذين

قاموا بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات إنقاذ السفينة كما تسري الأحكام المذكورة على الربان والبحارة وغيرهم من التابعين وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفهم على أن لا تجاوز مسؤولية المالك ومسئولية التابع عن الحادث الواحد الحدود المبينة في الفقرة (١) من المادة (١١٩) من هذا القانون.

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

#### المذكرة الإيضاحية:

لا تنحصر الاستفادة من تحديد المسؤولية على مالك السفينة، وإنما تسري أحكام مسؤولية مالك السفينة، وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من هذه المادة، على مستغل السفينة ولو كان غير مالك لها كما إذا كان مجهزاً أو مستأجراً أو مديراً للشبوع البحري، كما تسري ذات الأحكام على المؤمن والأشخاص الذين قدموا خدمات لها صلة مباشرة بعمليات إنقاذ السفينة، والمقصود بإنقاذ السفينة في هذا الخصوص تعويم السفينة الغارقة، أو الجانحة أو المهجورة ورفع حطامها ورفع شحنتها أو الأشياء الموجودة عليها.

كما تسري ذات الأحكام على الربان والبحارة وغيرهم من التابعين وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفهم، ويستفيد الربان والتابعون البحريون من تحديد المسؤولية حتى ولو كانت الأضرار المنشئة لدين التعويض راجعة إلى خطأ صادر منهم شخصياً مرجعة أن المضرور قد يرجع مباشرة على التابع ولكن

المالك أو المجهز لا يستطيع عملاً أن يترك تابعه يتحمل نتيجة الحكم وحده مما يحرم المالك أو المجهز بطريق غير مباشر من ميزة تحديد المسؤولية، كل ذلك شريطة ألا تتجاوز مسؤولية المالك ومسئولية التابع عن الحادث الواحد الحد الأقصى للمسئولية المبينة في المادة ١/١١٩ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية).

ورعاية من المشرع لمصلحة الربان والبحارة وغيرهم من التابعين فقد قررت الفقرة الثانية من هذه المادة بأنه إذا أقيمت الدعوى عليهم فإنه يكون لهم تحديد مسؤوليتهم ولو كان الحادث الذي نشأ عنه الضرر يرجع إلى فعل ضار شخصي صادر منهم بصفتهم المذكورة، وهذا يعني أنه إذا كان الربان أو البحار هو في نفس الوقت المالك الوحيد للسفينة أو شريكاً في ملكيتها أو مجهزاً لها فلا يجوز له التمسك بتحديد المسؤولية، وإنما يكون له ذلك إذا كان الفعل الضار الذي وقع منه بصفته رباناً أو بحاراً.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/٩١ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢/١/٩٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٧٤ من القانون البحري القطري.

## الفصل الثاني

### الربان وضباط الملاحة

والمهندسون البحريون في السفن

الفرع الأول

أحكام عامة

مادة (١٢٥)

في تطبيق أحكام هذا القانون :

١. يقصد بالربان أي شخص يتولى قيادة السفينة ويكون مسئولاً عنها.
٢. يقصد بضباط الملاحة أي شخص من غير المرشدين يتولى فعلاً تسيير السفينة أو مناوراتها ويكون مسئولاً عن النوبة.
٣. يقصد بكبير المهندسين أي شخص مسئول بصفة دائمة عن إدارة القوى الميكانيكية المحركة للسفينة.
٤. يقصد بالمهندس أي شخص مسئول يتولى إدارة آلات السفينة ويكون مسئولاً عن النوبة.
٥. تحدد رتب البحارة والمهندسين والضباط وفقاً لأحكام النظام الخاص الذي يصدره وزير النقل والمواصلات.

المذكرة الإيضاحية:

تتناول هذه المادة بعض التعريفات المتعلقة بالربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين في السفن، ففي الفقرة الأولى من المادة عرفت الربان

بأنه الشخص الذي يتولى قيادة السفينة ويكون مسؤولاً عنها، ومعيار المسؤولية سيحدد وفقاً لأحكام المواد ١٣٠ لغاية المادة ١٤٥ من هذا القانون. وفي الفقرة الثانية من المادة حدد المقصود من ضابط الملاحة، هو شخص ليس من المرشدين يتولى بصورة فعلية وعملية تسيير السفينة أو مناوراتها ويكون مسؤولاً عن النوبة. أما في الفقرة الثالثة: فقد بينت المادة المقصود من كبير المهندسين، وهو شخص مسئول بصفة دائمة عن القوى الميكانيكية المحركة للسفينة. أما الفقرة الرابعة: فقد تعرضت للشخص الذي يتولى بصورة فعلية وعملية إدارة آلات السفينة ويكون مسؤولاً عن النوبة وهو المهندس. وفي الفقرة الخامسة من المادة فقد أوضحت في تحديد رتب البحارة والمهندسين والضباط لأحكام النظام الخاص الذي يصدره وزير النقل والمواصلات. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١ من القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٠م في شأن الربانية وضباط الملاحة والمهندسين البحريين في السفن التجارية الكويتي، ما عدا الفقرة الخامسة.

#### مادة (١٢٦)

لا يجوز أن يتولى أي شخص من الأشخاص المبينين في المادة السابقة عمله على السفينة إلا إذا كان يحمل الشهادة أو المؤهل المناسب الذي يعتمد عليه مكتب تسجيل السفن.

#### المذكرة الإيضاحية:

رغبة من المشرع بتنظيم الملاحة البحرية، وذلك من حيث الأشخاص الذين يتولون هذه المهمة فقد اشترطت هذه المادة بأن الأشخاص الذين تولت المادة

(١٢٥) من هذا القانون تحديدهم وتحديد المقصود بهم، لا يجوز لأي منهم العمل على السفينة أو أن يمارس عمله على ظهرها إلا إذا كان يحمل الشهادة أو المؤهل المناسب الذي يؤهله شغل الوظيفة أو المهنة التي يقوم بها على ظهر السفينة على أن تكون هذه الشهادة أو المؤهل المناسب معتمداً من قبل مكتب تسجيل السفن.

هذا يعني أن ضابط عمل الأشخاص المنصوص عليه في المادة ١٢٥ من هذا القانون هو الشهادة التي تؤهله أن يكون رباناً أو ضابطاً أو كبيراً للمهندسين أو مهندساً والمصادق عليها من مكتب تسجيل السفن، وأن تتوافق رتبته مع أحكام النظام الخاص الذي يصدره وزير النقل والمواصلات وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من المادة (١٢٥) من هذا القانون، انظر مذكرتها الإيضاحية).  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢ من القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٠م في شأن الربانية وضباط الملاحة المهندسين البحريين في السفن التجارية الكويتي.

#### مادة (١٢٧)

١. كل سفينة فلسطينية تزيد حمولتها على مائة وخمسين طناً يجب أن تكون مزودة عند إيجارها بالعدد الكافي من الرجال الأكفاء، وبوجه خاص يجب أن تكون مزودة بالأشخاص التاليين ممن يحملون الشهادات المناسبة لعملهم والمعتمدة من مكتب تسجيل السفن :

أ. ربان.

ب. اثنين على الأقل من ضباط الملاحة على ألا تقل شهادة أحدهما عن ضابط ملاح أول.

ج. اثنين من المهندسين البحريين على ألا تقل شهادة أحدهما عن كبير مهندسين.

٢. يجوز بقرار من وزير النقل والمواصلات اشتراط عدد أكبر أو أقل من ضباط الملاحة والمهندسين وفقاً لحمولة السفينة والغرض من تسييرها.

#### المذكرة الإيضاحية:

توجب هذه المادة، على كل سفينة تتمتع بالجنسية الفلسطينية، وتزيد حمولتها على مائة وخمسين طناً، بأن تكون مزودة عند إيجارها بالعدد الكافي من الرجال الأكفاء وبوجه خاص، بجب أن تكون مزودة بربان، اثنين على الأقل من ضباط الملاحة واثنين من المهندسين البحريين.

وقد اشترطت الفقرة الأولى، توافر مواصفات في هؤلاء الرجال وعلى وجه الخصوص في ضباط الملاحة، بحيث لا يقبل العمل بالنسبة لهذه السفن المشار إليها في هذه الفقرة، إلا إذا توافرت في أحدهما شهادة لا تقل عن كبير المهندسين وفقاً لأحكام المادة ١٢٥ من هذا القانون.

والعلة من اشتراط هذه المواصفات، هي رغبة المشرع في تحقيق أعلى درجات للانضباط والتنظيم للملاحة البحرية.

وقد أجازت الفقرة الثانية من المادة وبقرار من وزير النقل والمواصلات اشتراط عدد أكبر أو أقل من ضباط الملاحة والمهندسين وفقاً لحمولة السفينة والغرض من تسييرها، فزيادة العدد المطلوب وفقاً للفقرة الأولى من الضباط والمهندسين أو إنقاص العدد مرهوناً لما يراه أصحاب الشأن، وما تقتضيه

حمولة السفينة والغرض من تسييرها على أن يكون ذلك بقرار من وزير النقل والمواصلات، لذا فهذه المسألة جوازية وليست وجوبية. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣ من القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٠م في شأن الربانية وضباط الملاحة والمهندسين البحريين في السفن التجارية الكويتي.

### مادة (١٢٨)

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ستة أشهر وبغرامة لا تجاوز ألفي دينار أردني أو بما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين :

١. كل من يخالف حكم المادة (١٢٦) أو يتوصل بطريق الغش أو باستعمال أوراق مزورة إلى شغل وظيفة ربان أو ضابط ملاح أو مهندس بحري.

٢. كل مالك أو مجهز يخالف حكم المادة (١٢٧) من هذا القانون.

### المذكرة الإيضاحية:

ولتحقيق الغايات المقصودة من المادة ١٢٦ (انظر مذكرتها الإيضاحية) والمادة ١٢٧. (انظر مذكرتها الإيضاحية) فقد أوجب المشرع توقيع العقوبة المنصوص عليها في هذه المادة، وهي عقوبة تصل إلى مدة لا تزيد على ستة أشهر وبغرامة لا تجاوز ألفي دينار أردني أو بما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين وذلك وفقاً لما تراه الجهة المختصة بتوقيع مثل هذه العقوبة من الظروف والملابسات التي تحيط بالمخالفة المرتكبة.



والأفعال المعاقب عليها وفقاً لأحكام هذه المادة، التوصل بطريق الغش أو باستعمال أوراق مزورة بهدف شغل وظيفة ريان أو ضابط ملاح أو مهندس بحري وفقاً لأحكام المادة (١٢٦ من هذا القانون)، كما يعاقب مالك السفينة أو تجهزها إذا لم يكن هو المالك، إذا خالف أحكام المادة (١٢٧ من هذا القانون) من حيث ما يجب أن يتوافر من رجال أكفاء على ظهر السفينة. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٤ من القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٠م في شأن الريانية وضباط الملاحه والمهندسين البحريين في السفن التجارية الكويتي.

### مادة (١٢٩)

لا تسري أحكام هذا الفرع على :

١. السفن الحربية.
٢. السفن المملوكة للدولة أو أحد الأشخاص العامة والمخصصة لمرفق عام غير تجاري.
٣. السفن الخشبية بدائية الصنع.

#### المذكرة الإيضاحية:

تطبق أحكام هذا الفرع من هذا القانون على كل السفن، ما عدا ما استثنته هذه المادة كالسفن الحربية، السفن المملوكة للدولة أو أحد الأشخاص العامة والمخصصة لمرفق عام غير تجاري كما يستثنى من تطبيق أحكام هذا الفرع السفن الخشبية بدائية الصنع، بهدف إتاحة الفرصة لمن تعود إليهم هذه السفن في عمل تنظيم يتفق والهدف من السفينة وطبيعتها.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٥ من القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٠م في شأن الربانية وضباط الملاحة والمهندسين البحريين في السفن التجارية الكويتي.

## الفرع الثاني

### الربان

#### مادة (١٣٠)

١. يعين مجهزة السفينة الربان ويعزله وللربان في حالة عزله، الحق في التعويض إن كان له مقتضى وفقاً للقواعد العامة.
٢. يراعى بالشروط الواجب توافرها في تعيين الربان الاتفاقيات الدولية الموقع عليها من قبل دولة فلسطين.

#### المذكرة الإيضاحية:

من يملك التعيين يملك العزل، من هذا المنطلق تعطي الفقرة الأولى الحق لمجهزة السفينة في تعيين الربان، والحق في عزله. المجهزة وفقاً لهذه المادة ليس هو المالك دائماً، فقد يكون المجهزة هو المستأجر للسفينة، ومن ثم، فكلمة المجهزة تصدق على المالك وأيضاً على غير المالك. وقد أعطت الفقرة الأولى للربان في حالة عزله، الحق في المطالبة في التعويض عن الأضرار التي تكون قد لحقته من وراء عزله، فقد يكون المجهزة متعسفاً في استعمال حقه، أو قد يكون العزل في وقت غير مناسب مما يترتب على ذلك الإضرار بالربان، ومن المعروف أن التعويض يقبل

الضرر، ومن ثم، إذا لم يترتب على العزل أي ضرر لحق الربان فلا يجوز للجهة المختصة الحكم بالتعويض، ولذلك شددت نهاية الفقرة الأولى من هذه المادة أن الحكم بالتعويض لا يكون إلا إذا كان مسبباً وفقاً للقواعد العامة، وقد أجمعت التشريعات على إعطاء الربان في حالة عزله الحق في المطالبة بالتعويض، حيث أن هذا الحق يضع حداً لا يستهان به من حرية المجهز المطلقة في عزل الربان وحتى لا يستعمل حق العزل في غير الأحوال التي شرع من أجلها.

وقد أوجبت الفقرة الثانية على مجهزة السفينة أن يراعي عند تعيين الربان الشروط الواجب توافرها فيه، وفقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية التي تكون دولة فلسطين قد وقعت عليها والتزمت بتطبيقها والأخذ بأحكامها، هذا فضلاً عما يجب أن يتقيد به المجهز عند اختياره وتعيينه الربان بأحكام المادة (١٢٦) من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية).

وحق المجهز في عزل الربان في أي وقت يرجع إلى أن الأخير يتمتع بسلطات واسعة في مباشرته لعمله، والذي يتم في جانبه الأكبر بعيداً عن المجهز، ومن ثم كان حق منح هذا الحق للمجهز إذا ما فقد الثقة في الربان، خاصة وأنه بالإضافة إلى أن السفينة في حد ذاتها تمثل ثروة كبيرة لا يصح أن تبقى تحت يد من لا يأتئنه صاحبها عليها، فإن الربان نائب قانوني عن المجهز يسأل الأخير عن أعماله بما لا يتصور معه الإبقاء على الربان إذا ما وجد المجهز في أفعاله وتصرفاته ما يخل بتلك النيابة أو ما يستغل مسئوليته.

وحق المجهز في عزل الربان وفقاً لأحكام هذه المادة من هذا القانون متعلق بالنظام العام ومن ثم لا يجوز الاتفاق على خلافه، ويقع باطلاً كل شرط يقيد استعمال هذا الحق.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٩٢ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٩٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٧٥ من القانون البحري القطري، والمادة ١٠٨ من قانون التجارة البحرية الأردني.

### مادة (١٣١)

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

٢. يجب على الربان أن يراعي في قيادة السفينة الأصول الفنية في الملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية النافذة في دولة فلسطين والعرف البحري والأحكام المعمول بها في موانئ الدولة التي توجد بها السفينة، وعليه أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة وأن يراعي كفاية المؤن وما يلزم السفينة خلال الرحلة البحرية.

### المذكرة الإيضاحية:

للربان وظائف عديدة على ظهر السفينة، وقد تناولت هذه المادة وظيفة الربان بقيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية، فهو الذي تتعد له قيادة السفينة وإدارة الرحلة، وهي وظيفة فنية يتمتع بها الربان بقدر من السلطات التي منحها له القانون.

والربان في ممارسته لهذه الوظيفة، يلتزم بالاستعانة بخدمات المرشد إذا دخل في أي منطقة من مناطق الإرشاد أو تحرك فيها أو خرج منها. ولأن الربان تابع للمجهز فهو يقوم بقيادة السفينة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، ويلتزم في هذا الصدد باتباع خط السير الذي رسمه له المجهز، فليس له أن ينحرف عنه كما يمتنع عليه أن يرسو في ميناء غير مقرر إلا إذا ألجأته إلى ذلك ظروف قاهرة كرياح شديدة أو أنواء أو عواصف أو خلل طرأ على آلات السفينة.

ويتمتع الربان في أدائه لوظيفته الفنية بقيادة السفينة باستقلال تام ومطلق بحيث لا يجوز للمجهز أن يصدر إليه تعليمات وأوامر في هذا الشأن، ويجب على الربان أن يرفض أي أمر من المجهز مخالف للأصول الفنية لقيادة السفينة، ويبطل أي شرط يضعه المجهز ليقيد به سلطة الربان في هذا الخصوص، والإقرار للربان بهذا الاستقلال مرجعه أن سلامة السفينة وما عليها من مسافرين وبضائع يتوقفان على حزم الربان واحترامه للقواعد الفنية للملاحة، إلا أن ذلك، يجب ألا يعطي معنى بأن للربان سلطة تحكمية وأنه لا سبيل لمساءلته، بل أن مناقشة سلوكه أمر واجب بعد عودته من الرحلة البحرية، وقد زالت الظروف التي أوجبت استقلال الربان إذ لا مانع من مطالبته بتبرير تصرفاته التي اتخذها بمحض إرادته ومباشرة منه لسلطاته، وذلك بناء على طلب كل من أصابه ضرر، أو من جانب السلطة العامة. ويقوم بقيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية في حالة وفاة الربان، أو غيابه، أو وجود أي مانع آخر يمنع الربان من القيادة كالمرض على سبيل المثال، الضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة.

وتوجب الفقرة الثانية من المادة على الربان عدة واجبات تدخل في مفهوم آداب القيادة، وهي أن يراعي في قيادة السفينة الأصول الفنية في الملاحة البحرية وأن يراعي إلى جانب هذه الأصول، ما توجبه الاتفاقيات الدولية النافذة في دولة فلسطين وما تقضي به الأعراف البحرية والأحكام المعمول بها في موانئ الدول التي توجد بها السفينة.

كما يجب على الربان عند قيادته للسفينة أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة وما يقتضيه ذلك من التحقق من كفاية المؤن وما يلزم السفينة خلال الرحلة البحرية.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣/٢/١/٩٣ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٩٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٧٦ من القانون البحري القطري، يقارب المادة ١٢٠ من قانون التجارة البحرية الأردني.

#### مادة (١٣٢)

لا يجوز للربان أن يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى وصول السفينة إلى مرسى أو ميناء مأمون، كما لا يجوز له أن يغادر السفينة أو أن يأمر بتركها إلا بسبب خطر محقق وبعد أخذ رأي ضباطها وإثباته بمحضر موقع عليه منهم وفي هذه الحالة يجب عليه إنقاذ النقود وأوراق السفينة وأثمن البضائع إذا تيسر ذلك.

#### المذكرة الإيضاحية:

ومن قبيل الواجبات التي تفرضها على الربان آداب القيادة، أن لا يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى وصول السفينة إلى مرسى أو ميناء

مأمون، كما لا يجوز له أن يغادر السفينة أو أن يأمر بتركها إلا بسبب خطر محقق، وبعد أخذ رأي ضباط السفينة وإثبات ذلك بمحضر موقع عليه منهم. وترك السفينة من قبل الربان، لا يخضع إلى سلطته المطلقة في إدارة قيادة السفينة، وإنما يجب أن يكون الترك بسبب خطر محقق، وأخذ رأي الضباط الموجودين على ظهر السفينة وفقاً لأحكام النصوص السابقة من هذا القانون، وأن يثبت ذلك بمحضر موقع عليه من الربان ومن الضباط وذلك لإعفائه من مسئولية ترك السفينة أو الأمر بتركها من قبله، فترك السفينة جريمة يعاقب عليها القانون في المادة (١١٠) من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية) وذلك بالحبس مدة لا تزيد على سنتين.

فإذا ما اتخذ الربان جميع الإجراءات القانونية وقام سبب للترك، على الربان في هذه الحالة أن ينقذ النقود وأوراق السفينة وأثمن البضائع الموجودة على ظهر السفينة، كل ذلك إذا تيسر له ذلك، والتزام ربان السفينة في هذا هو التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة، ويسأل عن عدم بذل العناية الواجبة في إنقاذ النقود وأوراق السفينة وأثمن البضائع على أساس المعيار العام في المسئولية وهو الرجل المعتاد وذلك وفقاً للقواعد العامة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/٩٤ من قانون التجارة البحرية المصرية، والمادة ٢/١/١٠٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٧٧ من القانون البحري القطري، ويقارب المادة ١٢٠ من قانون التجارة البحرية الأردني.

### مادة (١٣٣)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

من ضمن واجبات الربان والتي تمليها آداب القيادة عليه، تولى توجيه قيادة السفينة بنفسه عند دخولها الموانئ أو المراسي أو الأنهار أو خروجها منها أو أثناء اجتياز الممرات البحرية، وكذلك في جميع الأحوال التي تعترض فيها الملاحة عقبات خاصة، ولو كان ملزماً بالاستعانة بمرشد إذ لا يعني وجود المرشد على السفينة تخلي الربان عن القيادة له، فالمرشد ليس إلا ناصح يدلي بالرأي ولا يتولى تنفيذه.

كما يقع على الربان بعض الواجبات التي تمليها آداب القيادة، ومن أمثلتها أن الربان ينبغي أن يكون آخر من يغادر السفينة إذا أشرفت على الغرق أو اشتعلت فيها النيران، ويحترم الربان عادة هذا التقليد، ومنهم من يتعلق بسفينته فيظل على ظهرها إذا نكبت حتى يهوي معها إلى قاع البحر.

ولا شك أن هذه الواجبات التي تقع على الربان في أدائه لوظيفته الفنية تكمل بعض الأخلاقيات التي يجب أن يتحلى بها الربان، وهي واجبات لم تشر إليها النصوص حيث لا يفرضها القانون وإنما مرجعها التقاليد البحرية وضمير الربان.



يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٩٥ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٧٨ من القانون البحري القطري، والمادة ١٠١ من قانون التجارة  
البحرية الكويتي، ويقارب المادة ١٢٠ من قانون التجارة البحرية الأردني.

#### مادة (١٣٤)

يكون للربان سلطة التوثيق على السفينة كما تكون له جميع السلطات  
التي تقررها القواعد والأعراف المعمول بها في الملاحة البحرية على  
الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة، وهو المسؤول عن النظام  
وأمن السفينة وسلامة الرحلة وله توقيع العقوبات التأديبية.

#### المذكرة الإيضاحية:

خولت هذه المادة للربان سلطة التوثيق على السفينة، وجميع السلطات التي  
تقررها القواعد والأعراف المعمول بها في الملاحة البحرية على الأشخاص  
الموجودين على ظهر السفينة.

ويعد الربان المسؤول عن النظام وأمن السفينة وسلامة الرحلة، وله توقيع  
العقوبات التأديبية (انظر المواد ٩٤ لغاية المادة ١١٤ من هذا القانون، انظر  
مذكراتها الإيضاحية).

والجرائم التأديبية هي التي يرتكبها أفراد الطاقم وهي جرائم متعلقة  
بالوظيفة، وهذه الجرائم تشمل بوجه عام كل عمل يكون فيه إخلال بالنظام أو  
بخدمة السفينة، وذلك سببه أن واجبات الطاقم لحفظ النظام لا حصر لها، كما  
أنه من خصائص المخالفات التأديبية عدم القابلية للتحديد مقدماً، ومن ثم، كل  
من يخل بالنظام يعد مخالفة تأديبية.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/٩٦ من قانون التجارة البحرية المصرية، والمادة ٢/١/١٠٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٧٩ من القانون البحري القطري.

### مادة (١٣٥)

١. يتولى الربان قيد المواليد والوفيات التي تقع في السفينة، وعليه إثبات هذه الوقائع في دفتر الحوادث الرسمي للسفينة وتبليغها إلى قنصل دولة فلسطين في أول ميناء ترسو فيه إن وجد، وفي حالة عدم وجود قنصل يجري التبليغ لسفارة الدولة القائمة بأعمال قنصل دولة فلسطين، كما يجري التبليغ إلى الإدارة البحرية في فلسطين عند العودة إليها على أن تراعى الإجراءات المنصوص عليها في القوانين الخاصة بالأحوال المدنية.

٢. على الربان في حالة وفاة أحد الأشخاص الموجودين في السفينة أن يقوم بالاشتراك مع أحد ضباط السفينة بجرد أمتعة المتوفى والمحافظة عليها وتسليمها إلى الإدارة البحرية المختصة في أول ميناء من الموانئ الفلسطينية.

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

### المذكرة الإيضاحية:

وضحت المادة موضوع سلطة التوثيق التي خولها القانون للربان في المادة (١٣٤ من هذا القانون)، فالربان يتولى بناء على الفقرة الأولى من هذه المادة

قيد المواليد التي وقعت على ظهر السفينة والوفيات، وإثباتها في دفتر الحوادث الرسمي للسفينة.

فإذا قام بذلك، توجب عليه الفقرة تبليغ ما أثبتته إلى قنصل دولة فلسطين في أول ميناء ترسو فيه السفينة إن وجد القنصل، وفي حالة عدم وجوده يجري التبليغ لسفارة الدولة القائمة بأعمال قنصل دولة فلسطين، كما يجب أن يبلغ الربان الإدارة البحرية في فلسطين لدى العودة إليها، كل ذلك مع وجوب مراعاة الإجراءات المنصوص عليها في القوانين الخاصة بالأحوال المدنية. وفي حالة وفاة أحد الأشخاص من على ظهر السفينة، توجب الفقرة الثانية من المادة على الربان أن يقوم بالاشتراك مع أحد ضباط السفينة، بجرد أمتعة المتوفي، والمحافظة عليها ثم تسليمها إلى الإدارة البحرية المختصة في أول ميناء من الموانئ الفلسطينية.

كما توجب الفقرة الثالثة من المادة على الربان، بأنه إذا أصيب أحد الأشخاص الموجودين في السفينة بمرض معد أن يتخذ جميع الإجراءات الضرورية واللازمة في إسعافه، وقد أجازت الفقرة للربان إنزال المريض في أقرب مكان يمكن علاجه فيه إذا لم يتم السيطرة على المرض.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٩٧ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٠٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٨٠ من القانون البحري القطري، ويقارب حكم المادة ١١٨ من قانون التجارة البحرية الأردني.

## مادة (١٣٦)

١. إذا وقعت جريمة على ظهر السفينة، فللربان أن يتولى سلطة التحقيق الابتدائي فيها حتى وصول السلطات المختصة وله أن يجري التحريات التي لا تحتمل التأخير، وأن يأمر عند الاقتضاء بالقبض على المتهم وتفتيش المسافرين والبحارة، ويتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التي قد تفيد في إثبات الجريمة.
٢. يحرر الربان تقريراً بإجراءات التحقيق وبنتيجه ويسلمه مرفقاً بمحضر التحقيق والأشياء المضبوطة إلى النيابة العامة في أول ميناء من الموانئ الفلسطينية.

### المذكرة الإيضاحية:

خولت هذه المادة للربان سلطة إجراء التحريات الأولية إذا وقعت جريمة على ظهر السفينة إلى حين وصول السلطات المختصة، وله ضمن هذه السلطة، جمع الاستدلالات وإجراء التحريات التي لا تحتمل التأخير، وله عند الاقتضاء أن يأمر بالتحفظ على المتهم وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التي تفيد في إثبات الجريمة، كالتحفظ على السلاح الذي استخدم في الجريمة، وبصمات الأصابع أو آثار الأقدام ووضع الأختام على مكان ارتكاب الجريمة ومنع الأشخاص من دخول هذه الأماكن.

والتحريات الأولية تشمل، التحريات اللازمة للكشف عما ارتكب من جرائم على السفينة وكذلك الكشف عن مرتكبها، والتحقيق معه، وله في ذلك أيضاً أن يأمر بالقبض على المتهم وتفتيش المسافرين وكذلك البحارة، والقبض

يقصد به حرمان الشخص من حرية التجول ولو لفترة يسيرة، وهو بعبارة أخرى إمساك للشخص وتقييد حركته وحرمانه من حرية التجول دون أن يتعلق الأمر على قضاء فترة زمنية معينة، ولما كان هذا الإجراء ينطوي على المساس بأحد حقوق الإنسان وهو حريته في التحرك، فقد أحاطه المشرع بالعديد من القيود، وذلك أنه لا يضير العدالة إفلات مجرم من العقاب بقدر ما يضيرها التعرض إلى حريات الناس والقبض عليهم بدون وجه حق. وكل ما يقوم به الربان صحيح ما دام ما قام به قد تم بعيداً عن كل تصادم مع أخلاق الجماعة وما دام غير متضمن لأي انتهاك لحرية الأفراد.

وقد أوجبت الفقرة الثانية على الربان تحرير تقرير بالإجراءات التي اتخذها في التحقيق والنتيجة التي انتهى إليها، وتسليم هذا التقرير مرفقاً به محضر جمع الاستدلالات والأشياء المضبوطة إلى النيابة العامة في أول ميناء من الموانئ الفلسطينية.

والمحضر الذي يقوم به الربان، لا يعدو أن يكون مجرد إثبات حالة وتجميع للمعلومات، ويقتصر أثره القانوني على إثبات كل ما تلقاه الربان من استدلال وأقوال.

ويلتزم الربان عند ممارسته لهذه السلطة أن يمارسها في نطاق الحدود والقيود والقواعد والإجراءات المقررة وفقاً لأحكام قانون الإجراءات الجنائية. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/٩٨ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٠٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٨١ من القانون البحري القطري.

مادة (١٣٧)

١. يعد الربان نائباً عن المجهز ويمثله أمام القضاء ويمارس السلطات التي يقررها له القانون قبل من له مصلحة في السفينة أو الشحنة دون حاجة إلى ذكر اسم المجهز، وكل تقييد يرد على هذه النيابة لا يحتج به على الغير حسن النية.
٢. لا تثبت للربان صفة النائب عن المجهز إلا في المكان الذي لا يوجد فيه المجهز أو وكيله ولا يحتج بوجود المجهز أو وكيله قبل الغير إلا إذا كان هذا الغير يعلم بذلك.
٣. تشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة، ومع ذلك يجوز للربان القيام بالأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالإصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وفصلهم في المكان الذي يوجد فيه المجهز أو وكيله.

المذكرة الإيضاحية:

يعد الربان وفقاً لأحكام القانون نائباً عن المجهز ويمثله أمام القضاء، وبناء على ذلك للربان أن يمارس جميع السلطات التي يقررها له القانون قبل من له مصلحة في السفينة أو الشحنة دون حاجة إلى ذكر اسم المجهز. وحماية للغير حسن النية والذي يتعامل معه الربان، فلم يجر القانون الاحتجاج في مواجهته بأي تقييد يرد على نيابة الربان طالما كان هذا الغير يجهل وجود هذا القيد على نيابة الربان.

أما عن النطاق المكاني الذي تتقرر فيه للربان هذه النيابة، فهو حيث لا يوجد المجهز أو من يمثله في المكان الذي يباشر فيه الربان العمل القانوني، إذ يفقد الربان في المحل الذي يوجد فيه المجهز أو وكيله صفته في تمثيله، ومع ذلك، فإنه لا يجوز الاحتجاج قبل الغير بوجود المجهز أو وكيله في المكان الذي يبرم فيه الربان العمل القانوني إلا إذا كان الغير يعلم ذلك، أي أن المشرع في هذه الفقرة قد افترض عدم علم الغير بوجود المجهز أو وكيله في ذلك المكان ووضع على عاتق خصمه (الربان) عبء إثبات ذلك العلم، وذلك حماية من المشرع للغير لحسن النية.

وتشتمل النيابة المقررة للربان وفقاً لأحكام هذه المادة القيام بالأعمال اللازمة للسفينة والرحلة، كما له القيام بجميع الأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالإصلاحات البسيطة (إصلاح السفينة)، وإبرام عقود العمل مع البحارة، وكذلك فصلهم في المكان الذي يوجد فيه المجهز أو وكيله، وشراء ما يلزم السفينة من أغذية ومؤن.

وإذا كان الربان يمثل المجهز قضاء في كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة باسمه دون الحاجة إلى ذكر اسم المجهز كما ورد في الفقرة الأولى من هذه المادة، إلا أن صفة الربان كقائد تزول إذا تمسك في الدعوى بشروط خاصة به كالإعفاء من المسؤولية عن أخطائه الشخصية، كما أن تلك الصفة (النيابة) تقتصر على ما يدخل في سلطة الربان، ومن ثم فإذا كانت الدعوى متعلقة بمسائل هو بعيد عنها وإنما تخص المجهز فيجب أن ترفع على المجهز وحده مباشرة، ومن ناحية أخرى، فإن للربان سلطة تمثيل المجهز أمام القضاء ولو

تعلقت الدعوى بأمر وقع قبل استخدام الربان، كما تظل له هذه السلطة ولو غرقت السفينة كلية.

هذا من جانب، ومن جانب آخر، فإن نطاق نيابة الربان عن المجهز، وهي نيابة قانونية بين القانون مداها، يجوز تحديدها أو توسيعها بإرادة أطراف العقد أي المجهز والربان، بخلاف الحال بالنسبة لنطاق وظيفة الربان الفنية، ولكن الغير حسن النية يجب ألا يضار عما قد يورده المجهز في عقد استخدام الربان من قيود على صلاحيات الربان التجارية التي يستمدّها من القانون أو من مخالفة الربان لهذه القيود، إذ لهذا الغير أن يعتمد على أن الربان يتصرف في حدود صلاحياته القانونية، ونيابة الربان عن المجهز بالرغم من أن مصدرها القانون، إلى أنها تنتهي بعد عزله من وظيفته.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٩٩ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٠٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٨٢ من القانون البحري القطري، ويقارب حكم المادة ١١٧ من قانون التجارة البحرية الأردني.

#### مادة (١٣٨)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تقرر هذه المادة حكماً تملية القواعد العامة في النيابة، وهو التزام الوكيل باتباع تعليمات الأصيل، فنصت على وجوب أن يتبع الربان فيما يتعلق



بوظائفه التجارية تعليمات المجهز، وكذلك وجوب إخطار المجهز وفقاً للعرف بكل أمر خاص بالسفينة والشحنة.  
بناء على ذلك، يسأل الربان عن كل تجاوز لهذه التعليمات وفقاً للأحكام العامة في النيابة إلا في الحالة التي يقر فيها المجهز هذه التجاوزات.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٠٠ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٠٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٨٣ من القانون البحري القطري.

### مادة (١٣٩)

١. على الربان أن يحتفظ في السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة.
٢. كما عليه أن يمسك دفتر الحوادث الرسمي للسفينة ويجب ترقيم صفحات هذا الدفتر والتأشير عليه من قبل الإدارة البحرية ووضع خاتمها عليه.
٣. يذكر في دفتر الحوادث الرسمي للسفينة الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر ويشمل الدفتر بياناً بالجرائم والأفعال التي قد يرتكبها البحارة أو المسافرون والعقوبات التأديبية التي وقعت عليهم والمواليد والوفيات التي حدثت في السفينة.

٤. على الربان في السفن ذات المحرك أن يمكس دفترأ خاصأ بالآلات المحركة يذكر فيها كمية الوقود التي أخذها عند السفر وما يستهلك منها يومياً وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة.

#### المذكرة الإيضاحية:

من واجبات الربان الإدارية أن يحتفظ في السفينة بالوثائق التي يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة. والمقصود بالوثائق، الشهادات والرخص والدفاتر والسجلات التي يفرضها القانون البحري والقوانين الأخرى.

وقد أوجبت المادة أن يمكس الربان بدفترين، هما دفتر الحوادث الرسمي للسفينة وهو ما ذكر في الفقرة الثانية من هذه المادة، ودفتر خاص بالآلات المحركة للسفينة وهو ما ذكر في الفقرة الثالثة من هذه المادة.

وقد أوجبت المادة ترقيم صفحات دفتر الحوادث الرسمي للسفينة والتأشير عليه من الإدارة البحرية المختصة، وأنه يتعين أن تدرج فيه الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة، والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر وبيان بالجرائم والأفعال التي قد يرتكبها البحارة أو المسافرين والعقوبات التأديبية التي وقعت عليهم والمواليد والوفيات التي حدثت في السفينة.

ولدفتر الحوادث الرسمي الحجية التي للدفاتر التجارية بصدد الوقائع المادية المدونة فيه دون الأسباب التي تعلل بها هذه الوقائع وذلك طالما كان السدفتر مستوفياً للشروط التي يتطلبها القانون.

أما الدفتر الثاني الذي أوجبت المادة مسكه من قبل الربان، فهو الدفتر الخاص بالآلات المحركة وذلك في السفن ذات المحرك، يذكر فيه كمية الوقود التي أخذها الربان عند سفره وما يستهلك منها يومياً وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٠٢ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٠٧ و ١٠٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٨٥ من القانون البحري القطري، ويقارب المادة ١١٨ من قانون التجارة البحرية الأردني.

#### مادة (١٤٠)

على الربان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو المكان الذي رست فيه اختياراً أو اضطراراً أن يقدم دفتر الحوادث الرسمي للسفينة إلى الإدارة البحرية للتأشير عليه، ويكون التأشير في الخارج من قنصل دولة فلسطين أو من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده.

#### المذكرة الإيضاحية:

توجب هذه المادة على الربان أن يقدم دفتر الحوادث الرسمي للسفينة (انظر المادة ١٣٩ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية) خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو المكان الذي رست فيه اختياراً أو اضطراراً إلى الإدارة البحرية للتأشير عليه، وإلى قنصل دولة فلسطين للتأشير على دفتر الحوادث الرسمي إذا كانت السفينة في الخارج أو إلى السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده.

ويعد هذا الالتزام الذي تفرضه هذه المادة من قبيل الالتزامات الإدارية،  
الواجب الوفاء بها من قبل الربان الذي خوله القانون سلطة التوثيق.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٠٣ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ١٠٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٨٦ من القانون  
البحري القطري، ويقارب المادة ١١٨ من قانون التجارة البحرية الأردني.

#### مادة (١٤١)

١. إذا طرأت أثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة أو  
الأشخاص الموجودين عليها أو بالشحنة وجب على الربان أن يعد  
تقريراً بذلك يوقع عليه ويصادق عليه من الضابط الأول وكبير  
المهندسين العاملين في السفينة أو من يقوم مقامهما.
٢. على الربان أن يقدم التقرير إلى الإدارة البحرية خلال أربع  
وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء أو المرسى، ويقدم  
التقرير خارج دولة فلسطين إلى القنصل أو السلطة المحلية  
المختصة عند عدم وجوده.
٣. على السلطة التي تسلمت التقرير أن تحيله في أقرب وقت إلى  
المحكمة المختصة التي يقع في دائرتها مركز تسجيل السفن أو إلى  
الجهة القضائية المختصة في الخارج للتحقيق فيه وذلك باستجواب  
البحارة والمسافرين وجمع المعلومات التي تساعد في الوصول إلى  
الحقيقة وتحرير محضر بكل ذلك، وإذا لم يحقق التقرير بالطريقة

السابقة فلا يصلح دليلاً أمام القضاء، ومع ذلك يجوز في جميع الأحوال إقامة الدليل على خلاف ما جاء في التقرير.

٤. لا يجوز للربان فيما عدا حالة الضرورة أن يشرع في تفريغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور في هذه المادة.

#### المذكرة الإيضاحية:

يلتزم الربان وفقاً لأحكام هذه المادة بتقديم تقرير إذا طرأت أثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة أو الأشخاص الموجودين عليها أو يتعلق بالشحنة موقع عليه من قبله (الربان) ومصادق عليه من الضابط الأول وكبير المهندسين العاملين في السفينة أو من يقوم مقامهما.

ومناطق التزام الربان بتقديم مثل هذا التقرير، هو قيام حوادث غير عادية، كتعرضها إلى أعمال القرصنة، إطلاق صواريخ عليها وما شابه ذلك، أو تصادم أدى إلى وقوع أضرار كبيرة في السفينة أو الأشخاص الموجودين على السفينة أو الإضرار بالبضائع كاشتعال حريق.... الخ، وتقدير مثل هذه الحوادث يخضع إلى تقدير السلطة القضائية المختصة التي ستنتظر النزاع.

وعلى الربان أن يقدم هذا التقرير خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء أو المرسى، بينما يقدم إلى قنصل دولة فلسطين إذا كانت السفينة في الخارج أو إلى السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده.

على السلطة التي تسلمت التقرير وفقاً للفقرة الثالثة من هذه المادة، أن تحيله في أقرب وقت إلى المحكمة المختصة التي يقع في دائرتها مركز تسجيل السفن أو إلى الجهة القضائية المختصة في الخارج للتحقيق فيه ويكون

التحقيق عن طريق استجواب البحارة والمسافرين وجمع المعلومات التي تساعد في الوصول إلى الحقيقة وتحرير محضر بكل ذلك.

وإذا لم يتم تحقيق التقرير بهذه الطريقة فلا يصلح دليلاً أمام القضاء، ومع ذلك، يمكن استخدام التقرير كقرينة عادية عما ورد فيه، في الحالة التي يفتقد التقرير فيه الشروط التي نصت عليها هذه المادة، وقد كانت المادة ٦٢ من القانون التجاري البحري المصري الملغي تقضي بأن التقرير الذي لم يحقق لا تكون له حجية في الإثبات وأنه لا يستثنى من ذلك إلا الحالة التي تغرق فيها السفينة وينجو الربان وحده لتعذر إجراء التحقيق في هذه الحالة، ولا يزال حكم هذه المادة في الإمكان الأخذ به أمام القضاء الفلسطيني في ظل قانون التجارة البحرية هذا، فمن المعروف أن للتقرير حجية في الإثبات بما ورد فيه من معلومات، إلا أن هذه الحجية غير مطلقة إذ يجوز لكل ذي مصلحة إثبات عكس ما جاء بالتقرير بكافة طرق الإثبات، وحجية التقرير أساسها أن التقرير يعد إقراراً منه، وقد ثار التساؤل حول ما إذا كان في إمكان الربان أن يقيم الدليل العكسي عما ورد في التقرير، فرأي ذهب إلى عدم السماح للربان بالرجوع في إقراره ويطبق ذلك أيضاً على المجهز نفسه، ورأي نرى أنه الراجح، يذهب إلى أن من الواجب أن يسمح للربان بذلك، لأن عدم وجود تقرير إطلاقاً يؤدي إلى قبول الأدلة من كل جانب، فأولى أن يسمح بذلك للربان الذين قدم تقريراً يريد تصحيحه، وإنما يكون للمحكمة في هذه الحالة أن تقدر سلوكه بما تراه، وهذا ما أكدته كذلك نهاية الفقرة الثالثة من هذه المادة أو يجب أن تفهم العبارة الأخيرة من الفقرة الثالثة على هذا النحو.

ولا يجوز للربان فيما عدا حالة الضرورة القصوى أن يشرع في تفريغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور في هذه المادة. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٠٤ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي والمادة ٨٧ من القانون البحري القطري.

#### مادة (١٤٢)

١. إذا طرأت ظروف ملحة أثناء الرحلة جاز للربان أن يقترض بضمان السفينة وأجرتها، فإذا لم يكف هذا الضمان جاز له الاقتراض بضمان شحنة السفينة، وفي جميع الأحوال لا يجوز الاقتراض إلا بعد الحصول على إذن من قاضي الأمور المستعجلة إذا كانت السفينة موجودة في دولة فلسطين ومن القنصل أو من السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده إذا كانت السفينة خارجها.
٢. إذا لم يتيسر للربان الاقتراض فله بعد الحصول على إذن آخر أن يبيع من البضائع المشحونة بقدر المبلغ المطلوب، ويتولى الربان أو المجهز محاسبة أصحاب البضائع المباعة على أساس السعر الجاري لبضائع من جنسها ونوعها في الميناء المشحونة إليه وفي اليوم المتوقع وصولها فيه.
٣. يجوز للشاحنين أو وكلائهم أن يعارضوا في رهن البضائع أو بيعها مع طلب تفريغها بشرط أداء أجرة النقل كاملة.

### المنكرة الإيضاحية:

قد تعرض للرحلة البحرية ظروف تلجئ الربان إلى اتخاذ تدابير استثنائية، الأمر الذي أوجب على المشرع تزويد الربان بصلاحيات خاصة لمواجهة حالات الضرورة تلك.

ومثل هذه الظروف، وجوب إصلاح السفينة لخلل في الآلات المحركة لها، أو لحادث تصادم أوجب إصلاحها، أو تزويد السفينة بالمؤن على سبيل المثال. في مثل هذه الظروف قد أجاز المشرع للربان الاقتراض بضمان السفينة وأجرتها، وإذا لم يكف ذلك، جاز للربان الاقتراض بضمان شحنة السفينة، والقيام بالاقتراض، ورهن شحنة السفينة، مرهون بحصول الربان على إذن من قاضي الأمور المستعجلة إذا كانت السفينة موجودة في أحد موانئ دولة فلسطين، ومن قنصل فلسطين أو من السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده إذا كانت خارج دولة فلسطين.

وقد أجاز المشرع للربان في حالة ما يتعذر عليه الحصول على قرض أن يبيع جزءاً من البضائع المشحونة على ظهر السفينة وذلك بالقدر الذي يغطي احتياجات السفينة لمواجهة الظروف الملحة التي قامت أثناء الرحلة، والضرورة تقدر بقدرها ويتولى الربان أو المجهز محاسبة أصحاب البضائع المباعة على أساس السعر الجاري لبضائع من جنسها ونوعها في الميناء المشحونة إليه وفي اليوم المتوقع وصولها فيه، أي أن تكون المحاسبة على أساس مقدار الثمن الذي ينتج من بيعها في ميناء الوصول في اليوم الذي كان متوقفاً وصول البضاعة المشحونة فيه (أي يوم وصول السفينة، والمقصود



بالبئمن هو القيمة السوقية للبضاعة) أي سعرها في السوق الحرة التي تخضع لقواعد العرض والطلب.

ورعاية من المشرع للشاحنين أو وكلائهم، فقد أعطاهم الحق في المعارضة في رهن البضائع المذكور في الفقرة الأولى من هذه المادة، وفي بيع البضائع المذكور في الفقرة الثانية من هذه المادة، مع الحق في المطالبة بإخراج البضائع من السفينة شريطة دفع جميع أجرة النقل كاملة.

وحتى يتسنى إعمال هذا الحكم الأخير التي قررتها الفقرة الثالثة من هذه المادة، فإنه يوجب على الربان إخطار الشاحنين أو وكلائهم باعتزامه رهن بضائعهم أو بيع جزء منها بقدر المبلغ المطلوب، وهو وإن كانت المادة لم تنص عليه أو ترسم كيفية إجرائه إلا أنه واجب، على أنه يبقى للربان اتخاذ أية وسيلة للإخطار ثم التريث المدة المعقولة التي يمكن فيها لأصحاب البضائع استعمال حقهم في المعارضة في رهن البضائع أو في بيعها، على أنه يراعى في تقدير تلك المدة أن رهن شحنة السفينة أو بيع جانب من البضائع مقرر لمواجهة ظروف ملحة لا تحتل التأخير.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣/٢/١/١٠٥ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٨٨ من القانون البحري القطري، ويقارب حكم المادة ١٢٣ من قانون التجارة البحري الأردني.

#### مادة (١٤٣)

١. لا يجوز للربان أن يبيع السفينة دون تفويض كتابي خاص من مالكيها إلا إذا ثبت عدم صلاحيتها للملاحة وإلا كان البيع باطلاً.

٢. يثبت عدم صلاحية السفينة للملاحة في محضر يحرره خبراء يعينهم قاضي المحكمة المختصة إذا كانت السفينة موجودة في أحد موانئ دولة فلسطين والقنصل أو السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده إذا كانت السفينة موجودة خارجها.
٣. تباع السفينة التي ثبت عدم صلاحيتها للملاحة بالمزاد العلني.

### المذكرة الإيضاحية:

بيع السفينة من قبل الربان لا يجوز أياً كانت الظروف المحيطة بالربان، إلا بعد الحصول على تفويض كتابي خاص من مالكةها، وإلا كان بيع السفينة وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من المادة باطلاً بطلاناً مطلقاً، ومع ذلك فهذا الحكم لا يتعلق بالنظام العام قدر تعلقه بمصلحة المالك، ومن ثم، يجوز للربان إذا استطاع أن يثبت عدم صلاحية السفينة للملاحة، حينئذ يصير البيع صحيحاً، وهذا عكس ما قرره المشرع المصري بأن بيع السفينة لا يجوز إلا بتفويض من المالك ولو صارت غير صالحة للملاحة وقد روعي في الحكم المصري أن وسائل المواصلات والاتصال بالمالك قد صارت ميسرة في كنف التقدم التكنولوجي الحديث بما لا مبرر معه لانفراد الربان بتصرف يخرج السفينة من ذمة مالكةها وينهي الاستثمار.

ويثبت عدم صلاحية السفينة للملاحة في محضر يحرره خبراء يعينهم قاضي المحكمة المختصة إذا كانت السفينة راسية في أحد موانئ دولة فلسطين، وقنصل دولة فلسطين أو السلطة القضائية المحلية عند عدم وجود القنصل إذا كانت السفينة خارج الموانئ الفلسطينية.

وقد أوجبت الفقرة الثالثة من هذه المادة بيع السفينة التي ثبت عدم صلاحيتها بالكيفية المحددة بالفقرة الثانية بالمزاد العلني بهدف وصول ثمن السفينة إلى أعلى سعر يمكن أن تصل إليه.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٨٩ من القانون البحري القطري، والمادة ٢٤ من قانون التجارة البحرية الأردني.

#### مادة (١٤٤)

١. إذا اضطر الربان إلى إصلاح السفينة أثناء السفر كان للمستأجر أو الشاحن الخيار بين الانتظار حتى إتمام إصلاح السفينة أو إخراج بضائعه منها وفي الحالة الأخيرة يلتزم المستأجر أو الشاحن بدفع الأجرة كاملة وما يخصه في الخسارات البحرية العامة إن كان لها مقتضى.
٢. لا 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 بدون أن يستحق زيادة في الأجرة فإذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الأجرة إلا بمقدار ما تم من الرحلة وفي هذه الحالة يكون نقل بضائع كل واحد من الشاحنين منوطاً به، وعلى الربان أن يخطرهم بالحالة التي هو عليها وأن يتخذ الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع، كل هذا ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك.

### المذكرة الإيضاحية:

تعرضت هذه المادة للحالة التي يضطر فيها الربان إلى وقف السفينة أثناء السفر لإصلاح السفينة في هذه الحالة، وبناء على أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة، يكون للمستأجر أو الشاحن أن يختار بين أن ينتظر حتى إتمام إصلاح السفينة ومواصلتها السير تجاه ميناء الوصول، أو إخراج البضائع من السفينة، إنما على المستأجر أو الشاحن دفع الأجر بالكامل للربان وما يخصه كذلك في الخسارات البحرية العامة إن كان لها سبب.

وإذا اختار المستأجر أو الشاحن الانتظار حتى إتمام الإصلاح، فلا يتحمل أي منهما أية زيادة في الأجرة، طوال المدة التي جرى فيها الإصلاح للسفينة، وفي حالة ما يتعذر إصلاح السفينة في مدة معقولة، تخضع تقديرها للعرف البحري، وعند المنازعة يخضع تحديدها للسلطة التقديرية للقاضي، على الربان استئجار سفينة أو أكثر لاستكمال السفر، أي لنقل البضائع إلى المكان المتفق عليه، ويتحمل الربان ما قد ينشأ عن ذلك من نفقات دون أن تستحق أي زيادة في الأجرة.

وإذا تعذر عليه القيام بذلك، فلا تستحق الأجرة إلا بمقدار ما تم من الرحلة وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من هذه المادة، فإذا وقع مثل ذلك، كان نقل البضائع المشحونة على السفينة منوطاً بكل شاحن، ويتعين على الربان إخطار أرباب البضائع المشحونة بأن إصلاح السفينة في مدة معقولة غير مستطاع وأن يتخذ الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع، كل ذلك ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك، فأحكام هذه المادة ليست متعلقة بالنظام العام بل هي من القواعد المكملة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٠٧ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٩٠ من القانون البحري القطري.

#### مادة (١٤٥)

١. على الربان أن يتخذ الإجراءات الضرورية التي تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهاز والبحارة والمسافرين وذوي الحقوق على الشحنة وذلك طبقاً للعرف.
٢. لا يجوز للربان شحن البضائع على سطح السفينة إلا بموافقة الشاحن أو إذا وجد عرف يقضي بذلك.
٣. على الربان أن يقوم في أحوال الضرورة بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة، ومع ذلك يجب عليه إخطار المجهاز قبل أن يقرر القيام بإجراء غير عادي إذا سمحت الظروف بذلك.
٤. يكون الربان مسئولاً عن أفعاله الضارة ولو كانت يسيره.

#### المذكرة الإيضاحية:

أوجبت هذه المادة على الربان عدة واجبات وهي على النحو الآتي:  
أولاً: اتخاذ جميع الإجراءات اللازمة والضرورية التي يتطلبها واجب المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهاز والبحارة والمسافرين وذوي الحقوق على الشحنة وفقاً لما تقتضيه أحكام الأعراف البحرية.  
ثانياً: أن يقوم الربان في أحوال الضرورة بكل عمل توجبه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة، إلا أن سلطته في ذلك مقيدة بإخطار من

المجهز قبل أن يقرر القيام بإجراء غير عادي على السفينة إذا سمحت الظروف بذلك، فقيّد الإخطار مرهون بإمكانية وقوع ذلك، والإخطار ليس له شكل يتم فيه، ومن ثم، يجوز أن يتم بأية طريقة من طرق الاتصال.

ثالثاً: يتحمل الربان ما يترتب على أفعاله الضارة حتى ولو كانت يسيرة، وهذا ما يتفق مع أحكام القواعد العامة، فالربان مسئول مسئولية تعاقدية عن إخلاله بالالتزامات التي يفرضها عليه عقد العمل الذي يرتبط به مع المالك أو المجهز وعن إخلاله بالالتزامات التي تفرضها عليه وكالته عن المجهز إذ هو — أي الربان — ووفقاً لنص المادة ١٣٧ من هذا القانون تابعاً قانونياً عن المجهز، وتحدد مسئولية الربان، ووفقاً للمعيار العام للمسئولية وهو عناية الرجل المعتاد (أي الربان المعتاد) ويقع على المالك أو المجهز في هذا الصدد إثبات الفعل الضار الذي وقع من الربان.

والربان كذلك مسئول أيضاً مسئولية تقصيرية عن أفعاله الضارة الشخصية قبل الغير، ويعد من الغير، أرباب البضائع المشحونة إذ لا علاقة عقدية مباشرة بين الشاحنين والربان ومن ثم يكون للشاحنين الرجوع على الربان بدعوى المسئولية التقصيرية شريطة أن يثبتوا الفعل الضار من الربان شخصياً، كأن يرتكب الربان غشاً أو خطأ ملاحياً أو هجره السفينة أثناء السفر أو استخدامه ملاحاً غير صالح للعمل لخلل في قواه العقلية أو اصطدام سفينته وسفينة أخرى بخطأ منه.

ومع ذلك لا يسأل الربان عن الأفعال الضارة التي تصدر من البحارة لأنهم يعتبرون تابعين للمجهز لا للربان، كما لا يسأل الربان عن أفعال المسافرين، إلا إذا كان خطأ البحار راجعاً إلى إهمال من الربان أو كان ما ارتكبه

المسافرون قد وقع بتقصير الربان حينئذ يسأل الربان عن هذا الإهمال أو ذلك التقصير.

وحيث تقوم مسئولية الربان التقصيرية، فقد جرى العمل على أن يرجع المضرور على المجهز دون الربان على أساس مسئولية المتبوع عن أعمال تابعه.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣/٢/١/١٠٨ من قانون التجارة البحرية المصري والمادة ٩١ من القانون البحري القطري.

### الفصل الثالث

#### البحارة وعقد العمل البحري

##### أولاً : الأحكام العامة

##### مادة (١٤٦)

يعد بحاراً كل شخص يرتبط بعقد عمل بحري، ويعد الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز.

##### المذكرة الإيضاحية:

وفقاً لأحكام هذه المادة يعد بحاراً كل من يؤدي عملاً في السفينة، طالما يرتبط بعقد عمل بحري، وتنسحب هذه الصفة كذلك على الربان فيما يتعلق بعقد العمل الذي يربطه بالمجهز، ولا يهم في تحديد من يعتبر بحاراً طبيعة العمل المعهود إليه، ومن ثم يعد بحاراً الربان وضباط الملاحة والمهندسون البحريون وضباط اللاسلكي والضباط الإداريون والكتبة والأطباء

والممرضون، وعمال السطح، وعمال الآلات دون استثناء وعمال الصالون (مضيف - طبّاح - خادم - حلواني - خباز).

يتطابق حكم هذه المادة مع الفقرة الأولى من المادة ١٠٩ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١١٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٩٢ من القانون البحري القطري، ويقارب حكم المادة ١٣١ من قانون التجارة الأردني ويسمى البحار وفقاً للمادة ١٣١ ملاحاً كقانون التجارة البحرية المصري الملغي.

### مادة (١٤٧)

١. لا يجوز لأجنبي أن يعمل في سفينة تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو الإرشاد في الموانئ الفلسطينية إلا بترخيص من الإدارة البحرية.

٢. لا يجوز في السفن التي تقوم بالملاحة في أعالي البحار أن يزيد عدد البحارة الأجانب والأجور المخصصة لهم على النسب التي يصدر بتحديدتها قرار من الإدارة البحرية.

### المذكرة الإيضاحية:

العمل في السفينة التي تقوم بالملاحة الساحلية أو بأعمال القطر، أو بأعمال الإرشاد في الموانئ الفلسطينية، يكون للإنسان الفلسطيني كقاعدة عامة وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من هذه المادة، مع ذلك فالقاعدة هذه ليست أمرة، أو متعلقة بالنظام العام، ومن ثم، يجوز مخالفتها، من خلال ما تراه الإدارة البحرية، حيث يرهن عمل الأجنبي فيما هو مقصور فقط على الفلسطيني بصور ترخيص من الإدارة البحرية، فقد ترى هذه الإدارة أن ما يتمتع به



هذا الأجنبي الذي طلب العمل في السفن الفلسطينية التي تقوم بالملاحة الساحلية، أو بأعمال القطر أو أعمال الإرشاد من قدرات وخبرة لا تتوافر في الفلسطيني حينئذ ترخص الإدارة البحرية له في ذلك، وعلى كل الأحوال، الموافقة على طلب الأجنبي هذا يخضع إلى كامل السلطة التقديرية للإدارة البحرية.

أما بالنسبة للسفن الفلسطينية التي تقوم بالملاحة في أعالي البحار، فإن عدد البحارة الأجانب العاملين ضمن السفن الفلسطينية يخضع عددهم للنسب التي يصدر بتحديددها قرار من الإدارة البحرية.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١١٢ من قانون التجارة البحرية القطري، والمادة ١١٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب المادة ٩٣ من القانون البحري القطري.

#### مادة (١٤٨)

لا يجوز لمن يتمتعون بالجنسية الفلسطينية أن يقوموا بأي عمل في السفن التي تبحر خارج المياه الإقليمية إلا بعد الحصول على جواز بحري من الإدارة البحرية ويستثنى من ذلك من يعملون في السفن الحربية أو في السفن المملوكة للدولة أو أحد الأشخاص العامة والمخصصة لمرفق عام غير تجاري.

#### المذكرة الإيضاحية:

يعد الحصول على جواز سفر بحري من الأمور الضرورية واللازمة والواجبة للعمل الفلسطيني في السفن التي تبحر خارج المياه الإقليمية، وسواء

أكانت السفينة فلسطينية أو غير فلسطينية، وهذا يعني أن السفن التي تمارس فقط الملاحة الساحلية بين الموانئ فلا ضرورة للجواز البحري. يصدر الجواز البحري من قبل الإدارة البحرية، وهو وثيقة رسمية تستخدم للعمل به على السفن، ولا يعد الجواز البحري جواز سفر، وهو وإن كان يخول لحامله السفر للخارج إلا أنه لا يحمل تأشيرات دخول، كما لا يقوم جواز السفر العادي مقام الجواز البحري. ومع ذلك، فقد استتنت المادة من يعملون في السفن الحربية، أو في السفن المملوكة للدولة أو أحد الأشخاص العامة والمخصصة لمرفق عام غير تجاري، حيث لا يلزم للعمل ضمن هذه السفن بالجواز البحري. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١ من القانون رقم ٢٩ لسنة ١٩٨٠م في شأن الجواز البحري الكويتي.

### ثانيا : الجواز البحري

#### مادة ( ١٤٩ )

يشترط لمنح الجواز البحري أو لتجديده ما يأتي :

أ. أن تتوافر في طالب الجواز البحري المؤهلات أو الخبرات اللازمة للمهنة البحرية التي يطلب الجواز لمزاومتها، وأي شرائط أخرى يصدر بها قرار من وزير النقل والمواصلات.

ب. ألا يكون قد سبق الحكم عليه في جنائية نصب أو تزوير أو في جنحة سرقة أو في أية جريمة مخلة بالشرف ما لم يكن قد رد إليه اعتباره.

ج. ومع ذلك يجوز بعد موافقة الوزير منح وتجديد الجواز البحري لمن لا تتوافر فيه أحكام البند (أ) وكان وقت العمل بهذا القانون يحمل سجل الخدمة البحرية.

#### المذكرة الإيضاحية:

تحدد هذه المادة شروط منح الجواز البحري أو تجديده وهي على النحو الآتي:

أولاً: أن يتوافر في طالب الجواز المؤهلات أو الخبرات اللازمة للمهنة البحرية والتي تتفق مع المهنة التي يريد مزاولتها على ظهر السفينة، وأن تتوافر فيه جميع الشروط التي يصدر بها قرار من وزير النقل والمواصلات. ثانياً: ألا يكون طالب الجواز البحري محكوم عليه أو سبق الحكم عليه في جنائية نصب أو تزوير أو في جنحة سرقة أو في أية جريمة مخلة بالشرف، ما لم يكن مقدم الطلب قد رد إليه اعتباره.

ومع ذلك، يجوز التجاوز بقرار من وزير النقل والمواصلات عما ورد في البند (أ) من هذه المادة أو يشترط توافره فيه أولاً، سواء بالنسبة لإصدار الجواز البحري أو بالنسبة لتحديد الجواز، شريطة أن يكون مقدم الطلب يحمل وقت العمل بهذا القانون سجل الخدمة البحرية.

يتطابق حكم هذه المادة ٢/أ/ب/ج من القانون رقم ٢ من القانون رقم ٢٩ لسنة ١٩٨٠م في شأن الجواز البحري.

#### مادة (١٥٠)

لا يجوز أن يستعمل الجواز البحري إلا للعمل في السفن ويقوم في هذا الشأن مقام جواز السفر الفلسطيني.

#### المذكرة الإيضاحية:

الجواز البحري لا يجوز استعماله إلا في نطاق العمل في السفن، وإنه يقوم مقام جواز السفر الفلسطيني ضمن هذا النطاق فقط، وهذا يعني أنه وإن كان يقوم مقام جواز السفر ضمن العمل في السفن، إلا أنه لا يجوز استعماله للسفر إلى خارج دولة فلسطين بالبر، أو بالطائرة أو حتى للسياحة عن طريق السفن خارج الموانئ الفلسطينية.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣ من القانون رقم ٢٩ لسنة ١٩٨٠م في شأن الجواز البحري الكويتي.

#### مادة (١٥١)

تدون في الجواز البحري البيانات الآتية :

- أ. البيانات المثبتة لشخصية حامله.
- ب. البيانات الخاصة باسم السفينة ورقم تسجيلها وحمولتها الإجمالية وتاريخ ومكان الالتحاق بها وحدود الرحلة ووظيفة حامل الجواز والتقارير المقدمة عن كفاءته وسلوكه وتاريخ ومكان ميلاده وتوقيع الربان والموظف المختص.
- ج. أية بيانات أخرى يصدر قرار من الوزير بإضافتها.

### المذكرة الإيضاحية:

تحدد المادة البيانات الواجب وجودها في الجواز البحري، ففي الفقرة (أ) من المادة توجب ذكر البيانات الخاصة والمثبتة لشخصية حامل الجواز البحري، كاسمه الرباعي، ومهنته، وموطنه أو إقامته، عنوانه، ميلاده وحالته الاجتماعية وسنه، وكلها بيانات لازمة للتعرف على شخصية حامله.

وفي الفقرة (ب) من هذه المادة توجب ذكر البيانات الخاصة بالسفينة التي يعمل عليها، كاسم السفينة ورقم تسجيلها وحمولتها الإجمالية وتاريخ ومكان الالتحاق بها وحدود الرحلة ووظيفة حامل الجواز والتقارير المقدمة عن كفاءته وسلوكه وتاريخ ومكان ميلاده وتوقيع الربان والموظف المختص، وكل هذه البيانات لازمة للتعرف على السفينة التي يعمل على ظهرها.

كما يجوز وفقاً للفقرة (ج) من هذه المادة زيادة هذه البيانات وذلك بقرار يصدر من الوزير، ترى الإدارة البحرية أو الوزير وجوب إضافتها في الجواز البحري.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٤ من القانون رقم ٢٩ لسنة ١٩٨٠م في شأن الجواز البحري الكويتي.

### مادة (١٥٢)

تقوم الإدارة البحرية، أو قنصل فلسطين في الخارج إن وجد بقيد البيانات المشار إليها في المادة السابقة بعد التحقق من صحتها.

### المذكرة الإيضاحية:

تحدد هذه المادة الجهة المختصة بقيد البيانات التي أشارت إليها المادة (١٥١) من هذا القانون، (انظر مذكرتها الإيضاحية)، وهي الإدارة البحرية إذا قدم

طلب الحصول على الجواز البحري في دولة فلسطين، وقنصل فلسطين إذا كان مقدم طلب الحصول على الجواز البحري أو تجديده في الخارج وذلك بعد التحقق من صحتها.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٥ من القانون رقم ٢٩ لسنة ١٩٨٠م في شأن الجواز البحري الكويتي.

### مادة (١٥٣)

يحدد بقرار من الوزير شكل الجواز ومدة سريانه على ألا تتجاوز ثلاث سنوات من تاريخ إصداره.

#### المذكرة الإيضاحية:

تحدد هذه المادة الجهة المختصة بتحديد شكل الجواز البحري، وكذلك تحديد مدة سريانه، فذكرت هذه المادة الوزير (وهو وزير النقل والمواصلات). ومدة جواز السفر، قد يصدر لسنة واحدة، أو لسنتين أو ثلاث سنوات، شريطة ألا تتجاوز هذه المدة ثلاث سنوات من تاريخ إصداره، ويجوز أن يصدر الجواز البحري لرحلة واحدة لا تتجاوز عدة أيام.

يقارب حكم هذه المادة حكم المادة ٦ من القانون رقم ٢٩ لسنة ١٩٨٠م في شأن الجواز البحري الكويتي، علماً بأن المادة ٦ كويتي تجيز أن تمتد صلاحية الجواز البحري إلى عشر سنوات من تاريخ إصدار الجواز.

### مادة (١٥٤)

يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز ثلاثة أشهر وبغرامة لا تزيد على خمسمائة دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف أحكام المادتين (١٥٠، ١٤٨).

### المذكرة الإيضاحية:

تعتبر كل من المادة ١٤٨ من هذا القانون والمتعلقة بوجوب حصول من يعمل على ظهر السفن الفلسطينية على الجواز البحري (انظر مذكرتها الإيضاحية)، والمادة ١٥٠ من هذا القانون والمتعلقة في وجوب استعمال الجواز البحري في نطاق العمل على ظهر السفن الفلسطينية (انظر مذكرتها الإيضاحية) من القواعد الآمرة، والتي لا يجوز مخالفة أحكامها. وفي حالة وقوع المخالفة لإحدى هاتين المادتين أو لإحدهما، يعاقب المخالف بالحبس مدة لا تجاوز ثلاثة أشهر وبغرامة لا تزيد على خمسمائة دينار أردني أو ما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً، أو بإحدى هاتين العقوبتين وفقاً لما تراه الجهة المختصة بنظر النزاع أو المخالفة لأحكام هاتين المادتين. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٧ من القانون رقم ٢٩ لسنة ١٩٨٠م في شأن الجواز البحري الكويتي.

### ثالثاً : عقد العمل البحري

#### مادة (١٥٥)

١. عقد العمل البحري عقد بمقتضاه يلتزم شخص بالعمل في سفينة تقوم بالملاحة مقابل أجر معلوم.
٢. تطبق على عقد العمل البحري القواعد العامة فيما لم يرد بشأنه نص في هذا القانون.

٣. ومع ذلك لا تسري أحكام عقد العمل البحري الواردة في هذا القانون إلا على الأشخاص الذين يعملون في سفن بحرية لا تقل حمولتها الإجمالية عن خمسين طناً.

#### المذكرة الإيضاحية:

يتميز عقد العمل البحري بذاتية خاصة تبعده عن أن يتطابق مع عقد العمل البري الذي يخضع لقانون العمل، ومرد هذه الطبيعة وتلك الذاتية خطورة العمل البحري وكون السفينة تعمل في الغالب بعيدة عن الوطن وعن رقابة السلطة العامة الأمر الذي كان مدعاة لتدخل المشرع لتنظيم معظم أحكام العقد مستهدفاً من ذلك عدم استغلال البحار من ناحية، وسلامة الرحلة البحرية من ناحية أخرى، الأمر والحال كذلك يبدو مبدأ الحرية التعاقدية محدود الأثر بالنسبة لعقد العمل البحري حيث لا يملك المتعاقدان الخروج على الأحكام التي فرضها القانون، ومن ثم، فإن نطاق مبدأ الحرية التعاقدية في عقد العمل البحري، ينحصر فقط في أن يتفق البحار ورب العمل على إبرام عقد عمل بحري حيث يسري عليهما نظام قانوني متكامل لا دخل لإرادتهما في بيانه وتحديداه.

ومع ذلك، يجب ألا يفهم، من أن تدخل المشرع في تنظيم أحكام عقد العمل البحري، ينفي عن العقد صفته كعقد، بل هو كذلك، إذ هو ينظم علاقة عمل بين عامل ورب عمل، ولا ينال من ثبوت هذه العلاقة ومن دمجها بأنها علاقة عمل التدخل التشريعي الحاصل بصدد تنظيمها أو خضوعها لبعض أحكام تغاير الأحكام المعروفة عن عقد العمل عامة.



ولا تتقلب صفة عقد العمل البحري إلى عقد شركة في الحالة التي يطلب فيها البحار نصيباً من الربح الذي تحققه السفينة أو من الصيد وذلك لانعدام وجود نية الاشتراك لدى العامل، إذ خدمته ليست موجهة لشركة مقصودة ولكن لمن استخدمه، هذا فضلاً عن تبعية البحار إلى المجهز وخضوعه لأوامره بما لا يتناسب والحال هذا اعتبار البحار شريكاً يساهم مع باقي الشركاء وأنه على قدم المساواة معهم في الإدارة، كما لا يعتبر المبلغ الذي يتقاضاه نصيباً بل أجراً يخضع للقواعد العامة بأجور البحارة كالامتياز والتقديم.

ويتميز عقد العمل البحري بعدة عناصر على النحو الآتي:

أولاً: إن عنصر العمل محل عقد العمل البحري هو العمل الذي يؤدي على ظهر السفينة خلال رحلة بحرية ولو لم يكن متعلقاً بالملاحة البحرية ما دام متصلاً بالرحلة البحرية.

ثانياً: إن سريان عقد العمل البحري إنما يكون خلال فترة الرحلة البحرية وحدها، ذلك أن الأخطار التي يتعرض لها البحار بسبب السفر بالبحر هي التي تستوجب تطبيق قواعد خاصة تختلف عن القواعد التي تحكم نشاط العمال في البر، ومن ثم لا تسري أحكام عقد العمل البحري بعد عودة البحار إلى البر حيث يخضع عندئذ لأحكام عقد العمل البري إذا كان لا يزال في خدمة المجهز إلا إذا تعلق الأمر بوقائع حدثت أثناء الرحلة البحرية.

ثالثاً: أن سريان أحكام عقد العمل البحري إنما يكون في حالة ما إذا كان عمل البحار في سفينته.

رابعاً: الاكتفاء في خصوص تبعية البحار لرب العمل أن تكون تبعية قانونية، ومناطقها، تأدية البحار العمل لحساب رب العمل وائتمار البحار لأوامر رب

العمل وخضوعه لإشرافه ورقابته وتعرضه للجزاءات إذا قصر في عمله أو أخطأ، ويكفي لتحقيق هذه التبعية ظهورها في صورتها التنظيمية أو الإدارية التي تترك للبحار سلطانه الفني في مباشرة العمل وتنفيذه بحيث ينحصر خضوعه لرب العمل في شأن الظروف الخارجية التي يتم في ظلها هذا التنفيذ كتحديد أوقاته ومكانه وكمية العمل.

وعقد العمل البحري من العقود الملزمة للجانبين ومن عقود المعاوضة حيث يحصل كل طرف من أطرافه مقابل ما يلتزم به في مواجهة الطرف الآخر، وهو من عقود المدة وهي مدة الرحلة أو الرحلات المتفق عليها وينقض بمجرد انتهاء الرحلة أو الرحلات، كما يجوز أن ينعقد لمدة معينة أو لمدة غير محددة، وهو من العقود التي تقوم على أساس الاعتبار الشخصي إذ لكفاءة البحار وسلوكه اعتبار عند تعاقد رب العمل معه، ويلاحظ الاعتبار الشخصي في عقد العمل البحري، في أن البحار نفسه يجب أن يقوم بنفسه بالعمل الذي أنيط القيام به، ومن ثم، ليس للعامل أن ينوب عنه غيره في ذلك، وإن كانت وفاة رب العمل أو تغييره في حالة بيع السفينة إلى مالك آخر، لا يؤدي بالضرورة إلى إنهاء عقد العمل البحري، ويعد عقد العمل البحري وفقاً للرأي الراجح من الأعمال التجارية المختلطة، حيث يعتبر تجارياً بالنسبة لرب العمل، بينما يعتبر مدنياً بالنسبة للعامل.

عقد العمل البحري، تطبق عليه أحكام القواعد العامة في كل ما لم يرد نص بشأنه في نصوص هذا القانون، إذا الأصل خضوع عقد العمل البحري إلى نصوص هذا القانون (قانون التجارة البحرية)، وكل مسألة لم يتناولها هذا

القانون حينئذ يوجب الرجوع إلى أحكام القواعد العامة (في القانون الفلسطيني).

وقد قيدت الفقرة الثالثة من هذه المادة نطاق العمل بأحكام عقد العمل البحري الواردة في هذا القانون بحيث لا يعمل بها إلا حيث تكون الحمولة الإجمالية للسفينة لا تقل عن خمسين طناً، الأمر الذي يجب تطبيق أحكام القواعد العامة على البحارة الذين يعملون في السفن التي تقل حمولتها عن ذلك.

يتطابق حكم هذه المادة مع حكم المادة ٩٤ من القانون البحري القطري، ويقارب المادة ١١٣ من قانون التجارة البحرية المصري بالنسبة للفقرة الأولى من المادة، وأحكام المادة ٢/١١٤ من قانون التجارة البحرية المصري بالنسبة للفقرة الثالثة من المادة ١٥٥ بحري فلسطيني، مع الملاحظة أن المادة ٢/١١٤ تجعل سريان أحكام عقد العمل البحري كلما كانت حمولة السفينة فقط ٢٠ طناً وما زاد على ذلك.

#### مادة (١٥٦)

لا يثبت عقد العمل البحري إلا بالكتابة ومع ذلك إذا لم يكن العقد مكتوباً جاز للبحار وحده إثباته بكافة طرق الإثبات ويأخذ عقد العمل البحري المحرر إلكترونياً حكم العقد المذكور.

#### المذكرة الإيضاحية:

الكتابة في عقد العمل البحري، مشترطة وفقاً لأحكام هذه المادة للإثبات فقط، وليس لصحة العقد، تطبيقاً للقاعدة العامة في القانون البحري التي تفرض الإثبات الكتابي في العقود البحرية، ومن ثم، فإن تخلف الكتابة في عقد العمل

البحري لا يترتب عليه بطلان العقد، هذا فيما يتعلق برب العمل (مالك السفينة أو المجهز).

أما بالنسبة للبحار، فالأصل، إن إثبات العقد يكون بالكتابة، كما هو واضح في هذه المادة، ومع ذلك فإن المشرع قد أجاز للبحار وحده إثبات عقد العمل البحري بكافة طرق الإثبات، حيث لاحظ المشرع أن الأمر قد يقتضي في بعض الأحيان استخدام البحار على وجه السرعة دون أن يكون هناك وقت لتحرير عقد، والهدف من ذلك، هو حماية البحار وصون لحقوقه.

وإذا نجح البحار في إثبات عقد العمل البحري وفقاً لمبدأ حرية الإثبات، ولكن ومع ذلك، عجز عن إثبات شروط العقد أو بعضها، حينئذ يفترض في هذه الحالة أن المتعاقدين أرادا إتباع العرف السائد في محل إبرام العقد، ولا يقتصر تطبيق ذلك العرف على حالة إنقضاء الكتابة، بل تسري أحكامه أيضاً بالنسبة إلى الشروط التي لم يتفق عليها المتعاقدان كتابة.

هذه الأحكام لا يقتصر تطبيقها إذا تم إبرام العقد بين المتعاقدين مباشرة في مجلس العقد، وإنما تمتد أيضاً إلى عقد العمل البحري الذي يتم تحريره عن طريق الإلكترونيات (الكمبيوتر، أو الإنترنت، أو الإيميل) وغيرها من الطرق الإلكترونية، وذلك اتفاقاً وملاحقة لما تمليه روح العصر (أي الوقت المعاصر).

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١١٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١١٥ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٩٥ من القانون البحري القطري، يلاحظ أن المادة ١١٧ كويتي والمادة ١١٥ بحري مصري

والمادة ٩٥ بحري قطري لا تتحدث عن عقود العمل البحرية التي يتم انعقادها بواسطة إلكترونيات.

### مادة (١٥٧)

١. يحرر عقد العمل البحري من ثلاث نسخ تسلّم إحداها لرب العمل وتودع الثانية في الإدارة البحرية، وتسلم الثالثة إلى البحار، إلا إذا كان العقد مشتركاً فيحتفظ بها رب العمل وللبحار أن يحصل على مستخرج بما يخصه فيها من بيانات.

٢. يجب أن يبين في العقد تاريخ ومكان إبرامه واسم البحار وسنه وجنسيته وموطنه والعمل الذي يلتزم بأدائه وأجره وكيفية تحديده ورقم وتاريخ ومكان إصدار الجواز البحري، وإذا كان العقد بالرحلة يجب أن يبين فيه تاريخ السفر والميناء الذي تبدأ منه الرحلة والميناء الذي تنتهي فيه.

### المذكرة الإيضاحية:

توجب الفقرة الأولى من هذه المادة، تحرير عقد العمل البحري من ثلاث نسخ، إحداها يستلمها رب العمل، والثانية تودع لدى الإدارة البحرية، والثالثة تسلّم إلى البحار، وإذا كان عقد العمل البحري مشتركاً فإن رب العمل يحتفظ بها، وللبحار أن يحصل على مستخرج بما يخصه فيها من بيانات.

وتبين الفقرة الثانية من هذه المادة البيانات الواجب بيانها في عقد العمل البحري، وهي البيانات التي تتعلق بتاريخ ومكان إبرام العقد، واسم البحار وسنه وجنسيته وموطنه والعمل الذي يلتزم بأدائه وأجره وكيفية تحديده ورقم

وتاريخ ومكان إصدار الجواز البحري، وإذا كان العقد بالرحلة وجب أن يبين فيه تاريخ السفر والميناء الذي تبدأ منه الرحلة والميناء الذي تنتهي فيه. ولا شك أن في طلب المشرع استيفاء تلك البيانات بالعقد ما يتحقق معه ثبوت توافر الشروط التي استلزمها القانون في البحار وهي السن والجواز البحري والترخيص البحري، وبيان الجنسية يسمح بالتثبت من توافر النسبة العددية للبحارة الفلسطينيين على السفينة وباقي البيانات تفيد في تعيين المسائل الجوهرية الواجب اشتغال العقد عليها مثل العمل الذي يلتزم به البحار والأجر الذي يحصل عليه.

ومع ذلك، يجب أن يفهم بأن البيانات التي عدتها الفقرة الثانية من هذه المادة، أنها تمثل الحد الأدنى من البيانات التي يجب أن يتضمنها العقد، ومن ثم فلا طراف عقد العمل البحري، إيراد ما قد يعن لهم من بيانات أو شروط طالما أنها لا تخالف ما أوجبه قانون التجارة البحرية من أحكام وطالما أنها لا تخالف النظام العام أو الآداب العامة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٩٦ من القانون البحري القطري، والمادة ٢/١/١١٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢/١/١١٦ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (١٥٨)

يجب على البحار القيام بالعمل المتفق عليه وإطاعة أوامر رؤسائه فيما يتعلق بخدمة السفينة ولا يجوز له مغادرتها إلا بإذن، كما يجب عليه في حالة الخطر العمل 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 استغرق في العمل.

### المذكرة الإيضاحية:

أوجبت هذه المادة على البحار القيام بالعمل المتفق عليه، وعمل البحار هو محل عقد العمل البحري الرئيس، ومن ثم، فهو أهم الالتزامات التي يرتبها عقد العمل البحري في ذمة البحار، والتزام البحار بعمله هو التزام ببذل عناية، وليس بتحقيق غاية (نتيجة) ومقتضى هذا، أن يبذل البحار في أداء عمله ما يبذله الرجل المعتاد (وهي عناية البحار المعتاد)، ومن ثم يقع على رب العمل، عبء إثبات وقوع أي تقصير من قبل البحار لتقوم مسؤوليته، لأنه من المعروف ووفقاً للقواعد العامة في الالتزام ببذل عناية، أن يثبت البحار بأنه بذل العناية اللازمة بأداء عمله حتى ولو لم تتحقق الغاية منه. ويلتزم البحار باتباع الأصول الفنية في أدائه لعمله المتفق عليه والذي يتحدد عند التحاقه بالسفينة، ونظراً لخطورة العمل البحري الذي يقوم به البحار وتأثر الرحلة البحرية بغياب البحار، فقد ألزمت المادة البحار بعدم مغادرة السفينة إلا بإذن.

كما ألزمت المادة البحار في حالة الخطر، أن يعمل على إنقاذ السفينة والأشخاص الذين يوجدون عليها وكذلك الشحنة، حتى لا يقف البحار ساعة المحنة أو الكارثة متفرجاً غير مكترث وكأن الأمر لا يعنيه، فإذا قام البحار بذلك، يمنح مكافأة عن العمل الإضافي وذلك تشجيعاً له على القيام شريطة ألا تقل هذه المكافأة عن الأجر المقابل للساعات التي تستغرق في العمل.

كما أوجبت هذه المادة البحار إطاعة أوامر رؤسائه فيما يتعلق بخدمة السفينة، والتزام البحارة بالطاعة وفقاً لأحكام هذه المادة أمر بديهي إذ تعني علاقة التبعية بين البحار ورب العمل أن يأتمر البحار بأوامر رب العمل الذي يجب أن يتقيد بنطاق العمل المتفق عليه، ومن ثم، لا تجب على البحار طاعة أوامر رب العمل التي لا تتفق مع العمل المتفق عليه، كما لا تجب طاعة رب العمل إذا كان الأمر مخالفاً للنظام العام أو الآداب العامة أو كان في إطاعته ما يعرض البحار للخطر.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١١٧ من قانون التجارة البحرية المصري والمادة ١١٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٩٧ من القانون البحري القطري.

#### مادة (١٥٩)

لا يجوز للربان أو لأحد البحارة شحن أية بضائع في السفينة لحسابه الخاص إلا بإذن من رب العمل ويترتب على مخالفة هذا الحظر إلزام المخالف بدفع أجره مقابل نقل البضائع تعادل أعلى أجره اشترطت في مكان وزمان الشحن 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 فضلاً عن التعويضات إن كان لها مقتضى.



## المذكرة الإيضاحية:

الالتزام بعدم استغلال السفينة، يتساوى فيه الربان و أي أحد من البحارة لحسابه الخاص إلا بعد الحصول على إذن من رب العمل، خشية أن يغيره العمل في السفينة على اختلاس عمليات نقل إضراراً برب العمل.

والخطر الذي تقرره هذه المادة، المقصود منه مجابهة تقليد بحري كان يخول البحار الحق في أن ينقل على حسابه الخاص ما يقوى على حمله من البضائع على ظهر السفينة، وإن كان العمل يجري مع ذلك على التجاوز للبحار عن الأشياء التي يمكن نقلها في صندوق أمتعته الخاصة.

ويترتب على مخالفة هذا الخطر، إلزام المخالف بدفع أجره مقابل نقل البضائع تعادل أعلى أجره اشترطت في مكان وزمان الشحن، كما أعطت هذه المادة الحق للربان أن يأمر بإلقاء هذه البضائع في البحر، إذا كان من شأن وجودها على ظهر السفينة تهديد سلامة السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها أو الشحنة أو كانت تستلزم أداء غرامات أو نفقات فضلاً عن التعويضات إن كان لها سبب، ومثل هذه البضائع، المسروقة، أو المهربة، أو الممنوع تداولها بنص القانون والأعراف البحرية، أو القابلة للاشتعال.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١١٨ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٩٨ من القانون البحري القطري، المادة ١٢٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب حكم المادة ١٣٥ من قانون التجارة البحرية الأردني.

## مادة (١٦٠)

١. يلتزم رب العمل بأداء أجر البحارة في الزمان والمكان المعينين في العقد أو اللذين يقضي بهما العرف البحري.
٢. إذا كان الأجر معيناً بالرحلة فلا يجوز تخفيضه في حالة تقصير السفر بفعل المجهز أو الربان، أما إذا نشأ عن الفعل المذكور إطالة السفر أو تأجيله فتزداد الأجور بنسبة امتداد المدة ولا يسري هذا الحكم الأخير على الربان إذا كان تأجيل السفر أو إطالته ناشئاً عن فعله الضار.

### المذكرة الإيضاحية:

يفرض عقد العمل البحري على رب العمل عدة التزامات، ومنها ما تناولته هذه المادة، وهو الإلتزام بدفع الأجر للبحار، والالتزامات المترتبة في ذمة رب العمل، هي من النظام العام لا يجوز مخالفة ما أورده هذا القانون بشأنها من أحكام إلا أن يكون من شأن هذه المخالفة توفير رعاية أو حماية أكبر للبحار، كما أن إغفال النص على أي منها لا يعفي رب العمل منها.

وفي الأزمنة القديمة كان كل الأشخاص الذين يساهمون في مغامرة بحرية يعتبرون مشاركين فيها، فإذا كانت الرحلة غير ناجحة، أي لم يتم الحصول على أجرة نقل، فإنه لا يكون للبحارة المطالبة بأي مكافأة عن خدماتهم، أما في الوقت المعاصر، وفي ظل التشريعات والاتفاقيات الدولية في هذا الشأن أصبح الأجر من الالتزامات الرئيسية بل هو الإلتزام الأساسي الذي يترتب في ذمة رب العمل، بعبارة أخرى، إن الأجر لم يعد مترتباً على الحظ، وإنما أصبح التزاماً عقدياً على رب العمل خسرت السفينة أم كسبت.

وتتفيداً لهذا الالتزام، ألزمت الفقرة الأولى من هذه المادة رب العمل، بأداء أجر البحارة المتفق عليه (المعين في العقد) في الزمان والمكان والمتفق عليهما في العقد، أو اللذين يقضي بهما العرف البحري، فالأصل في تحديد مكان وزمان دفع الأجر هو ما تم الإتفاق عليه، وعند خلو العقد من ذلك، يكون تحديدهما على أساس العرف البحري.

والأجر قد يحدد بالرحلة، وفي هذه الحالة، لا يجوز تخفيضه عما تم الإتفاق عليه، بسبب تقصير الرحلة المعينة والتي على أساسها تحدد الأجر، بفعل من المجهز أو الربان، كما تقضي بذلك الفقرة الثانية من هذه المادة، وتقصير السفر (الرحلة) يعني اختصاره أي الاكتفاء بتحقيق جزء من أهداف الرحلة، فإذا كان من المقرر أن يكون خط سير الرحلة، غزة، الإسكندرية، نابولي، مرسيليا، فإنه يكون ثمة تقصير للسفر إذا انتهت الرحلة في نابولي أو الإسكندرية على سبيل المثال، وعدم جواز تخفيض الأجر، يعني أن البحار يستحق في هذه الحالة الأجر كاملاً.

وإذا ترتب على فعل المجهز أو الربان إطالة السفر، أي امتداده لمدة أخرى والغرض في هذه الحالة أن الأجر محدد بالرحلة، أو تأجيله يعني القيام به بعد فترة من الموعد الذي كان محدداً سلفاً للبدء به، فإن أجر البحار يزداد بنسبة مدة الامتداد أو التأجيل، ويعني هذا، أن تقدر مدة الامتداد أو التأجيل إلى المدة التي تستغرقها الرحلة عادة، ويحصل البحار على علاوة على أجره عن الرحلة وعلى أجر عن مدة الامتداد منسوباً إلى أجر الرحلة ذاتها.

فإذا كان أجر البحار عن الرحلة مائة دينار (أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً) التي كان لها أن تستغرق عشرة أيام، ولكن بفعل من المجهز أو

الريان، امتدت الرحلة إلى خمسة عشر يوماً أو تأجل القيام خمسة أيام، ففسي أي من الحالتين تكون مدة الامتداد أو التأجيل هي خمسة أيام تعادل نصف مدة الرحلة، ومن ثم يستحق البحار أجراً عن هذه المدة قدره خمسون ديناراً، وهو ما يعادل نصف أجره عن الرحلة، وهو يستحق ذلك المبلغ زيادة عن أجره المقرر عن الرحلة.

إلا أن هذا الحكم لا يسري إذا كان التأجيل أو إطالة السفر ناشئاً عن خطأ الریان فالريان من البحارة، وهو حكم بديهي إذ لا يصح أن يستفيد الشخص من خطئه، وخطأ الریان هذا يحمله المسؤولية أمام المجهز أو المالك بالتعويض عما سببه له من أضرار تتمثل ليس فقط في التزام المجهز أو المالك بأداء الأجر زائداً عما هو مقرر للبحارة عن مدة امتداد الرحلة، وإنما أيضاً فيما يكون قد لحقه من خسارة أخرى أو فاتته من كسب.

يطابق حكم هذه المادة ١/١١٩ والمادة ١٢١ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١/٩٩ والمادة ١٠٠ من القانون البحري القطري، والمادة ١٢١ و١٢٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب المادة ١٣٩ و١٤٠ من قانون التجارة البحرية الأردني.

### مادة (١٦١)

١. إذا كان البحار معيناً بالرحلة في الذهاب استحق كامل أجره إذا توفي بعد بدء السفر.
٢. إذا كان معيناً للذهاب والإياب معاً استحق نصف أجره إذا توفي أثناء الذهاب أو في ميناء الوصول أما إذا توفي أثناء الإياب استحق كامل الأجر.

### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة، إلى مدى تأثير الأجر المتفق عليه بوفاء البحار، ومدى التزام رب العمل بأجر البحار في هذه الحالة، حيث تفرق هذه المادة بين حالتين:

الحالة الأولى: وهي ما ورد في الفقرة الأولى من هذه المادة، وهي حالة ما إذا كان البحار معيناً بالرحلة في الذهاب فقط، ثم يتوفى البحار بعد بدء السفر، في هذه الحالة يلتزم رب العمل بأداء كامل أجر البحار دون انتقاص، وترجع مسألة تعيين بدء السفر إلى السلطة التقديرية لمحكمة الموضوع بحسب ظروف كل حالة من الحالات.

الحالة الثانية: وهي ما ورد في الفقرة الثانية من هذه المادة، وهي حالة ما إذا كان البحار معيناً بالرحلة للذهاب والإياب معاً، في هذه الحالة إذا توفي البحار أثناء الذهاب أو في ميناء الوصول يلتزم رب العمل، بأداء الأجر المتفق عليه، أما إذا وقعت الوفاة أثناء الإياب، عندئذ يستحق البحار كامل الأجر غير منقوص منه أي شيء.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٢٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٠١ من القانون البحري القطري والمادة ٢/١/١٢٢ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (١٦٢)

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

### المذكرة الإيضاحية:

لحاجة البحار إلى أجره، وعدم قدرته على الاستغناء عنه، فلم تجز هذه المادة الحجز على أجر البحار، أو النزول عنه، إلا في الحدود المبينة في القانون. وتعني كلمة القانون الواردة في المادة ١٦٢ من هذا القانون، بقانون العمل، وقد أفصحت عنه بصراحة المادة ١٢٤ من قانون التجارة البحرية، ويقصد بها كذلك، أحكام القواعد العامة المتعلقة بإجراءات التنفيذ (مرافعات). يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٢٤ من قانون التجارة البحرية المصري ما عدا العبارة الأخيرة (في قوانين العمل)، والمادة ١٠٢ من القانون البحري القطري، ويقارب حكم هذه المادة مع المادة ١٤٦ من قانون التجارة البحرية وقد أجازت الحجز أو التنازل عن أجر البحار في حدود الربع "بسبب دين للدولة أو بسبب ديون ناشئة عن تقديم الغذاء أو الكساء أو المسكن، وبسبب دين لمجهز السفينة من جراء دفع غير مستوجب يحصل لدى تسديد أجرة سابقة أو من جراء سلعة أو دفعة غير مستوجبين أو عطل أو ضرر بسبب دين مستوجب تنفيذاً لحكم قطعي".

### مادة (١٦٣)

١. إذا تقرر سفر البحار جاز له الحصول على سلفة لا تجاوز ربع أجره الأصلي، ويذكر بيان عن السلفة في دفتر البحارة أو دفتر الحوادث الرسمي حسب الأحوال ويوقعه البحار.
٢. يجوز بتفويض كتابي من البحار أداء السلفة لزوجته أو لأولاده أو أصوله أو فروعهم وكذلك الأشخاص الذين يقيمون معه ويتولى

الإتفاق عليهم، ولا يجوز استرداد السلفة المذكورة في حالة انتهاء العقد لأي سبب كان ولو وجد اتفاق على الاسترداد.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعطي هذه المادة الحق للبحار في أن يحصل على سلفة من أجره إذا ما تقرر سفره على ظهر السفينة وقد حددت هذه المادة مقدار ما يستطيع الحصول عليه من الأجر الأصلي، أي الأجر المحدد في العقد دون البدلات والمكافآت، وهو الربع، وهي نسبة ضئيلة بالنسبة للأجر، وقد هدف المشرع من ذلك، بالأبدا يتصرف البحار في الجزء الأكبر من أجره ولا يتبقى له ما يكفي له لمواجهة نفقاته الضرورية عند عودته، ورعاية لمصلحة الأشخاص الذين يتولى البحار الإتفاق عليهم.

وإذا حصل البحار على السلفة وفقاً لمقتضيات الفقرة الأولى من هذه المادة، وجب ذكر ذلك في دفتر البحارة أو دفتر الحوادث الرسمي حسب الأصول ويوقعه البحار.

كما أعطت الفقرة الثانية من هذه المادة أداء السلفة لزوجة البحار أو لأولاده أو لأصوله أو لفروعه أو الأشخاص الذين يقيمون معه ويتولى الإتفاق عليهم، شريطة أن يكون لدى المطالب تفويض بذلك من قبل البحار.

ولم تجز الفقرة الثانية استرداد هذه السلفة منهم ولو ألغي العقد (عقد العمل البحري) لأي سبب كان، ولو كان الإلغاء بفعل البحار نفسه، والعللة من ذلك ترجع إلى أن السلفة في الغالب ما تكون قد صرفت في الشؤون الضرورية لأسرة البحار أثناء غياب عائلها، وحكم عدم استرداد السلفة من النظام العام،

وقد دلت الفقرة الثانية على ذلك، بالقول "ولا يجوز استرداد السلفة... ولو وجد اتفاق على الاسترداد".

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٢٣ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب حكم المادة ١٢٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي مع الملاحظة أن هذه المادة (١٢٤ كويتي) أجازت لرب العمل رفض طلب السلفة، كما أجازت عند وجود إتفاق على استرداد السلفة، أن يطالب رب العمل البحار باسترداد ما حصل عليه من سلفة، وبهذا يكون المشرع الكويتي قد جعل حكم الحصول على سلفة وعدم جواز استردادها، حكماً مكملاً يجوز الاتفاق على مخالفته أي لا يتعلق بالنظام العام، ويتطابق حكم المادة ١٢٣ فلسطيني مع المادة ١٤٥ من قانون التجارة البحرية الأردني.

#### مادة (١٦٤)

إذا حالت قوة قاهرة دون البدء في السفر أو دون مواصلته استحق البحار المعين بالرحلة أجره عن الأيام التي قضاها فعلاً في خدمة السفينة ومع ذلك يشترك البحار فيما قد يحصل عليه المالك أو المجهز من مبالغ التأمين أو التعويضات بالقدر الباقي له من أجره، ولا يجوز له المطالبة بأية مكافأة أو تعويض عن الأجر.

#### المذكرة الإيضاحية:

أعطت هذه المادة للبحار الحق في أن يطلب أجره، متى كان معيناً بالرحلة، عن الأيام التي قضاها فعلاً في خدمة السفينة، إذا قامت قوة قاهرة لا يد لرب العمل أو البحار فيها (وهي الظروف الطبيعية أو الكوارث أو الحروب)



وأدت هذه القوة القاهرة أو حالت دون البدء في السفر، أو حالت دون مواصلته، كما أعطته هذه المادة أن يشارك المالك أو المجهز فيما قد يحصل عليه من مبالغ التأمين أو التعويضات كنتيجة لقيام هذه القوة القاهرة، بالقدر الباقي له من أجره.

ومع ذلك، لم تجز له هذه المادة الحق في المطالبة بأية مكافأة أو تعويض عن الأجر والفرض في هذه الحالة أن عدم البدء في السفر، أو عدم مواصلته لم يكن بسبب رب العمل، وإنما يرجع إلى القوة القاهرة التي حالت دون ذلك. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/١٢٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي ويقارب المادة ١٣٣ من قانون التجارة البحرية المصري علماً بأن هذه المادة من القانون البحري المصري لا تعطي البحار الحق في المطالبة بمشاركة المجهز أو المالك فيما يحصل عليه من مبالغ تأمين أو تعويضات بالقدر الباقي له من أجره، والمادة ١١١ من القانون البحري القطري.

#### مادة (١٦٥)

إذا كان البحار معيناً بالرحلة في السفينة وغرقت، أو صودرت، أو فقدت، أو أصبحت غير صالحة للملاحة، جاز لرب العمل أن يطلب إلى المحكمة المختصة إعفائه من دفع أجور البحارة كلها أو بعضها إذا أثبت أن ما لحق بالسفينة من ضرر نشأ عن فعلهم أو تقصيرهم في إنقاذ السفينة أو الحطام أو المسافرين أو الشحنة كما يجوز لرب العمل إنهاء عقد العمل البحري دون إخطار سابق.

### المذكرة الإيضاحية:

أعطت هذه المادة لرب العمل (المالك أو المجهز) الحق في أن يطلب من المحكمة المختصة إعفاءه من دفع أجور البحارة كلها أو بعضها في حالة غرق السفينة، أو مصادرتها من السلطات المختصة، أو فقدانها كما يجوز له ذلك، إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة.

كل ذلك، مرهون بإثبات المالك أو المجهز، بأن ما لحق السفينة من ضرر نشأ عن فعل البحارة أو تقصيرهم في إنقاذ السفينة أو الحطام أو المسافرين أو الشحنة.

كما أجازت هذه المادة لرب العمل إنهاء عقد العمل البحري دون إخطار سابق وبارادته المنفردة، في حالة غرق أو مصادرة أو فقد أو عدم صلاحية السفينة، وهي رخصة مكنه بها المشرع، بغية التخفيف عن عائقه في أحوال يتعرض فيها للخسارة لأسباب خارجة عن إرادته، ولا يستحق البحارة من الأجر في هذه الحالة إلا أجر الأيام التي قضوها في الخدمة، والحكم الذي جاءت به هذه المادة خاص بعقد العمل البحري غير محدد المدة، المعين فيه البحار بالرحلة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/١٢٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب حكم المادة ١٢ من القانون البحري القطري، ويتطابق مع المادة ١٦٤ من قانون التجارة البحرية الأردني ويتطابق مع أحكام المادة ١٣٤ من قانون التجارة البحرية المصري.

## مادة (١٦٦)

١. يلتزم رب العمل أثناء السفر بغذاء البحار وإقامته في السفينة دون مقابل.

٢. يلتزم رب العمل 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 رب العمل أداء نفقات العلاج على أن يكون له خصمها مما يستحق البحار من اجر وينقضي التزام رب العمل بعلاج البحار إذا تبين أن الجرح أو المرض غير قابل للشفاء.

### المذكرة الإيضاحية:

يؤدي البحار عمله بعيداً عن محل إقامته، إذ أن عمله على السفينة في خدمة الرحلة البحرية، وهذا يعني أنه قد أصبحت للبحار إقامة ثانية محلها ونطاقها السفينة ذاتها، ومن ثم كان من الطبيعي أن يقع على المجهز أو مستغلها الالتزام بإعداد مأوى ملائم للبحار على ظهر السفينة وتوفير غذاء كاف له ومناسب طيلة مدة السفر وهو ما جرى عليه العرف البحري، الأمر الذي يجعل الفقرة الأولى هي مجرد تقنين لما جرى عليه العرف البحري. ويعد الغذاء بمثابة أجر عيني يستحقه البحار حتى ولو لم ينص عليه في العقد حيث لا يمكن أن يفرض على البحارة، خاصة في الرحلات الطويلة، أن يؤمنوا لأنفسهم أمر غذائهم.

والتزام رب العمل بغذاء البحار وإقامته في السفينة قاصرة على فترة السفر، وهو التزام يتعين تنفيذه عينا، إذ لا تعني عبارة "دون مقابل" الواردة في الفقرة الأولى من هذه المادة، مجرد عدم خصم رب العمل شيئاً من أجر العامل مقابل الغذاء والإقامة، وإنما تعني أيضاً أن رب العمل لا يستطيع أن يتخلى عن هذا الالتزام مقابل أداء نقدي عنه، ومن ناحية أخرى، لا يجوز للبحار أن يطلب دفع قيمة الغذاء إليه نقداً على أن يتكفل هو بذلك، فإن لم يستعمل البحار أدوات النوم أو لم يتناول الغذاء الذي أعد له فليس له الحق في الحصول على تعويض.

يقر العرف البحري، ومنذ العصور الوسطى، التزام رب العمل بعلاج البحار وإيافته أجره إذا مرض أو أصيب وهو في خدمة السفينة دون أن يتوقف ذلك على إثبات البحار لخطأ رب العمل، وهو التزام كان يفسر بفكرة المشاركة في الرحلة البحرية، حيث كان البحار قديماً يعتبر شريكاً في مخاطر تلك الرحلة ومغانمها، فإذا أصيب بمرض أو جرح أو عاهة وهو في خدمة السفينة وجب أن يعالج وتضمد جراحه ويعوض وكل ذلك على نفقة السفينة أو على حساب المجهز.

وقد قنن هذا العرف من جميع التشريعات ومنها المشرع الفلسطيني كما هو وارد في الفقرة الثانية من هذه المادة، وقد فرقت بين حالتين.

الحالة الأولى: ويكون رب العمل فيها ملتزماً بعلاج البحار دون مقابل إذا أصيب البحار بجرح أو مرض وهو في خدمة السفينة، أي يجب توافر رابطة السببية بين الجرح أو المرض وخدمة السفينة، وهذه الرابطة تعتبر متوافرة أو مفترضة إذا أصيب البحار على ظهر السفينة وعلى رب العمل نفي ذلك

إذا أراد التخلّص من هذا الالتزام، وإذا أصيب البحار وهو على البر فعلى البحار إقامة الدليل أن ما أصابه رغم أنه موجود على البر، إلا أن ذلك بسبب خدمته للسفينة.

ونفقات العلاج يلتزم بها رب العمل (المالك أو المجهز) وحده على اعتبار أنها من مصاريف الاستغلال، وسواء أكان المرض أو الجرح قد حصل بفعل البحار أو خطئه أو كان ذلك بدون خطأ منه وذلك باعتبار أن خطأ البحار من مخاطر المهنة، وإذا لم يقم رب العمل بهذا الالتزام على النحو الذي يعتبر من خلاله قد نفذ التزامه تنفيذاً عينياً، كان للبحار أن يرجع عليه بالمبالغ التي أنفقها في هذا الخصوص ويكون للمستشفى الذي عولج فيه البحار حق الرجوع على رب العمل بنفقات العلاج بطريق الدعوى غير المباشرة.

الحالة الثانية: وهي الحالة التي يكون فيها مرض البحار أو جرحه ناشئاً عن العصيان أو السكر أو غير ذلك من سوء السلوك مثل عدم المحافظة على الآداب والمشاجرة في عرض البحر أو أثناء الخدمة.

ويقع عبء العلاج في هذه الحالة كما هو مقرر في الفقرة الثانية من هذه المادة على نفقة البحار، حيث يكون على رب العمل تغطيتها وخصمها بعد ذلك من أجر البحار، والأجر في هذا المجال إنما يشمل كل الملحقات التي لها صفة الأجر، كالأجور الإضافية والمكافآت والبدلات وما يقدم للبحار على سبيل الهبة والتعويضات التي قد تستحق للبحار قبل رب العمل.

ونفقات العلاج من الديون الممتازة وفقاً لنص المادة ٥١ من هذا القانون وتأتي في المرتبة الثالثة باعتبار أنها من الديون الناشئة عن عقد العمل البحري (انظر مذكرتها الإيضاحية).

ويتضمن الالتزام بالعلاج كافة مصروفات العلاج، أي أتعاب الأطباء وما يلزم من عمل أشعة أو تحاليل وثمان الأدوية اللازمة ونفقات إجراء العمليات الجراحية إذا ما تطلب الأمر ذلك.

ومن المقرر ضمن إجراءات تنفيذ هذا الالتزام، أن رب العمل هو الذي يختار الطبيب الذي يعالج البحار أو المستشفى الذي يدخله سواء أكان ذلك في فلسطين أو في الخارج، ومن ثم ليس للبحار أن يلزم رب العمل باختيار طبيب معين أو بأن يتم علاجه في مسكنه دون المستشفى.

وينقض الالتزام رب العمل بالعلاج المجاني إذا تبين أن الجرح أو المرض الذي أصاب البحار غير قابل للشفاء.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/١٢٦ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢/١/١٢٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٠٣ و١٠٤ من القانون البحري القطري، يقارب حكم هذه المادة مع المادة ١٤٩ من قانون التجارة البحرية الأردني.

#### مادة (١٦٧)

١. يستحق البحار الذي يصاب بجرح أو بمرض وهو في خدمة السفينة أجره كاملاً أثناء الرحلة.
٢. تسري فيما يتعلق باستحقاق الأجر أو المعونة بعد انتهاء الرحلة الأحكام الواردة بقانون العمل.
٣. لا يستحق البحار أي أجر أو تعويض إذا كان الجرح أو المرض ناشئاً عن العصيان أو السكر.

## المذكرة الإيضاحية:

تقرر الفقرة الأولى من هذه المادة بحق البحار في المطالبة بأجره كاملاً، في الحالة التي يصاب فيها بجرح أو بمرض على النحو الذي قرره المادة ١٦٦ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية)، والبحار في خدمة السفينة، إضافة إلى حقه في الغذاء والعلاج (المادة ١٦٦ من هذا القانون).

تحيل الفقرة الثانية فيما يتعلق باستحقاق الأجر أو المعونة بعد انتهاء الرحلة على الأحكام الواردة بقانون العمل، فالبحار واحد من العمال، وإن كان يخضع لعقد عمل بحري يتميز عن عقد العمل البري، إلا أن ذلك لا ينفي عن البحار كونه عاملاً يخضع لأحكام قانون العمل.

وإذا كانت الفقرة الثانية من المادة ١٦٦ من هذا القانون تحمل البحار نفقات علاجه إذا كان المرض أو الجرح لا يستحق أي أجر أو أي تعويض في المدة التي يتطلبها الجرح أو المرض الذي كان نتيجة لسكبه أو عصيانه، وهذا الحكم يبدو فيه حرص المشرع على حماية رب العمل من الأعمال غير المسئولة التي يمارسها البحار أثناء خدمته للسفينة، وحماية البحار نفسه وذلك بتوقيع جزاء مدني بحرمانه من العلاج وكذلك من الأجر والتعويض إذا ارتكب فعلاً من هذه الأفعال غير المسئولة التي من شأنها أن تخل بسلامة البحار والسفينة والأشخاص المسافرين والشحنة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣/٢/١/١٢٧ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٤/٢/١/١٣٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٠٥ من القانون البحري القطري، ويقارب المادة ١٥٢ من قانون التجارة البحرية الأردني.

### مادة (١٦٨)

إذا توفي البحار وهو في خدمة السفينة وجب على رب العمل أداء نفقات دفنه في بلده أيا كان سبب الوفاة، وعليه أن يسودع خزائنة الإدارة البحرية الأجر النقدي وغيره من المبالغ للبحار المتوفى خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ الوفاة.

#### المذكرة الإيضاحية:

يلتزم رب العمل (المالك أو المجهز) في حالة وفاة البحار وهو في خدمة السفينة، بأداء نفقات دفنه في بلده أيا كان سبب الوفاة، كما يلتزم رب العمل وفقاً لأحكام هذه المادة بأن يسودع خزائنة الإدارة البحرية الأجر النقدي الخاص بالبحار وغيره من المبالغ للبحار المتوفى وذلك خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ الوفاة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٢٨/١/٢ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب المادة ١٣١ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٠٦ من القانون البحري القطري والمادة ١٥٣ من قانون التجارة البحرية الأردني.

### مادة (١٦٩)

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



٢. إذا تم تعيين البحار في أحد الموانئ الفلسطينية أعيد إلى هذا الميناء إلا إذا اتفق في العقد على أن تكون إعادة في ميناء آخر.
٣. وإذا تم التعيين في ميناء أجنبي أعيد البحار حسب اختياره إلى هذا الميناء أو إلى ميناء آخر يعينه في فلسطين.
٤. ويعاد البحار الأجنبي إلى الميناء الذي تم تعيينه فيه إلا إذا نص العقد على إعادته إلى أحد الموانئ الفلسطينية.
٥. يشتمل الالتزام بإعادة البحار نفقات غذائه وإقامته فضلاً عن نقله.

#### المذكرة الإيضاحية:

من التزامات رب العمل (المالك أو المجهز) إعادة البحار إلى الميناء الذي تم تعيينه فيه أو إلى الميناء الذي سافر منه عند بدء تنفيذ العقد وذلك إذا حدث أثناء السفر ما يوجب إنزاله من السفينة، وهذا ما قضت به الاتفاقية الدولية رقم ٢٣ جنيف ١٩٢٦م والمنعقدة بشأن إعادة البحارة إلى وطنهم، بأن يكون الترحيل للبحار إلى الميناء الذي استخدم فيه أو إلى الميناء الذي أبحرت منه السفينة.

والمادة بشأن هذا الالتزام وتنفيذه من قبل رب العمل تفرق بين ثلاث حالات: الحالة الأولى: ما ورد في الفقرة الأولى من المادة، إذا حدث أثناء السفر ما يوجب إنزال البحار من السفينة، في هذه الحالة، يكون التزام رب العمل بترحيل البحار إلى أحد موانئ دولة فلسطين، سواء أكان تعيين البحار تم في ميناء فلسطيني أو أجنبي، ويتحقق وفاء رب العمل بهذا الالتزام إذا ما أعاد البحار إلى ميناء فلسطيني، سواء أكان هذا الميناء هو الذي تم فيه تعيين البحار أو الميناء الذي سافر منه عند بدء تنفيذ العقد.

وينتفي التزم رب العمل، إذا كان إنزال البحار من السفينة كان بناء على أمر من السلطة الأجنبية، كأن يكون البحار قد ارتكب جريمة والسفينة في المياه الإقليمية لدولة أجنبية وأمرت تلك الدولة بإنزاله، كما ينتفي التزم رب العمل إذا حصل الإنزال بناء على اتفاق بين البحار ورب العمل.

الحالة الثانية: ما ورد في الفقرة الثانية من المادة، وهي حالة ما يكون البحار قد تم تعيينه في أحد الموانئ الفلسطينية، فيكون التزم رب العمل بترحيل البحار بإعادة البحار إلى الميناء الذي تم تعيينه فيه إلا إذا اتفق في العقد أن تكون الإعادة إلى أي ميناء آخر.

الحالة الثالثة: ما ورد في الفقرة الثالثة من هذه المادة، وهي حالة ما يكون البحار قد تم تعيينه في ميناء أجنبي، في هذه الحالة يكون التزم رب العمل وفقاً لما يختاره البحار، إما إعادته إلى هذا الميناء الأجنبي أو إلى الميناء الذي يختاره في فلسطين، ولا تشترط الفقرة الثالثة من هذه المادة أن يكون تعيين ذلك الميناء الأخير وارداً في العقد، ويلاحظ أن الخيار متروك للبحار وليس لرب العمل.

أما البحار الأجنبي فيكون التزم رب العمل بإعادته إلى الميناء الذي تم تعيينه فيه إلا إذا تضمن العقد نصاً يوجب أن تكون إعادته إلى أحد الموانئ الفلسطينية، وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الرابعة من المادة، ويقوم التزم رب العمل بإعادة البحار إلى الميناء الذي تم تعيينه فيه أو الذي يختاره وفقاً لما ورد في المادة، على اعتبارات إنسانية تهدف بجملتها إلى حماية البحار الذي هو في الغالب شخص معسر لا يقوى على تحمل نفقات عودته إلى بلده إذا ترك في الخارج أو انقضى عقده وهو في بلد أجنبي، كما أن هناك ثمة

مصلحة عامة تدعو إلى فرض مثل هذا الالتزام على رب العمل، حيث تعتمد الدولة في وقت الأزمات على رجال البحرية التجارية الأمر الذي يقتضي حرصها على إعادة البحارة إلى أراضيها، وتعتمد الدولة على البحارة في زمن الحرب فتجندهم في سفنها الحربية أو تنيط بسفنها التجارية مهام معاونه المجهود الحربي الأمر الذي تعتبر فيه قوة البحرية التجارية مظهراً من مظاهر عظمة الدولة وتفوقها في أوقات الأزمات، وليس ببعيد عن الأذهان ما ساهمت به بعض قطع الأسطول التجاري الإنجليزي في حرب فوكلاند حيث خصصت لنقل الجنود والمؤونة وللعمل كمستشفيات عائمة مصاحبة لقطع الأسطول البحري الحربي.

ويتعلق التزام رب العمل بالترحيل بالنظام العام، فلا يجوز للبحار النزول عنه، وأي نزول عن هذا الالتزام يقع باطلاً بطلاناً مطلقاً، ويستوي في هذا الالتزام أن يكون منصوصاً عليه في العقد أو غير منصوص عليه، وهو التزام مقصور فقط على البحارة الفلسطينيين أو الأجانب الذين يعملون على ظهر السفن الفلسطينية.

ويشمل الالتزام بالترحيل كما هو واضح من الفقرة الرابعة من هذه المادة، فضلاً عن نفقات إعادة نفقات غذاء البحار ونومه حتى بلوغه ذلك الميناء، لكنه لا يشمل تقديم ملابس للبحار وعند الضرورة تقدم هذه الملابس على أن يكون لرب العمل الرجوع بقيمتها على البحار.

وفي حالة امتناع رب العمل عن تنفيذ الالتزام، إما يقوم البحار بأداء مصاريف الترحيل، أو تباشر الدولة الترحيل، وقد جرى العرف الدولي على أن تقوم الدولة بواسطة قناصلها وممثليها في الخارج بالقيام بهذا الالتزام

والرجوع على البحار أو مستغل السفينة حسب الأحوال بهذه النفقات، ويستطيع البحار الرجوع بما أنفقه على رب العمل على أساس العقد الذي يربطه به.

ومصاريف الترحيل من الديون الممتازة وفقاً لنص المادة ٥١ من هذا القانون وتحثل المرتبة الثالثة باعتبار أنها من الديون الناشئة عن عقد العمل البحري. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٣٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٠٧ من القانون البحري القطري، والمادة ١٢٩ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب المادة ١٥٥ من قانون التجارة البحرية الأردني.

#### مادة (١٧٠)

إذا أبرم عقد العمل لمدة محددة وانتهت هذه المدة أثناء الرحلة امتد بحكم القانون حتى نهاية الرحلة فإذا مرت السفينة بالميناء الذي تجب إعادة البحار إليه وفقاً لأحكام المادة السابقة امتد العقد حتى دخول السفينة هذا الميناء.

#### المذكرة الإيضاحية:

يعرض نص المادة لحالة استخدام البحار بعقد محدد المدة وانتهت هذه المدة أثناء الرحلة، فيقرر امتداد العقد حتى نهاية الرحلة بقوة القانون، فإذا مرت السفينة بالميناء الذي تجب إعادة البحار إليها وفقاً لأحكام المادة ١٦٩ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية) امتد العقد حتى دخول السفينة هذا الميناء.

إذن الامتداد القانوني لعقد العمل البحري، يقع بقوة القانون إذا انتهى هذا العقد أثناء الرحلة البحرية، حتى الوصول إلى أحد الموانئ الفلسطينية والدخول فيها، أو حتى الوصول إلى الميناء الذي تجب إعادته إليه ولو لم يكن فلسطينياً.

والامتداد القانوني بعقد العمل البحري المحدد المدة إذا ما انتهت مدته أثناء الرحلة مرجعه طبيعة العمل البحري، وحتى لا يسبب إنهاء عقد البحار خلال الرحلة البحرية الحرج للريان الذي قد يتعذر عليه استبدال بحار آخر بالبحار الذي انتهى عقده، هذا من جانب رب العمل، أما مفهوم الامتداد القانوني من جانب البحار، فيقوم على اعتبارات إنسانية قدرها المشرع على البحار، فقد لا يكون هذا الأخير لديه المقدرة المالية للعودة لوطنه. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٣٠ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٣٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٠٩ من القانون البحري القطري، والمادة ١٥٧ من قانون التجارة البحرية الأردني.

#### مادة (١٧١)

إذا فصل البحار فلا يجوز للريان إلزامه بترك السفينة إذا كان في ميناء أجنبي إلا بإذن كتابي من قنصل فلسطين أو الإدارة المحلية عند عدم وجوده، ويجب إثبات قرار الفصل وتاريخه وأسبابه في دفتر الحوادث الرسمي وإلا اعتبر الفصل غير مشروع.

## المذكرة الإيضاحية:

تعرض المادة ابتداء لترتيب نوع من الحماية للبحار الذي يفصل في أثناء الرحلة البحرية فلم تجز ترك البحار في ميناء أجنبي، إلا بإذن كتابي من القنصل الفلسطيني في ذلك الميناء أو من السلطة البحرية المحلية عند عدم وجود القنصل، وذلك الإذن ينبغي ألا يمنح إلا لأسباب خطيرة كتمرد أو تهديد بالقتل أو إشعال النار أو غير ذلك من أفعال سوء السلوك التي تعرض السفينة أو المسافرين أو الشحنة للخطر.

كما يتضمن نص المادة غير هذا الحكم الهام، حكماً آخر، يعني بأن لرب العمل فصل البحار في أي وقت سواء أكان عقد العمل البحري محدد المدة أو غير محدد المدة، ومنعاً للتعسف، فقد أوجبت المادة على الربان أن يثبت قرار الفصل وتاريخه وأسبابه في دفتر السفينة وإذا لم يتبع الربان هذه الإجراءات اعتبر الفصل غير مشروع.

غير أن هذه القرينة التي أقامتها المادة هي قرينة بسيطة، حيث يبقى للبحار الحق في إثبات عكس ما ورد في دفتر السفينة أو أن الأسباب المبدأة مع صحتها لا تبرر الفصل، وإذا ما أثبت البحار ذلك، لا يجوز للمحكمة أن تقضي بإعادته إلى العمل وإنما يقتصر الأمر على تعويض البحار عن كل الأضرار المادية والأدبية التي لحقت، كما يكون للربان من ناحية أخرى نقض هذه القرينة بإثبات أن عدم القيد في دفتر السفينة أو فقد هذا الدفتر أو هلاكه كان لسبب أجنبي.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٣٢ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٣٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

## مادة (١٧٢)

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

### المذكرة الإيضاحية:

تقرر هذه المادة تقادماً قصيراً لجميع الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحري، والتي يوجهها البحار إلى رب العمل (المالك أو المجهز) والدعاوى التي يوجهها هذا الأخير إلى البحار.

ومدة التقادم المقررة في هذا النص، هي سنة تبدأ من تاريخ انتهاء عقد العمل البحري، وتسري مدة التقادم في حالة امتداد العقد البحري وفقاً لأحكام المادة ١٧٠ من هذا القانون من الوقت الذي تصل إليه السفينة إلى ميناء الوصول إذ يعتبر هذا الوقت هو وقت انتهاء العقد، وهي وإن كانت مدة قصيرة، إلا أنها تحقق مصلحة رب العمل ومصلحة البحار في نفس الوقت.

فهي تحقق مصلحة رب العمل في أن تجعله يبادر بالمطالبة بحقه إذ في تراخيه عن ذلك ما يتقل كاهل المجهز (رب العمل) حيث تتراكم عليه ديون رحلات عدة قد يعجز عن الوفاء بها، كما قد يؤدي ذلك إلى اضطراب أحواله الأمر الذي يعرقل نشاطه بالإضافة إلى أن عناصر الإثبات لا تبقى طويلاً مما يحسن معه الإسراع في رفع الدعوى، وهي في نفس الوقت تحقق مصلحة البحار حيث لا شك أن الحكم الذي جاءت به هذه المادة أكثر رعاية له إذ هو أجبر ذو دخل محدود ويرهقه أن تتراخى مطالبته سنوات طويلة.

ويسري التقادم القصير على دين الأجرة مهما كانت كيفية استئجار البحار، أي سواء أكان مستأجراً مشاهرة بالرحلة أو بحصة في أجرة السفينة أو

أرباح الرحلة البحرية، كذلك يسري على التعويضات التي قد تستحق للبحار ومصروفات العلاج ونفقات الترحيل.

هذا، ولا ينطبق التقادم القصير الذي تقرره هذه المادة على الدعاوى الناشئة عن الفعل الضار إذ تخضع مثل هذه الدعاوى للتقادم المقرر للدعوى التقصيرية، ويسري هذا التقادم في حق البحار ناقص الأهلية، ويقف التقادم إذا وجد مانع يتعذر معه على الدائن أن يطالب بحقه، أو إذا كان متفقاً بين الطرفين على عدم رفع الدعوى خلال مدة معينة لأن المدعي يكون ممنوعاً من رفع الدعوى اتفاقاً.

وينقطع التقادم بالمطالبة القضائية و بالتبني وبالجز وبالمطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تغطية أو في توزيع وبأي عمل يقوم به الدائن للتمسك بحقه في إحدى الدعاوى وبإقرار المدين بحق الدائن صراحة أو ضمناً، وإذا انقطع التقادم سرت مدة جديدة مدتها سنة أخرى، على أنه إذا كان انقطاع التقادم بسبب حكم بالدين وحاز الحكم قوة الأمر المقضي به أو كان الانقطاع بسبب إقرار المدين كانت مدة التقادم خمس عشرة سنة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٣٥ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٣٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (١٧٣)

يعاقب بغرامة لا تتجاوز خمسمائة دينار أردني أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً، رب العمل الذي يخالف أحكام هذا الفصل مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد تنص عليها القوانين الأخرى، وتتعدد العقوبة بتعدد من وقعت في شأنهم الجريمة.



### المذكرة الإيضاحية:

تتعرض هذه المادة للمسئولية الجنائية التي قررها المشرع على رب العمل (المالك أو المجهز) في حالة مخالفته لأحكام هذا الفصل الخاص بعقد العمل البحري، وذلك بغرامة لا تتجاوز خمسمائة دينار أردني أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً، مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد تنص عليها القوانين الأخرى في حالة وجودها وتتعدد العقوبة بتعدد المضرورين من جراء المخالفة التي ارتكبتها رب العمل.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٣٦ من قانون التجارة البحرية المصري.

## الفصل الرابع

### الوكلاء والمقاولون البحريون

#### أولاً : الأحكام العامة

##### مادة (١٧٤)

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

### المذكرة الإيضاحية:

الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون أشخاص يشتركون في الاستغلال البحري، إلا أنهم لا يعملون على ظهر السفينة كالربان والبحارة وإنما يؤدون عملهم على البر في الموانئ التي ترسو عليها السفينة، والوكيل البحري يعمل

إما لحساب المجهز ويسمى في هذه الحالة وكيل السفينة وإما لحساب المرسل إليه ويعرف عندئذ بوكيل الشحنة، وتعبير وكيل السفينة ووكيل الشحنة كلاهما تعبير نقله قانون التجارة البحرية عن الاصطلاح الذائع في المعاملات البحرية.

تعرض هذه المادة إلى القانون الواجب التطبيق على العقود أو الأعمال التي يجريها الوكيل البحري أو المقاول البحري هو قانون الميناء الذي يتم فيه العقد أو العمل، وغالباً ما يكون الميناء الذي يوجد فيه موطن الوكيل أو المقاول، فيكون القانون الوطني هو القانون الواجب التطبيق، والإسناد في النص موجه إلى القواعد الموضوعية في القانون الواجب التطبيق دون أحكام تنازع القوانين في هذا القانون.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٣٧ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (١٧٥)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تقرر هذه المادة للوكيل أو المقاول البحري حق إقامة دعواه على الموكل أو صاحب العمل أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطنه ومن ثم لا يتحمل مشقة إقامة الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعي عليه على نحو ما تقضي به القواعد العامة، وإذ كانت هذه القاعدة يعمل بها ليس فقط في النطاق الداخلي وإنما أيضاً في مجال الاختصاص الدولي فإن فائدتها

الأكيدة تبدو في المجال الأخير حيث تمكن الوكيل أو المقاول البحري من مقاضاة خصمه أمام قضاء قريب منه يسير على أوضاع مألوفة له. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٣٨ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (١٧٦)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تضع هذه المادة دعوى الموكل أو صاحب العمل على الوكيل البحري أو المقاول البحري إلى التقدم القصير، دون الدعاوى التي يوجهها الوكيل البحري أو المقاول البحري إلى الموكل أو صاحب العمل إذ يسري على تلك الدعاوى الأخيرة التقدم العادي، وهو قاصر أيضاً على الدعاوى التي تستند إلى العقد ذاته دون الدعاوى التصديرية التي يسري عليها التقدم الخاص بها. والمدة التي تحددها هذه المادة لتقدم تلك الدعاوى هي سنتين محسوبة من تاريخ استحقاق الدين، لأن هذه الدعاوى تتصل مباشرة بعملية النقل البحري ذاتها، وهي عملية يتعين تصفيتهما في أسرع وقت ممكن تقادياً لتراكم الدعاوى، ومن ثم فما يسري بصدد انقضاء الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بحراً يتعين أن ينطبق على كافة الدعاوى التي تحيط بذلك العقد ومنها دعاوى الموكل أو صاحب العمل على الوكيل البحري والمقاول البحري.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٣٩ من قانون التجارة البحرية المصري.

## ثانياً : وكيل السفينة

### مادة (١٧٧)

١. يعد وكيل السفينة نائباً عن المجهز في الجهات التي لا يوجد له فيها فروع، وممثلاً للناقل البحري في الدعاوى الناشئة عن أعمال النقل البحري والتي تقام منه أو عليه في الجهة التي يقع فيها مقر الوكيل.

٢. يقوم وكيل السفينة بجميع الأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة وباستلام البضاعة قبل بدء الرحلة بقصد شحنها وتسليمها لأصحاب الشأن فيها عند وصول السفينة. كما يقوم بتحصيل أجرة النقل.

٣. يعد موطن الوكيل في فلسطين موطناً للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغيرها.

### المذكرة الإيضاحية:

قديمًا كان الربان هو الذي يقوم بتسليم البضائع إلى المرسل إليهم وتحصيل أجرة النقل منهم، مما كان يشق عليه الأمر، وعلى وجه الخصوص في الوقت المعاصر، حيث أصبحت السفينة التجارية باهظة التكاليف، وأن عملية التسليم ذاتها من العمليات التي يتطلب القيام بها إطالة فترة بقاء السفينة في الميناء، مما يوجب إعفاء الربان من هذه العمليات، وقد كان فضلاً عن ذلك، في غير مقدور شركات الملاحة إنشاء فروع لها في كافة الموانئ، فقد كان البحث عن شخص طبيعياً كان أم اعتبارياً في كل ميناء ترسو عليه السفينة

يقوم لحساب المجهز تسليم البضائع وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها لأصحابها وتحصيل الأجرة، وقد يكلف بعمليات أخرى مما يدخل في اختصاص الربان كتموين السفينة وإصدار سندات الشحن، هذا الشخص هو الذي يتناوله هذا النص وهو وكيل السفينة.

فوكيل السفينة وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من هذه المادة هو نائب المجهز في الجهات التي لا يوجد للمجهز فيها فروع، كما يعد وكيل السفينة ممثلاً للناقل البحري في جميع الدعاوى الناشئة عن أعمال النقل البحري والتي تقام منه أو عليه في الجهة التي يقع فيها مقر الوكيل.

ووكيل السفينة وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من هذه المادة يقوم بجميع الأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة "كأعمال تموين السفينة والوقود وقطع الغيار والتعاقد على إجراء الإصلاحات والقيام بالأعمال القانونية المعتادة للسفينة، كما يقوم وكيل السفينة بوصفه ممثلاً للمجهز لدى السلطات في الميناء فيقوم بأعمال السفينة المتصلة بتلك السلطات كدفع الرسوم واستخراج التراخيص وإعداد ما يلزم لشحنها أو تفريغها أو رسوها على الرصيف"، وباستلام البضاعة من الشاحن قبل بدء الرحلة وذلك بهدف شحنها على ظهر السفينة وتسليمها لأصحاب الشأن فيها (المرسل إليهم) وذلك عند وصول السفينة الميناء المتفق تسليم البضاعة فيه، كما يلتزم وكيل السفينة وفقاً لأحكام هذه الفقرة بتحصيل أجرة النقل من الشاحن.

تقرر الفقرة الثالثة من هذه المادة، اعتبار موطن الوكيل في فلسطين موطناً للمجهز فيما يتعلق بالأوراق القضائية وغيرها، وهو من قبيل الموطن المختار بنص القانون.

يقارب حكم المادة مع المادة ١٤٠ و ١٤١ من قانون التجارة البحرية المصرية، والمادة ٣/٢/١/١٣٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (١٧٨)

يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلاً بأجر، ولا يسأل قبل الشاحنين أو المرسل إليهم عن هلاك أو تلف البضائع التي يتسلمها لشحنها في السفينة أو التي يتولى تفريغها منها إلا عن فعله الشخصي الضار وأفعال تابعيه الضارة.

#### المذكرة الإيضاحية:

يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلاً بأجر، ومن ثم، فإن التزام الوكيل هو التزام ببذل عناية، وهي عناية الرجل (الوكيل) المعتاد. ولا يسأل وكيل السفينة عن هلاك البضائع أو تلفها قبل الشاحنين أو المرسل إليهم أصحاب الشأن للبضائع المشحونة، والتي يتسلمها لشحنها في السفينة، أو التي يتولى تفريغها منها، إلا عن فعله الشخصي الضار، وأفعال تابعيه الضارة، وذلك وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية.

ومن صور أفعال وكيل السفينة الضارة الشخصية، عدم المحافظة على البضاعة بعد تسليمها مما أدى إلى تلفها أو إغفال ملاحظة البضاعة على الرصيف مما أدى ذلك إلى سرقتها أو تسليمه البضاعة تسليمًا معيباً كما لو سلمها للمرسل إليه دون أن يكون بيد هذا الأخير.

ولا تقوم مسؤولية وكيل السفينة على افتراض وقوع الفعل الضار منه (الخطأ) وإنما على أن يدعي مسؤولية وكيل السفينة عليه يقع عبء الإثبات، أو مسؤولية تابعي وكيل السفينة.

على أن وكيل السفينة غير مسئول عما يلحق الغير من ضرر بسبب أخطاء منسوبة إلى المجهز أو الربان في تنفيذ عقد النقل، وصورة ذلك أن يكون الضرر قد أصاب البضاعة خلال عملية النقل ذاتها أي قبل أن يتسلمها وكيل السفينة، في هذه الحالة لا يمكن مقاضاة وكيل السفينة عن عدم تنفيذ عقد النقل إلا بوصفه وكيلاً للناقل، ومن ثم، يكون له في هذه الحالة الحق في أن يتمسك نيابة عن موكله بشروط الإعفاء التي يقررها القانون للناقل البحري أو تلك الواردة في سند الشحن.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٤٢، والمادة ١٤٣ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٣٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (١٧٩)

١. لا يجوز أن يزاول أعمال وكالة السفن إلا من كان متمتعاً بالجنسية الفلسطينية ومقيداً في السجل المعد لذلك.
٢. يجب على الوكيل أن يودع أحد البنوك الفلسطينية وديعة نقدية أو كفالة مصرفية بمبلغ ٣٠٠٠٠ (ثلاثين ألف) دينار أردني أو ما يعادلها قانوناً لضمان تنفيذ الأحكام القضائية التي تصدر على موكله.
٣. يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز خمسة آلاف دينار أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين :

أ. كل من يزاول أعمال وكالة السفن أو يعلن بأية وسيلة من وسائل النشر عن قيامه بأعمال هذه الوكالة دون أن يكون اسمه مقيداً بالسجل.

ب. كل من يقدم عمداً للجهة المختصة بيانات غير صحيحة لقيدها في السجل.

#### المذكرة الإيضاحية:

حصرت هذه المادة الأشخاص (طبيعيين كانوا أم اعتباريين) الذين يجوز لهم مزاوله مهنة وكيل سفينة بالأشخاص المتمتعين بالجنسية الفلسطينية، على أن يكون مقيداً في السجل المعد لذلك، ومن ثم، لا يجوز للأجانب ممارسة مثل هذه المهنة.

وتوجب الفقرة الثانية على وكيل السفينة أن يودع في أحد البنوك الفلسطينية مبلغ وقدره ثلاثون ألف دينار أردني أو بما يعادلها قانوناً من العملة المتداولة بهدف ضمان تنفيذ الأحكام التي تصدر على موكله (كالمجهز أو المالك... الخ)، فقد سبق أن نوهت المادة ١٧٧ من هذا القانون على وكيل السفينة نائباً قانونياً عن المجهز في الجهات التي لا يوجد للمجهز فروع، وفي جميع الدعاوى التي ترفع على المجهز أو المالك (انظر مذكرتها الإيضاحية). ويرجع التزام وكيل السفينة بتسجيل اسمه ضمن السجل المعد لوكلاء السفن أو بأن يزاول مهنته وفقاً لما يحدده القانون، أن المشرع اعتبر أي مخالفة لذلك جريمة يعاقب عليها القانون كما ورد في الفقرة الثالثة من هذه المادة، والعقوبة المقررة هي الحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز خمسة آلاف دينار أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً، ولكن يجوز للمحكمة



القضاء بأحد هاتين العقوبتين إما الحبس أو الغرامة وفقاً لما تراه المحكمة من ظروف وملابسات العمل الذي قام به وكيل السفينة.  
والأعمال التي تعاقب عليها هذه الفقرة من هذه المادة:  
أولاً: مزاوله أعمال وكالة السفن أو الإعلان بأية وسيلة من وسائل النشر عن القيام بأعمال هذه الوكالة دون قيد اسم الوكيل في السجل.  
ثانياً: كل وكيل يقدم معلومات غير صحيحة عمداً لقيدھا في السجل.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٣٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### ثالثاً : سجل قيد وكلاء السفن البحرية

#### مادة (١٨٠)

ينشأ في وزارة النقل والمواصلات سجل لقيد وكلاء السفن البحرية متضمنا البيانات الآتية :

١. اسم الوكالة.
٢. الجنسية الفلسطينية.
٣. عقد التأسيس (في حالة ما إذا كانت الوكالة شركة).
٤. رقم وتاريخ القيد بالسجل التجاري.
٥. رقم وتاريخ القيد والتجديد بغرفة التجارة.
٦. السفن الموكل عنها.
٧. اسم مجهز السفينة (المالك أو المستأجر).
٨. عقد الوكالة الموثقة أو سند الوكالة.

٩. حدود الوكالة.

١٠. ما يفيد إيداع الوديعة أو الكفالة المصرفية.

١١. رقم القيد بسجل السفن وتاريخه.

١٢. تاريخ التجديد السنوي.

١٣. ملاحظات.

### المذكرة الإيضاحية:

لتنظيم مهنة وكالة السفن، أوجبت هذه المادة إنشاء سجل قيد لوكلاء السفن البحرية يكون تابعاً لوزارة النقل والمواصلات في فلسطين، وذلك عطفاً على أحكام المادة ١٧٩ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية). وقد حددت هذه المادة البيانات الواجب ذكرها ضمن السجل، بهدف التعرف على الوكالة ومن يقوم بها وباقي البيانات التي تهم المتعاملين مع وكيل السفينة.

فيلتزم وكيل السفينة وفقاً لأحكام هذه المادة بذكر اسم الوكالة، وأن من سيقوم بمهنة وكيل سفينة هو فلسطيني، حيث حصرت المادة ١٧٩ من هذا القانون هذه المهنة فقط بمن يتمتع بالجنسية الفلسطينية دون الأجانب، عقد تأسيس الوكالة (الشركة) رقم وتاريخ القيد بالسجل التجاري (حيث من المعروف أن أعمال وكالة السفن هي أعمال تجارية تخضع للقانون التجاري)، وكذلك رقم وتاريخ القيد والتجديد بغرفة التجارة، وذكر جميع السفن الموكل عنها، اسم مجهر السفينة (المالك أو المستأجر) عقد الوكالة الموثقة أو سند الوكالة، كما على الوكيل ذكر حدود الوكالة المناط القيام بها كذلك كل ما يفيد أن الوكيل قد أودع في أحد البنوك الفلسطينية ما هو مطلوب دفعه من مبالغ نقدية كما

هو محدد في المادة (١٧٩ من هذا القانون) أو كفالة مصرفية، كذلك رقم القيد بسجل السفن وتاريخ التجديد السنوي وأمور أخرى قد يتطلبها السجل. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١ من القرار الوزاري الكويتي رقم ٨٠/٢٨٢.

#### مادة (١٨١)

على طالب القيد بالسجل أن يتقدم بطلبه إلى وزارة النقل والمواصلات مؤيداً بالمستندات خلال ثلاثين يوماً من تاريخ الحصول على الوكالة. المذكرة الإيضاحية:

تحدد هذه المادة أول إجراء من الإجراءات الواجب اتباعها للقيد في سجل قيد وكلاء السفن البحرية، وهو تقديم الطلب، ممن يريد أن يمتحن مهنة وكيل سفينة، إلى وزارة النقل والمواصلات، ومؤيداً بكافة المستندات المطلوبة للقيد في السجل، وذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ الحصول على الوكالة من إحدى السفن.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣ من القرار الوزاري رقم ٨٠/٢٨٢ الكويتي.

#### مادة (١٨٢)

على وزارة النقل والمواصلات أن تثبت في الطلب خلال ثلاثين يوماً من تاريخ تقديمه مستوفياً لجميع الشرائط المطلوبة، وعند قبول طلب الوكيل يتم تزويده بشهادة معتمدة تثبت قيده لديها.

### المذكرة الإيضاحية:

توجب هذه المادة على وزارة النقل والمواصلات أن تبت في الطلب المقدم لها من صاحب المصلحة وفقاً لأحكام المادة (١٨١ من هذا القانون) شريطة أن يكون مستوفياً لجميع الشروط المطلوبة، وذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ تقديمه، وللوزارة أن ترفض الطلب إذا لم تجده مستوفياً للشروط المطلوبة، أما عند قبول الطلب من الوكيل، عندئذ يجب تزويده بشهادة معتمدة تثبت إتمام عملية قيده لديها أي في سجل قيد وكلاء السفن. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٤ من القرار الوزاري رقم ٨٠/٢٨٢ الكويتي.

### مادة (١٨٣)

يكون القيد ساري المفعول لمدة عام ويجدد سنوياً خلال ثلاثين يوماً من تاريخ انتهائه.

### المذكرة الإيضاحية:

إذا تم قيد الوكيل على النحو الذي حددته المادة ١٨٠، ١٨١، ١٨٢ من هذا القانون، فإن هذا القيد وفقاً لأحكام هذه المادة يظل ساري المفعول لمدة عام محسوبة من تاريخ القيد.

فإذا ما انقضت مدة السنة، فالمادة توجب تحديد القيد خلال ثلاثين يوماً من تاريخ انتهاء مدة صلاحيته.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٥ من القرار الوزاري رقم ٨٠/٢٨٢ الكويتي.

#### مادة (١٨٤)

على الوكيل أو من يمثله أن يتقدم إلى وزارة النقل والمواصلات بطلب التأشير بالسجل المعد لذلك بأية بيانات أو تعديلات قد تطرأ بعد تاريخ القيد وفور حدوثها مشفوعاً بالمستندات المؤيدة لذلك.

#### المذكرة الإيضاحية:

يعد السجل المرآة التي يستطيع من خلالها من يهيمه الأمر التعرف على حالة الوكيل، ومن ثم، يجب أن تكون جميع البيانات المقيدة فيه صادقة، الأمر الذي يوجب على وكيل السفينة بأن يطلب التأشير في السجل عن كل البيانات أو التعديلات التي قد تطرأ بعد تاريخ القيد، وفور حدوثها ومشفوعاً بالمستندات التي تؤيد وتؤكد ذلك.

وطلب التأشير يجوز أن يقدم من الوكيل شخصياً أو ممن يمثله، والطلب يقدم إلى وزارة النقل والمواصلات، حيث وجود سجل قيد وكلاء السفن. واضح من المادة أنها لم تحدد مدة لتقديم طلب التأشير، وإنما اشترطت الفورية، أي فور حدوث ما يوجب تعديله في السجل. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٦ من القرار الوزاري رقم ٨٠/٢٨٢ الكويتي.

#### مادة (١٨٥)

تشطب الوكالة بعد القيد في السجل في الحالات الآتية :

١. بناء على طلب الوكيل أو الموكل.
٢. عند فقدان الوكيل لبيان من البيانات الواردة في المادة (١٨٠).

٣. في حالة عدم إخطار إدارة السجل بالتغييرات التي حدثت بالوكالة بعد القيد.

٤. في حالة عدم تجديد القيد خلال المدة المحددة وفقاً لأحكام المادة (١٨٣) من هذا القانون.

#### المذكرة الإيضاحية:

تبين المادة الحالات التي تشطب فيها الوكالة بعد القيد على النحو الآتي:  
أولاً: أن يكون طلب الشطب مقدم من الوكيل، أو الموكل (المجهز أو المالك أو المستأجر للسفينة) لأسباب يقدرها الوكيل أو الموكل، فقد يرجع ذلك إلى إلغاء الرحلة البحرية، أو تأجيلها إلى وقت غير معلوم أو لعدم التفاهم بين الوكيل والموكل على حدود الوكالة وموضعها.

ثانياً: إذا فقد الوكيل أحد البيانات التي حددتها المادة ١٨٠ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية).

ثالثاً: إذا لم يخطر الوكيل أو من يمثله المسجل بالتغييرات التي حدثت بالوكالة بعد القيد (انظر المادة ١٨٤ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية).

رابعاً: إذا لم يتم تجديد قيد الوكالة وفقاً للميعاد التي حددته المادة (١٨٣) من هذا القانون، انظر مذكرتها الإيضاحية).

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٧ من القرار الوزاري رقم ٨٠/٢٨٢ الكويتي.

مادة (١٨٦)

١. لكل ذي مصلحة أن يحصل من الوزارة المختصة على مستخرج من صحيفة القيد في السجل وفي حالة القيد يعطى شهادة بذلك بعد دفع الرسم المستحق.

٢. يحصل رسم قدره :

أ. ٥٠ ديناراً أردنياً أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً رسم قيد مع الشهادة الأصلية.

ب. ٢٥ ديناراً أردنياً أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً رسم تجديد القيد أو بدل فاقد للشهادة الأصلية.

ج. ١٠ دنائير أردنية أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً عن كل شهادة أو مستخرج من السجل.

المذكرة الإيضاحية:

تعطي المادة الحق لمن يهمله أمر الوكيل (وكيل السفينة) أن يحصل على مستخرج من صحيفة قيد الوكيل وفي حالة القيد يعطى شهادة بذلك بعد دفع الرسم المستحق.

وقد حددت المادة الرسوم المستحقة على النحو الآتي:

٥٠ ديناراً أردنياً أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً وهي رسم قيد في السجل مع الشهادة الأصلية.

٢٥ ديناراً أردنياً أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً وهي رسوم تجديد القيد أو استخراج شهادة بدل فاقد عن الشهادة الأصلية.

١٠ دنانير أردنية أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً وهي رسوم تحصل عن كل شهادة أو مستخرج من السجل.  
يقارب حكم هذه المادة المادة ٨ و ٩ من القرار الوزاري رقم ٨٠/٢٨٢ الكويتي.

### رابعاً : وكيل الشحن

#### مادة (١٨٧)

ينوب وكيل الشحن عن أصحاب الشأن في استلام البضاعة عند الوصول ودفء أجرة النقل إذا كانت مستحقة كلها أو جزءاً منها.  
المذكرة الإيضاحية:

في النقل بخط منتظم تكون السفينة مشحونة بالبضائع لذمة أكثر من شخص، ولتفادي بقاء الربان في ميناء الوصول الوقت الكافي حتى يتقدم له المرسل إليهم هذه البضائع ويقوم كل منهم بإنزال بضاعته الأمر الذي يسبب تعطل السفينة، لذا فقد جرت العادة أن ينيب المرسل إليهم شخصاً يطلق عليه وكيل الشحن أو وكيل الحمولة أو أمين يتولى نيابة عنهم استلام البضائع والتحقق من سلامتها واتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة على حقوق أصحابها بما يسمح للربان بالتعجيل بتسليم البضائع وبالتالي إنهاء مسؤوليته.

ويرتبط وكيل الشحن مع أصحاب البضائع بعقد وكالة مأجورة، وهو عقد تحكمه القواعد العامة، على أن وكيل الشحن قد يكون وكيلاً بالعمولة إذا تعامل مع الربان باسمه الخاص وتقدم إليه كما لو كان هو المالك الحقيقي



للبضاعة، ويقع ذلك إذا كان سند الشحن لحامله أو كان إندياً تم تظهيره إليه تظهيراً ناقلاً للملكية بما يصبح معه وكيل الشحنه وكأنه المرسل إليه الأخير. ويترتب على اعتبار وكيل الشحنه وكيلاً بالعمولة أن يكون له الاستفادة من الامتياز المقرر للوكيل بالعمولة وفقاً لأحكام القانون التجاري.

ولا ينحصر عمل وكيل الشحنه باستلام البضاعة نيابة عن أصحاب الشأن (المرسل إليهم) وإنما ينبى عنهم كذلك بدفع أجره النقل إذا كانت مستحقة بالكامل أو جزءاً منها.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٤٥ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٤٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي مع الملاحظة أن القانون البحري الكويتي يسمي وكيل الشحنه، بوكيل الحمولة.

#### مادة (١٨٨)

يقوم وكيل الشحنه باتخاذ الإجراءات والتدابير 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 الشحنه والناقل.

#### المذكرة الإيضاحية:

تلزم هذه المادة وكيل الشحنه بالقيام بالإجراءات والتدابير التي يستلزمها القانون للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن في البضاعة قبل الناقل، وقد واجهت المادة ما يمكن أن يقع من وكيل الشحنه من إهمال في أداء هذا الواجب وعدم الإخطار عما يكون بالبضاعة من هلاك أو تلف عند استلامه لها بقرينة افترض فيها المشرع أن الوكيل قد تسلم البضاعة بالحالة والكمية

المذكورتين في سند الشحن، ولم يجر إثبات عكس هذه القرينة في مواجهة صاحب الشأن في البضاعة، بهدف زيادة العناية الواجب بذلها فيما يلتزم به وفقاً لأحكام هذه المادة، في حين أجازت المادة إثبات عكس ذلك في العلاقة بين وكيل الشحن والناقل.

فالتزامات وكيل الشحن تتمثل في استلام البضائع من الناقل بعد تفريغها وتسليمها إلى موكله المرسل إليهم بالحالة التي تسلمها بها من الناقل، وهذا يقتضي من وكيل الشحن، التحقق من البضاعة وشكلها وعلامتها الرئيسية وعدد الطرود... الخ، كما يقع عليه واجب المحافظة على البضائع وحراستها لحين تسليمها لأصحابها، والمحافظة على حقوق المرسل إليهم وتحرير الاحتياجات أو الإخطارات التي يوجبها القانون ورفع دعوى إثبات الحالة إذا لزم الأمر، وعليه إخطار المرسل إليه بحالة البضاعة وما اتخذته من إجراءات في الوقت المناسب حتى يتمكن المرسل إليه من رفع دعواه في الميعاد القانوني.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٤٦ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب المادة ١٤١ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (١٨٩)

١. يسأل وكيل الشحن قبل أصحاب الشأن في البضاعة التي تسلمها بوصفه وكيلاً بأجر.

٢. تسري على وكيل الشحن الأحكام المنصوص عليها في المادة (١٧٨) من هذا القانون.

### المذكرة الإيضاحية:

وكيل الشحنه، وكيل مأجور، وهذا ما يتطلب أن يبذل في تنفيذ ما يلتزم به في مواجهة المرسل إليهم أي في تنفيذ الوكالة، عناية الرجل (الوكيل) المعتاد.

ومن ثم، فإن الوكيل يسأل عن أفعاله الضارة وأفعال تابعيه، ويقع إثبات الفعل الضار على من يدعي أن الوكيل لم يقم بما التزم أو لم يبذل العناية اللازمة عند القيام بأعماله، ومسئولية الوكيل تشمل جبر كامل الضرر للمرسل إليهم. أما جزاء إهمال وكيل الشحنه في إخطار الناقل بالعجز أو التلف بالبضاعة في حالة وجود أي منهما إذا لم يستطع المرسل إليهم دحض قرينة التسليم المطابق التي تترتب على غياب التحفظات هو أن يكون وكيل الشحنه مسؤولاً عن الأضرار التي لا يتسنى إثبات أنها قد حصلت قبل استلامه البضاعة، ذلك أن وكيل الشحنه يصدق عليه في هذه الحالة أحد فرضين: إما أن الأضرار كانت سابقة على استلامه البضاعة من الناقل وكان واجباً عليه اتخاذ التحفظات لتجنب قرينة التسليم المطابق والتي لا يمكن دحضها لانعدام أدلة الإثبات بعد الاستلام، وإما أنه لم يكن ثمة ما يوجب اتخاذ التحفظات ضد الناقل ويعني ذلك أن الأضرار قد حصلت والبضاعة بين يدي وكيل الشحنه. وتحيل الفقرة الثانية من المادة إلى المادة ١٧٨ من هذا القانون حيث تسري أحكامها على وكيل الشحنه (انظر مذكرتها الإيضاحية).

وقد يجمع الشخص بين صفتين، وكيل السفينة ووكيل الشحنه، على الرغم من تعارضهما، فمن المعروف أن وكيل السفينة هو نائب عن المجهز، بينما وكيل الشحنه نائب المرسل إليهم.

والجمع بين الصفتين أمر يقره الفقهاء وهو وضع منتشر من الناحية العملية وهو ناشئ عن ذبوع شرط التسليم تحت الروافع أو شرط التفريغ السريع، والذي بمقتضى هذا الشرط يكون للربان أن يقوم بتفريغ البضاعة دون انتظار حضور المرسل إليه أو ممثله، فيتسلم وكيل السفينة البضاعة من الربان ويتولى نقلها إلى المخازن على مسئولية ونفقة المرسل إليه، وبذلك يكون وكيلاً للسفينة ووكيلاً للشحنة وهو أمر يحصل تلقائياً دون فاصل زمني بينهما، حينئذ يكون مثل هذا الشخص مرتبطاً بعقدين، عقد وكالة مع المجهز وعقد وكالة مع المرسل إليه، والعقدان مستقلان، ومن ثم يكون له أن يطالب كلا من المجهز والمرسل إليه بمصروفات العمليات الداخلة في تنفيذ العقد المبرم معه.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/١٤٧ من قانون التجارة البحرية المصري.

### خامساً : المقاول البحري

#### مادة (١٩٠)

١ . يقوم المقاول البحري بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها كما يجوز أن يعهد إليه بالقيام لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه بعمليات أخرى متصلة بالشحن أو التفريغ شريطة أن يكلف بها باتفاق كتابي صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة.

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تمر البضاعة خلال تنفيذ عقد النقل البحري بمراحل عدة، فالناقل يتلقى البضاعة من الشاحن ثم تشحن على السفينة ثم تنقل إلى جهة الوصول ثم تفرغ من السفينة ويجري بعد ذلك تسليمها للمرسل إليه. وقد يقوم بعمليات الشحن والتفريغ الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، على أن قيام أحد من هؤلاء بهذه العمليات وبمعداته أمر نادر الحصول في العمل، وعلى وجه الخصوص، بعدما زادت حمولة السفينة في الوقت المعاصر وازدياد الرغبة في تسريع عملية الشحن والتفريغ، يستدعي لإنجاز تلك العمليات معدات خاصة وعمالة كافية على جانب من الخبرة، وهي أمور لا تتوفر في حكم العادة للناقل، أو الشاحن أو المرسل إليه، ومن ثم كان من الضروري إلقاء عبء القيام بهذه العمليات إلى مقاول متخصص يقوم بأدائها نيابة عنه مقابل أجر معين بواسطة عمال تابعين له ومعدات إما مملوكة له أو مؤجرة من إدارة الميناء، ويعرف هذا المقاول، بمقاول الشحن والتفريغ، وقد أسماه المشرع كما هو واضح من العنوان "المقاول البحري"، كما يعرف العقد الذي يرتبط به المقاول البحري مع الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه (بعقد الشحن أو التفريغ).

ولم تحصر الفقرة الأولى من هذه المادة عمل المقاول البحري بعمليات الشحن والتفريغ، وإنما أجازت له القيام بعمليات أخرى قد تعهد له القيام بها لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه متصلة بالشحن أو التفريغ، على أن يكون القيام بهذه العمليات بتكليف مكتوب وصريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة، ومن هذه العمليات، عملية رص وتستيف البضاعة، وهي تعني ترتيب البضاعة وتنظيمها بطريقة تقيها خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر، كذلك عملية فك البضاعة، وهي العملية التي تسبق عملية التفريغ للبضاعة، حيث لا يتسنى إتمام عملية التفريغ قبل فك البضاعة وإخراجها من العنابر. توجب الفقرة الثانية من المادة على الناقل إذا كان هو الذي عهد إلى المقاول البحري القيام بالعمل بناء على تعليمات من صاحب الشأن أو بناء على شرط في سند الشحن أو في عقد إيجار السفينة ويجب أن يخطر المقاول كتابة بذلك.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١٤٩ من قانون التجارة البحري المصري، والمادة ٢/١/١٤٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (١٩١)

يسأل المقاول البحري عن الأعمال التي يتولاها طبقاً للفقرة الأولى من المادة السابقة عن فعله وفعل تابعيه الضار قبل من كلفه بالعمل الذي له وحدة رفع الدعوى المباشرة عليه.

#### المذكرة الإيضاحية:

يسأل المقاول البحري مسئولية عقدية عن جميع الأفعال الضارة التي تصدر منه ومن تابعيه قبل من كلفه العمل، الناقل، أو الشاحن، أو المرسل إليه،

الذي له رفع الدعوى المباشرة عليه شريطة أن يكون الناقل قد أخطر المقاول بذلك وفقاً لأحكام المادة (١٩٠ من هذا القانون) وهو إخطار كتابي.

والتزام المقاول البحري هو التزام ببذل عناية، ومعيار المسؤولية، معيار الرجل المعتاد (أي المقاول البحري المعتاد)، وخطأ المقاول البحري ليس مفترضاً، وإنما واجب الإثبات وهو إثبات يقع على عاتق صاحب الشأن، وموضوع مسؤولية الأعمال التي يتولاها طبقاً لأحكام الفقرة الأولى من المادة السابقة (١٩٠ من هذا القانون – انظر مذكرتها الإيضاحية).

ومن أمثلة الأفعال الضارة التي يمكن أن تقع من المقاول البحري وتابعيه مما يعد إخلالاً من المقاول بالتزامه باتخاذ الحيطة والعناية بالبضاعة، ضربات خطاف في أجولة تسببت في فقد جزئي أو كلي لمحتوياتها، حوادث الروافع الناشئة عن سوء استعمال الآلات أو استعمال حبال ضعيفة للغاية، نقص الاحتياطات عند تداول بضائع قابلة للكسر أو للالتهاب وبصفة خاصة البضائع الخطرة.

ولا يهم في هذا الصدد درجة جسامه الفعل الضار، فلا يشترط أن يكون جسماً، لأن أي فعل ضار مهما كان يسيراً يرتب في حالة ثبوته مسؤولية المقاول.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٥٠ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٣/١٤٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (١٩٢)

يجوز أن يعهد إلى المقاول البحري بأعمال وكيل الشحن، وفي هذه الحالة تسري عليه الأحكام المقررة في المادتين (١٨٧، ١٨٨) من هذا القانون.

#### المذكرة الإيضاحية:

تجيز هذه المادة بأن يعهد إلى المقاول البحري بأعمال وكيل الشحن، عندئذ، تسري على المقاول البحري الأحكام المقررة في المادتين ١٨٧ و١٨٨ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية).

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٤٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (١٩٣)

تسري على المقاول البحري ووكيل السفينة ووكيل الشحن فيما يتعلق بالدعاوى الناشئة عن نشاط كل منهم أحكام تحديد المسؤولية والإعفاء منها وأحكام التقادم المقررة بالنسبة إلى الناقل البحري.

#### المذكرة الإيضاحية:

يجوز وفقاً لأحكام هذه المادة لكل من المقاول، ووكيل السفينة ووكيل الشحن، أن يحدد مسؤوليته فيما يتعلق بالدعاوى الناشئة عن نشاط كل منهم، كذلك الإعفاء من المسؤولية وأحكام التقادم المقررة بالنسبة إلى الناقل البحري (انظر المادة ١١٧ والمادة ١١٩ من هذا القانون، وانظر مذكرتهما الإيضاحية).



## الباب الثالث

### في استغلال السفينة

#### الفصل الأول

#### إيجار السفينة

أولاً : الأحكام العامة

مادة (١٩٤)

١. إيجار السفينة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بتمكين المستأجر من الانتفاع بسفينة معينة أو جزء منها مقابل أجره، بقصد الاستغلال البحري لمدة محددة، أو للقيام برحلة أو رحلات معينة.
٢. إذا كانت السفينة معينة باسمها في العقد ليس للمؤجر أن يستبدل بها غيرها، ما لم يتفق على غير ذلك.

#### المذكرة الإيضاحية:

يتحقق استغلال السفينة عادة بوضعها تحت تصرف الغير، في صور مختلفة: أهمهما إيجار السفينة غير مجهزة، وإيجار السفينة مجهزة لزمن معين، وإيجار السفينة مجهزة بالرحلة.

ويعد عقد الإيجار من أهم عقود الإدارة والاستثمار للأموال، يلتزم به المؤجر (المالك، المجهز، من له حق إدارة السفينة) بتمكين المستأجر من الانتفاع بسفينة معينة أو جزء منها مقابل أجره بهدف بقصد الاستغلال البحري. وعقد الإيجار من العقود الزمنية التي يلعب الزمن دوراً أساسياً فيه، حيث تقاس المنفعة ومداها بالمدة التي يقتضيها المستأجر مستغلاً فيها السفينة، لذا،

فإن الزمن، يؤثر على مبدأ الأثر الرجعي للبطلان أو الفسخ في عقد الإيجار حيث لا يمكن تصور الأخذ بهذا المبدأ على إطلاقه في نطاق العقود الزمنية كعقد الإيجار، فما تم الحصول عليه من منفعة لا يتم استرداده فالمنفعة قيمة معنوية، وحيث الأمر كذلك فإنه لا يجوز استرداد ما تم دفعه من مقابل (أجرة) لهذه المنفعة، وهو من العقود الرضائية التي تتعدّد بمجرد توافق الإيجاب والقبول أو تطابقيهما تطابقاً كاملاً، ولا حاجة لأن ينصب العقد في قالب أو شكل محدد، وهو من عقود المعاوضة حيث يحصل كل طرف من الأطراف مقابل ما يلتزم به في مواجهة الطرف الآخر.

ويلاحظ أن المستأجر في إيجار السفينة يكون عادة في نفس القوة الاقتصادية للمؤجر مما يسمح له بمناقشة شروط العقد، وتبعاً لهذا تنتفي الحاجة إلى حمايته، ولذلك فإن إيجار السفينة يخضع للحرية التعاقدية، والأحكام الواردة في هذا الفصل هي أحكام مكملة ومفسرة لإرادة المتعاقدين لا تنطبق إلا في الحالة التي لا يوجد فيها اتفاق على غير ذلك.

وإذا ورد عقد إيجار السفينة على سفينة معينة، ورد اسمها في عقد الإيجار، فليس للمؤجر (المالك أو المجهز) أن يستبدل بها غيرها كما تقرر ذلك الفقرة الثانية من هذه المادة، إلا أن ذلك، لا يمنع من الاتفاق على خلاف ذلك، فيجوز للمؤجر والمستأجر استبدالها بغيرها إذا ما قام أو تبين لهما بأن السفينة المذكور اسمها (المعينة) غير جاهزة للاستغلال، بسبب عطل أو تلف فيها.... الخ.

وعقد إيجار السفينة كما يجوز أن يكون على كل السفينة، يجوز أن يقع على جزء منها، فالإيجار يقع على قدر الحاجة التي يريد المستأجر تحقيقها.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٥٢ من قانون التجارة البحري المصري ما عدا الفقرة الثانية حيث لم يرد لها مثل في المادة ١٥٢ بحري مصري، ويتطابق مع المادة ٢/١/١٤٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب المادة ١٧١ من قانون التجارة البحرية الأردني.

### مادة (١٩٥)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

عقد الإيجار من العقود الرضائية التي تتعقد بمجرد تطابق الإيجاب والقبول، ورضائية عقود الإيجار ترجع إلى أيام القانون الروماني، سواء ورد العقد على عقار أو منقول، وقد حرصت التشريعات على التأكيد على مبدأ رضائية عقود الإيجار، وإذا كانت هذه المادة تشترط الكتابة، فإن ذلك لا يزيد على كونها شرط للإثبات، فعقد إيجار السفينة يتضمن الكثير من التفاصيل والشروط، الأمر الذي يقضي بكتابة العقد، لا كشرط للانعقاد والصحة، وإنما كأداة للإثبات ودرءاً للمنازعات في المستقبل.

ومع ذلك، فإن شرط كتابة عقد إيجار السفينة، لا يوجب إلا للسفن التي تزيد حمولتها الإجمالية عن عشرين طناً، كما هو وارد في هذه المادة، أما السفن التي تقل حمولتها عن ذلك، فلا يشترط كتابة عقد إيجارها.

ولا يوجد في القانون شكل معين لإثبات العقد، وقد درج العمل على تسمية المحرر المثبت لعقد إيجار السفينة باسم مشاركة الإيجار كما درج العمل على استعمال مشارطات نموذجية تضعها دوائر المجهزين ومن أمثلتها

المشاركة الزمنية "بلتايم" التي وضعها مؤتمر المجهزين المسمى بمؤتمر البلطيق سنة ١٩٣٩م، ومشاركة "جنكون" البريطانية سنة ١٩٢٢م للإيجار بالرحلة، وهناك مشارطات خاصة ببعض أنواع البضائع كمشاركة "سنتركون" سنة ١٩١٤م الخاصة بالحبوب، ومشاركة "ملكون" سنة ١٩٢٢م الخاصة بالفحم، ومشاركة "بيناكون" سنة ١٩١٤م الخاصة بالأخشاب.

وقد أجازت محكمة النقض المصرية بحكم لها في ١١ يناير ١٩٩٦م مجموعة النقض السنة ١٧ ص ٧١ إثبات المشاركة الواردة على السفينة بالرسائل والبرقيات المتبادلة بين الطرفين، وأنه لا يلزم كتابة العقد في محرر واحد، وقد سبقت محكمة النقض محكمة استئناف القاهرة بنفس هذا الحكم في ١٧ أكتوبر سنة ١٩٦١م المجموعة الرسمية السنة ٦٠ ص ٦٩.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٥٣ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٤٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي، مع العلم أن المادة ١٤٦ كويتي اشترطت قيد عقد إيجار السفينة (ويسمى وفقاً لأحكام المادة ١٤٦ مشاركة الإيجار) في سجل السفن إذا زادت مدته على سنة بهدف نفاذه في حق الغير ويكون القيد بإثبات اسم المؤجر والمستأجر ومدة العقد.

#### مادة (١٩٦)

لا يترتب على بيع السفينة إنهاء عقد إيجارها، ومع ذلك لا يحتج على المشتري بعقد إيجار السفينة التي تزيد حمولتها الإجمالية عن عشرين طناً إذا زادت مدته على سنة إلا إذا كان مقيداً في سجل قيد السفن، ويكون القيد بإثبات اسم المؤجر والمستأجر ومدة العقد.

### المذكرة الإيضاحية:

انتقال ملكية السفينة بالبيع لا يعد سبباً لإنهاء عقد إيجار السفينة، ومع ذلك لا يجوز الاحتجاج بعقد إيجار السفينة التي تزيد مدته على سنة على المشتري (الخلف الخاص) إلا إذا كان عقد إيجار السفينة مقيداً في سجل قيد السفن، بالنسبة للسفن التي تزيد حمولتها عن عشرين طناً.

وقيد عقد إيجار السفينة، يكون بإثبات اسم المؤجر (المالك، المجهز، من له حق إدارة السفينة) والمستأجر، ومدة العقد.

وبهذا تختلف أحكام نفاذ عقد الإيجار في حق الغير (المشتري) وفقاً لأحكام القواعد العامة (القانون المدني) عنه وفقاً لأحكام قانون التجارة البحرية، حيث تتطلب القواعد العامة، ثبوت تاريخ عقد الإيجار، وأسبقية هذا التاريخ عن تاريخ انتقال ملكية العين المؤجرة، وحسن نية الغير، فضلاً عن أحكام القواعد العامة التي توجب تسجيل عقد الإيجار إذا زادت مدته عن خمس سنوات وإلا فلا ينفذ إلا مدة خمس سنوات أو بالمدة التي انعقد عليها إذا كانت أقل من ذلك.

يتطابق حكم المادة مع المادة ١٥٤ و ١٥٥ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٤٦ العبارات الأخيرة من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (١٩٧)

١. لا يجوز للمستأجر أن يؤجر السفينة من الباطن أو ينزل للغير عن الحقوق الناشئة عن عقد الإيجار إلا بموافقة كتابية من المؤجر.

٢. لا يترتب على الإيجار من الباطن علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن، ومع ذلك يجوز للمؤجر الرجوع على المستأجر من الباطن بما لا يجاوز ما هو مستحق على هذا المستأجر للمستأجر الأصلي.

٣. يظل المستأجر الأصلي في حالة الإيجار من الباطن مسئولاً قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الإيجار.

#### المذكرة الإيضاحية:

الأصل عدم جواز تأجير السفينة من الباطن من قبل المستأجر، وعدم جواز النزول للغير عن الحقوق الناشئة عن عقد الإيجار إلا إذا وافق المؤجر على ذلك كتابة.

ولا يختلف هذا الحكم عن حكم القواعد العامة في القانون المدني المتعلقة بإيجار العقارات والمنقولات في القانون المدني الفلسطيني. ولكن يلاحظ، أن الكتابة المطلوبة في هذه الحالة لا يشترط أن تكون رسمية، وإنما تكفي العرفية لإثبات حصول موافقة المؤجر على الإيجار من الباطن أو النزول عن الإيجار أو الاثنين معاً.

ولا تنشأ عن عقد الإيجار من الباطن علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من المادة، ومع ذلك، فقد أجازت هذه الفقرة للمؤجر الرجوع على المستأجر من الباطن بما لا يجاوز ما هو مستحق على هذا المستأجر للمستأجر الأصلي، والرجوع في هذه الحالة يكون إما عن طريق الدعوى غير المباشرة والذي يستعمل فيها المؤجر اسم

المستأجر الأصلي، وإما عن طريق الدعوى المباشرة التي يرفعها المؤجر مباشرة على المستأجر من الباطن.

ولا تنقطع الصلة بين المؤجر والمستأجر الأصلي، بمجرد إيجار السفينة من الباطن بعد الحصول على موافقة المؤجر كما تقضي ذلك الفقرة الأولى، بل يظل المستأجر الأصلي وبنص القانون (الفقرة الثالثة من المادة) مسئولاً قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الإيجار.

يتطابق حكم المادة مع المادة ١٤٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويختلف حكم هذه المادة، وعلى وجه الخصوص الفقرة الأولى من المادة ١٩٧ بحري فلسطيني، مع المادة ١/١٥٧ من قانون التجارة البحرية المصري حيث أجازت هذه الفقرة الإيجار من الباطن حتى ولو لم يحصل المستأجر على موافقة المؤجر، إلا إذا كان عقد الإيجار الأصلي يتضمن نصاً يحظر الإيجار من الباطن، بينما تتفق أحكام الفقرة الثانية والثالثة من المادة ٩٧ بحري فلسطيني مع الفقرة الثانية والثالثة على وجه التقريب مع الفقرة الثانية والثالثة من المادة ١٥٧ بحري مصري.

#### مادة (١٩٨)

١. لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها، ما لم تقدم له كفالة يقدرها قاضي الأمور المستعجلة.
٢. يقرر القاضي في حالة استعمال حق الحبس إخراج البضائع من السفينة وإيداعها عند أمين يعينه، وله أن يقرر بيعها أو بيع جزء منها وفاء للأجرة، ويعين ميعاداً للبيع وكيفية إجرائه.

٣. وللمؤجر امتياز على البضائع الموجودة في السفينة أو المودعة عند أمين طبقاً لأحكام الفقرتين السابقتين، ويضمن الامتياز دين الأجرة وملحقاتها.

#### المذكرة الإيضاحية:

ضماناً لحصول المؤجر على الأجرة، باعتباره الالتزام الرئيس الذي ينشأ عن عقد الإيجار في ذمة المستأجر، فقد أجازت الفقرة الأولى من هذه المادة بحبس البضائع الموجودة على السفينة لاستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها من فوائد ومصروفات، شريطة أن تكون البضائع مملوكة للمستأجر. ومع ذلك، يسقط حق المؤجر بحبس البضائع إذا تقدم المستأجر بكفالة تضمن كل ما يستحق للمؤجر، وتخضع لتقدير قاضي الأمور المستعجلة وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الأولى.

وتحدد الفقرة الثانية السلطات التي يستطيع القاضي أن يقررها في حالة استعمال حق الحبس من قبل المؤجر، وتتمثل هذه السلطات بما يأتي:  
أولاً: إخراج البضائع المحبوسة من السفينة وإيداعها عند أمين يعينه القاضي. ثانياً: إصدار قرار ببيع البضاعة أو بيع جزء منها للوفاء بالأجرة، وإذا وقع مثل هذا القرار، فإن على القاضي، تعيين ميعاد لإجراء البيع، ووضع جميع شروطه وكيفية إجراء البيع.

إن تحويل المؤجر حق حبس البضائع كضمانة لاستيفاء حقه بالأجرة، لا يعطيه ميزة كبيرة وعلى وجه الخصوص في حالة وجود أكثر من دائن للمستأجر، حيث يدخل المؤجر كقسمة غرماء مع الدائنين الآخرين، الأمر الذي لا يؤكد حصول المؤجر على كل حقوقه تجاه المستأجر، ومن ثم، كان



لا بد من تدخل المشرع بمنح المؤجرة ضماناً أكيدة لذلك، وحيث أن حق الامتياز لا يتقرر إلا بنص فقد قررت الفقرة الثالثة من المادة للمؤجر حق امتياز على البضائع الموجودة في السفينة أو المودعة عند أمين طبقاً لأحكام الفقرة الأولى والثانية من المادة، يستطيع بواسطة حق الامتياز أن يتقدم على غيره من الدائنين في الحصول على حقه.

وحق الامتياز المقرر كضمانة للمؤجر، يضمن دين الأجرة وملحقاته، الفوائد، المصروفات، التعويضات المستحقة للمؤجر في ذمة المستأجر والمتعلقة بالسفينة.

ولا تختلف هذه الأحكام المقررة في هذه المادة مع الأحكام العامة في القانون المدني الفلسطيني.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/١٥٨ والمادة ١٥٩ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢/١/١٤٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (١٩٩)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

إذا انتهت مدة عقد الإيجار المتفق عليه من قبل المؤجر والمستأجر، فإن عقد الإيجار ينقضي وعلى المستأجر أن يرد السفينة إلى المؤجر في الميناء الذي وضعت فيه تحت تصرفه إلا إذا اتفق على غير ذلك، حيث لا تجيز هذه المادة افتراض تجديد عقد إيجار السفينة بعد انتهاء المدة المحددة له، الأمر الذي يقضي بالاتفاق على التجديد بين المؤجر والمستأجر، وبشروط قد لا تكون في العقد السابق وقد تكون كذلك، طالما اتفقا على هذا النحو.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٦٠ من قانون التجارة البحرية المصري.

## ثانياً : إيجار السفينة غير المجهزة مادة (٢٠٠)

١. إيجار السفينة غير المجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بتمكين المستأجر من الإنتفاع بسفينة معينة دون أن يجهزها بمؤن أو لوازم أو بحارة لمدة معينة لقاء أجره محددة، أو بعد تجهيزها تجهيزاً غير كامل.

٢. تكون للمستأجر إدارة السفينة من الناحيتين الملاحية والتجارية.  
المذكرة الإيضاحية:

من صور إيجار السفينة، أن يرد عقد الإيجار على سفينة غير مجهزة، في هذه الصورة، يلتزم المؤجر بناء على أحكامها، وضع سفينته تحت تصرف المستأجر لمدة محددة نظير أجر معلوم (متفق عليه) دون تجهيز (أي بدون بحارة، أو أي تجهيز مادي أو بتجهيز غير كامل).

ويعد هذا العقد، بمثابة إيجار مال منقول يخضع للأحكام التي يتفق عليها الطرفان المتعاقدان ثم لأحكام التقنين البحري (هذا القانون) ثم للقواعد العامة المقررة في القانون المدني لعقد إيجار المنقول، ومع ذلك فهو لا يثبت إلا بالكتابة وفقاً لأحكام المادة ١٩٥ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية). في هذه الصورة من صور إيجار السفينة، تكون إدارة السفينة الملاحية وأيضاً التجارية للمستأجر، ويكون الربان والبحارة تابعين له لا للمالك، ولهذا يكون المستأجر مسئولاً عن أفعالهم وتصرفاتهم.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٦١ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ١/١/١٤٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب المادة ١١٤  
من القانون البحري القطري.

#### مادة (٢٠١)

١. يلتزم المؤجر بتسليم السفينة في حالة صالحة للملاحة في الزمان  
والمكان المتفق عليهما مع الوثائق المتعلقة بها، كما يلتزم 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  
الاستعمال العادي لها في 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.

٢. يسأل المؤجر عن الضرر الذي يترتب على تسليم السفينة وهي  
غير صالحة للملاحة، إلا إذا أثبت أن ذلك ناشئ عن عيب خفي لم  
يكن من المستطاع كشفه بالفحص العادي.

#### المذكرة الإيضاحية:

وفقاً لأحكام هذه الصورة من الإيجار يلتزم المؤجر، بأن يضع تحت تصرف  
المستأجر سفينة معينة في حالة صالحة للملاحة وفقاً لما تم الاتفاق عليه من  
حيث الزمان والمكان، ويلتزم المؤجر بإبقاء السفينة صالحة للملاحة طوال  
مدة العقد، ومن ثم، يقع عليه إصلاح ما يصيب السفينة من تلف، أو باستبدال

القطع التالفة إذا كان التلف ناشئاً عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتي في السفينة أو كان ناتجاً عن الاستعمال العادي للسفينة في الغرض الذي أجرت من أجله.

وإذا ترتب على هذا التلف تعطيل استعمال السفينة من قبل المستأجر لمدة تجاوز أربعاً وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة التي تبقى السفينة فيها معطلة.

ويسأل المؤجر وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من هذه المادة عن الضرر الذي يترتب على تسليم السفينة وهي غير صالحة للملاحة البحرية، إلا إذا استطاع المؤجر إثبات أن الضرر ناشئ عن عيب خفي لم يكن من المستطاع اكتشافه بالفحص العادي، وإنما يحتاج إلى خبرة تفوق عادة خبرة الرجل المعتاد، ويرجع ذلك إلى أن التزام المؤجر بالتسليم بالتزام بنتيجة، وليس التزام بعناية، ومن ثم فإن الفقرة الثانية من هذه المادة تلقي عبء إثبات العيب الخفي الذي يفوق عادة الفحص العادي على المؤجر لا على المستأجر.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/١٦٢ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢/١/١٥٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١١٥ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٢٠٢)

١. يلتزم المستأجر بدفع الأجرة في الزمان والمكان المتفق عليهما، كما يلتزم بالمحافظة على السفينة واستعمالها في الغرض المتفق عليه وفقاً لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة.

٢. في غير الحالات المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة السابقة، يلتزم المستأجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال ما يتلف من آلاتها وأجهزتها.

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة للإلتزامات المستأجر، فيلتزم بدفع الأجرة المتفق عليها في الزمان والمكان المحددين في العقد ويعد التزام المستأجر بدفع الأجرة الإلتزام الرئيس من بين الإلتزامات الأخرى، التي تتمثل باستعمال السفينة في الغرض المتفق عليه والذي يتفق مع خصائص السفينة الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة، واستعمال السفينة من قبل المستأجر لا يعد التزاماً وإنما يعد حقاً من حقوق المستأجر، إنما ينحصر الإلتزام في أن يكون الاستعمال وفقاً للغرض المتفق عليه، كما يلتزم المستأجر بالمحافظة على السفينة، وعلى أن تبقى صالحة للملاحة، والتزام المستأجر هو التزام بنتيجة وليس ببذل عناية، ومن ثم لا يكفي إثبات أنه بذل عناية الرجل المعتاد (المستأجر للسفينة) وإنما عليه عبء إثبات السبب الأجنبي فيما يقع للسفينة من تلف أو هلاك.

كما يلتزم بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال ما يتلف من آلاتها أو أجهزتها في غير حالات القوة القاهرة والعيب الذاتي في السفينة والاستعمال العادي لها كما ورد في الفقرة الأولى من المادة ٢٠١ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية).

ومستأجر السفينة كما جاء في الفقرة الثالثة هو الذي يعين البحارة في السفينة ويبرم معهم عقود العمل كما يلتزم بأداء أجورهم وغيرها من الالتزامات التي تقع على عاتق صاحب العمل، ويتحمل المستأجر مصروفات استغلال السفينة ونفقات التأمين عليها.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٦٣ و ١٦٤ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١/١٥١ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب المادة ١/١١٦ للفقرة الأولى من المادة ٢٠٢ بحري فلسطيني.

#### مادة (٢٠٣)

١. يلتزم المستأجر برد السفينة عند إنتهاء عقد الإيجار في الميناء الذي تسلمها فيه وبالحالة التي كانت عليها وقت التسليم مع مراعاة الإستهلاك الناشئ عن الإستعمال العادي إلا إذا اتفق على غير ذلك.
٢. يلتزم المستأجر برد ما كان على السفينة من مؤن بالحالة التي كانت عليها وقت تسليم السفينة إليه، وإذا كانت هذه الأشياء مما يهلك بالإستعمال التزم برد ما يماثلها.
٣. إذا تأخر المستأجر في رد السفينة لسبب يرجع إليه التزم بدفع ما يعادل الأجرة عن الخمسة عشر يوماً الأولى ويدفع ما يعادل مثلي الأجرة عن أيام التأخير التي تزيد على ذلك، ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا المقدار.

### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة للالتزام المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار بالحالة التي كانت عليها وقت أن تسلمها مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي إلا إذا اتفق على غير ذلك، وذلك بأن يتحمل المستأجر تعويض ما أصاب السفينة حتى كنتيجة للاستعمال العادي، فالعقد شريعة المتعاقدين، ويجب أن يتم الرد في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حالة عدم وقوع مثل هذا الاتفاق فيكون رد السفينة عندئذ في الميناء الذي تسلمها فيه المستأجر من قبل المؤجر (المالك أو المجهز).

وتلزم الفقرة الثانية المستأجر عند رد السفينة وفقاً لما ورد في الفقرة الأولى، أن يرد ما كان على السفينة من مؤن مثل الزيوت والحبال ومواد التنظيف والصيانة بالحالة التي كانت عليها هذه الأشياء وقت تسلم السفينة أو إذا كانت هذه الأشياء مما يهلك كنتيجة للاستعمال العادي، التزم المستأجر برد ما يماثلها.

وإذا تأخر المستأجر في رد السفينة لسبب يرجع إليه لا للقوة القاهرة أو الغير (السبب الأجنبي) أو رجع السبب إلى تابعيه، التزم المستأجر بأن يدفع على سبيل التعويض الجزافي ما يعادل الأجرة عن الخمسة عشر يوماً الأولى، ويدفع ما يعادل مثلي الأجرة عن أيام التأخير التي تزيد عن ذلك، ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا المقدار، والكلمة

الأخيرة للقاضي الذي يملك السلطة التقديرية في ترجيح أقوال المؤجر أو المستأجر.

ووفقاً لأحكام المادة ١٩٩ من هذا القانون، إذا انتهت مدة الإيجار فلا يفترض تجديد عقد الإيجار (انظر مذكرتها الإيضاحية).

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٦٥ من قانون التجارة البحرية المصري، ويتطابق مع الفقرة الثانية من المادة ١٥١ من قانون التجارة البحرية الكويتي بينما أخذت الفقرة الثالثة من المادة ١٥١ بحري كويتي بتوحيد التعويض في كل حالات التأخير وذلك بإلزام المستأجر بضعف الأجرة عن التأخير ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا التعويض، وبهذا أخذت أيضاً الفقرة الأخيرة من المادة ١١٦ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٢٠٤)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة لالتزام المستأجر بالضمان قبل المؤجر حال رجوع الغير على المؤجر لسبب يرجع إلى إستغلال المؤجر للسفينة.

والحكم الذي أقرته هذه المادة، له فائدته إذ يخشى رجوع الغير على المؤجر كمالك للسفينة إثر تصادم راجع إلى خطأ الربان أو خلال تسوية خسارة مشتركة مثلاً، حينئذ يقوم المستأجر بتعويض المؤجر.



يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٦٦ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ١٥٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٢٠٥)

تتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة غير المجهزة بمضي  
سنتين من تاريخ انتهاء العقد أو من تاريخ ردها إلى المؤجر أو من  
تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها أو من تاريخ رجوع  
الغير على المؤجر في الحالة المبينة في المادة (٢٠٤) من هذا  
القانون.

#### المذكرة الإيضاحية:

رغبة من المشرع في إنهاء المنازعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة غير  
المجهزة على وجه السرعة فقد أخضع المشرع الدعاوى الناشئة عن عقد  
إيجار السفينة غير المجهزة بمضي سنتين من تاريخ انتهاء العقد أو من تاريخ  
ردها إلى المؤجر أو من تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها، أو  
من تاريخ رجوع الغير على المؤجر في الحالة المبينة في المادة ٢٠٤ من  
هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية).

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٦٧ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ١٥٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي، بينما أخضعت المادة ١١٨  
من القانون البحري القطري هذه الدعاوى إلى سنة واحدة من تاريخ ردها إلى  
المؤجر أو من تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها.

## ثالثاً : إيجار السفينة مجهزة

### ١ . الأحكام العامة

#### مادة (٢٠٦)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تعد هذه الصورة من إيجار السفينة عكس الصورة التي تناولتها المادة (٢٠٠) من هذا القانون، انظر المذكرة الإيضاحية) فبينما يرد عقد الإيجار على سفينة غير مجهزة، في هذه المادة يرد عقد الإيجار على سفينة مجهزة، وإذا كان في الإمكان القول بأن الصورة التي تناولتها المادة (٢٠٠) من هذا القانون)، وهي عقد إجازة أشياء فحسب، فإن عقد الإيجار على سفينة مجهزة يعد إيجاراً على الأشياء وإيجاراً للخدمات في نفس الوقت، فعقد إيجار السفينة المجهزة لا يرد فقط على السفينة، وإنما يرد كذلك على الخدمات التي يقدمها الربان والبحارة، ومن ثم، لا حاجة للمستأجر في هذه الصورة من الإيجار أن يقوم بتجهيز السفينة وتزويدها بالطاقم، كما هو الحال في عقد السفينة غير المجهزة.

وعقد إيجار السفينة مجهزة، هو عقد يلتزم به — على ضوء ما سبق — المؤجر بوضع سفينة معينة مجهزة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو برحلات معينة مقابل أجره يتفق عليها.

وهو من العقود الرضائية مثله في ذلك مثل عقد الإيجار الوارد على سفينة غير مجهزة، لكنه لا يثبت إلا بالكتابة كباقي صور عقد الإيجار الواردة على السفينة، ويستثنى من ذلك السفن التي لا تزيد حمولتها الإجمالية على عشرين طناً (انظر المادة ١٩٥ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية).

وإذا زادت مدة الإيجار على سنة وجب قيد عقد الإيجار في سجل السفن حتى يكون في الإمكان الاحتجاج به على مشتري السفينة، ويستثنى من هذا الحكم عقد الإيجار الوارد على سفينة لا تزيد حمولتها الإجمالية على عشرين طناً (انظر المادة ١٩٦ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية).

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٦٨ من قانون التجارة البحرية المصري، وتقارب المادة ١٥٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي الفقرة الأولى منها، حيث استتنت الفقرة الثانية الغرف والأماكن المخصصة للربان والبحارة من نطاق عقد الإيجار، وتقارب المادة ١١٩ من القانون البحري القطري التي وردت كالمادة ١٥٤ بحري كويتي.

#### مادة (٢٠٧)

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 فعله أو فعل تابعيه في تنفيذها.

#### المذكرة الإيضاحية:

يلتزم المؤجر بجميع الالتزامات المترتبة في ذمته عن عقد الإيجار، كما ستحددها المواد التي ستلي هذه المادة، وأي إخلال في أداء هذه الالتزامات كقاعدة عامة، تعرضه ليتحمل المسؤولية كاملة، عما أصاب البضاعة المحملة

في السفينة، ويستوي أن يكون الإخلال هذا راجعاً إلى فعل المؤجر أو فعل تابعيه، ومع ذلك فـللمؤجر أن يعفي نفسه من المسؤولية إذا هو استطاع أن يثبت بأن ما أصاب البضاعة من ضرر، لا يرجع إلى فعله أو فعل تابعيه، وإنه قام بتنفيذ التزاماته وفقاً للأصول المتبعة ووفقاً لما يتطلبه عقد الإيجار. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٦٩ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (٢٠٨)

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.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة لمسئولية المستأجر، عن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة إذا كان سبب هذا الضرر يرجع إلى سوء استغلال المستأجر للسفينة، أو يرجع الضرر إلى عيب في البضائع المشحونة في السفينة، حيث تحمل هذه المادة المسؤولية كاملة على المستأجر، وإذا ادعى غير ذلك، فعليه يقع عبء الإثبات، بأن الضرر يرجع إلى فعل المؤجر أو فعل تابعيه.

وليس في هذه المادة خروجاً على الأحكام العامة في المسؤولية، حيث يسأل الشخص كقاعدة عامة عن أفعاله الضارة وما يترتب عليها من أضرار، هذا فضلاً عن مسؤولية المستأجر عن البضاعة التي شحنها في السفينة وهي معيبة، فإذا تلفت أو هلكت كنتيجة مباشرة عن هذا العيب فإن المستأجر يكون هو المسئول لا غيره.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٧٠ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ١٦٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٢٨ من القانون  
البحري القطري.

#### مادة (٢٠٩)

١. تتقدم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة مجهزة بمضي سنتين، ويبدأ سريان المدة في حالة التأجير بالمدة من تاريخ انقضاء مدة العقد أو من تاريخ انتهاء الرحلة الأخيرة إذا امتدت المدة وفقاً للفقرة (٢) من المادة (٢١٦) أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذي جعل تنفيذ العقد أو الاستمرار في تنفيذه مستحيلاً.
٢. يبدأ سريان هذه المدة في حالة التأجير بالرحلة من تاريخ انتهاء كل رحلة أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذي جعل بدء الرحلة أو الاستمرار فيها مستحيلاً وتنتهي الرحلة بوصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه وإنزال البضائع التي وضعها المستأجر فيها.
٣. يبدأ سريان المدة في حالة هلاك السفينة من تاريخ شطبها من سجل السفن.

#### المذكرة الإيضاحية:

رغبة من المشرع في إنهاء جميع المنازعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة المجهزة في أسرع وقت فقد أخضع جميع الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة إلى تقادم قصير مدته سنتين.

تبدأ مدة التقادم (السنتين) في حالة التأجير بالمدة، من تاريخ إنقضاء هذه المدة (مدة العقد) أو من تاريخ انتهاء الرحلة الأخيرة إذا امتدت المدة وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من المادة (٢١٦) من هذا القانون، انظر مذكرتها الإيضاحية) أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذي جعل تنفيذ العقد أو الاستمرار في تنفيذه مستحيلاً.

وتبدأ مدة التقادم (السنتين) في حالة التأجير بالرحلة، من تاريخ انتهاء كل رحلة على انفراد، أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذي جعل بدء الرحلة أو الاستمرار فيها مستحيلاً.

وانتهاء الرحلة، يقع بوصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه وإنزال البضائع التي وضعها المستأجر فيها، من هذا الوقت تبدأ مدة التقادم.

وتبدأ في حالة هلاك السفينة مدة التقادم (السنتين) من تاريخ شطبها من سجل السفن والهالك المقصود هو الهالك الكلي للسفينة والذي يعد سبباً من أسباب شطب السفينة من سجل السفن (انظر المادة ٢٣ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية).

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٧١ من قانون التجارة البحرية المصري، ويتطابق مع المادة ١٥٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي، مع الأخذ في الاعتبار أن هذه المادة تجعل مدة التقادم سنة واحدة لا سنتين، ومثلها المادة ١٤٢ من القانون البحري القطري وقد تناولت هذه المادة من القانون البحري القطري حالة استرداد ما دفع بغير وجه حق فإن مدة السنة تسري من يوم نشوء الحق في الاسترداد.

## ٢. التآجير بالمدة :

### مادة (٢١٠)

١. يذكر في عقد إيجار السفينة بالمدة:

- أ. اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما.
- ب. اسم السفينة وجنسيته وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها.
- ج. مقدار الأجرة أو طريقة حسابها وكيفية الدفع.
- د. مدة الإيجار.
- هـ. بيان الرحلات المتفق على القيام بها.

### المذكرة الإيضاحية:

إذا تم عقد إيجار السفينة المجهزة بالمدة، فإن هذه المادة توجب ذكر بيانات معينة كما هو وارد فيها، وهذه البيانات غير مقرونة بجزاء ومن ثم لا يترتب عليها البطلان على إغفال أحد البيانات أو إغفال بعضها، حيث أن عقد إيجار السفينة من العقود الرضائية، والكتابة الواجبة في المادة (١٩٥ من هذا القانون) هي للإثبات وليس كركن من أركان العقد (انظر مذكرتها الإيضاحية).

وهذه البيانات هي : اسم المؤجر والمستأجر وعنوان كل منهما، بقصد التعريف بأطراف عقد الإيجار، واسم السفينة والجنسية التي تتمتع بها، وكذلك حمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها، وفي الغالب ما يذكر

تبعاً لذلك، الصفات الملاحية للسفينة وبخاصة سرعتها ومدى استهلاكها للوقود أو طريقة حسابها.

كما يجب أن يذكر مقدار الأجرة المتفق عليها أو طريقة حسابها، وكيفية دفعها، وكذلك مدة الإيجار، وبيان الرحلات المتفق عليها، (انظر مشارطات الإيجار والتي ذكرت ضمن المذكرة الإيضاحية للمادة ١٩٤ من هذا القانون). يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٧٢ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٥٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٢١١)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة للالتزامات المؤجر في هذه الصورة من صور عقد إيجار السفينة، فيلتزم بناء على أحكام هذه المادة، المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، في حالة صالحة للملاحة البحرية، ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها في عقد الإيجار، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة عقد الإيجار، ويضاف إلى ذلك تجهيز السفينة بالربان والبحارة اللازمين لاستغلالها.



وعقد الإيجار في هذه الصورة يرد على كل السفينة، حيث يتعارض الإيجار بالمدة (الإيجار الزمني) مع الإيجار الجزئي الذي لا يرد إلا على جزء من السفينة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٧٣ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٥٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٢١٢)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

وإذا كان المؤجر في هذه الصورة من إيجار السفينة يلتزم بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر، إلا أنه يحتفظ بالإدارة الملاحية للسفينة، ويتولى صيانة السفينة، وتعيين البحارة وإطعامهم ودفع أجورهم، ويحب على الربان اتباع تعليمات المؤجر في كل ما يتعلق بالإدارة الملاحية للسفينة، ولذلك يظل المؤجر هو المسئول عن أفعال الربان وأخطائه، كما أن المؤجر هو الذي يملك عزل الربان وضباط الملاحة والمهندسين، وذلك وفقاً للمبدأ الأصولي، الذي يقضي بأن من يملك التعيين يملك العزل، ومع ذلك فإن الإدارة التجارية للسفينة وفقاً للفقرة الثانية من المادة تنتقل إلى المستأجر، ومن ثم، هو السذي يتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت

والشحوم وأداء رسوم الموانئ والإرشاد، وغير ذلك من المصروفات التي يقتضيها الاستغلال التجاري للسفينة.

ويجب على الربان اتباع التعليمات الصادرة من المستأجر في كل ما يتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة، كإصدار سندات الشحن وتعيين الرحلات وخط سير السفينة والموانئ التي تتجه إليها وكيفية تنفيذ عملية الشحن والتفريغ والتسليم.

ويكون المستأجر مسئولاً عن الأضرار اللاحقة بالسفينة والناشئة عن الاستغلال التجاري للسفينة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٧٤ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (٢١٣)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

الالتزام الأساسي للمستأجر في عقد إيجار السفينة هو دفع الأجرة المتفق عليها بالكامل، وذلك عن كل المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه، ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة.

ومع ذلك، إذا أصيبت السفينة بضرر جعلها غير صالحة للاستعمال التجاري واحتاج إصلاح السفينة إلى مدة زمنية تجاوز أربعاً وعشرين ساعة كما

حددت ذلك هذه المادة، عندئذ لا تستحق الأجرة، خلال المدة التي تزيد على ذلك، وتكون فيها السفينة غير صالحة للاستعمال.

وهذا الحكم، لا يخالف أحكام القواعد العامة في القانون المدني، فمن المعروف أن الأجرة تدفع مقابل الانتفاع بالعين المؤجرة وهنا (السفينة) فإذا انتقص هذا الانتفاع يترتب على ذلك انتقاص الأجرة بقدره، وتعد هذه الحالة من الحالات التي لا يستحق فيها المؤجر الأجرة كاملة كما سترى في المادة اللاحقة (٢١٤) من هذا القانون.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٧٥ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (٢١٤)

١. لا تستحق الأجرة إذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو بفعل المؤجر أو تابعيه.

٢. إذا انقطعت أنباء عن السفينة ثم ثبت هلاكها استحققت الأجرة كاملة إلى تاريخ آخر نباء عنها.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة إلى أسباب سقوط التزام المستأجر بدفع الأجرة إضافة إلى السبب الذي ذكرته المادة السابقة (٢١٣ من هذا القانون)، وهذه الأسباب هي: أولاً: إذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة، أو بفعل المؤجر أو تابعيه حينئذ يسقط التزام المستأجر بدفع الأجرة بالكامل وذلك من تاريخ الهلاك أو التوقف، حيث يستحيل مع هذه الأسباب الانتفاع بالسفينة، والأجرة تدفع مقابل الانتفاع.

ثانياً: إذا انقطعت أنباء عن السفينة ثم ثبت هلاكها، استحققت الأجرة كاملة إلى تاريخ آخر نبأ عنها.  
هذا ولا يجوز الاتفاق بين المؤجر (المالك أو المجهز) على استحقاق الأجرة في جميع الأحوال ومهما كانت الأسباب.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/١٧٦ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (٢١٥)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة إلى الحالة التي يتخلف فيها المستأجر عن دفع الأجرة والجزاء الذي تضعه لذلك، فإذا تخلف المستأجر عن دفع الأجرة المستحقة للمؤجر خلال ثلاثة أيام محسوبة من تاريخ إخطار المستأجر بذلك من قبل المؤجر، فلهذا الأخير، أن يسترد حقه في التصرف في السفينة.  
في هذه الحالة يلتزم المؤجر بنقل بضائع المستأجر المشحونة في السفينة إلى ميناء الوصول مقابل أجرة المثل مع عدم الإخلال بحقه في طلب التعويض إذا كان له مقتضى.

وأجرة المثل تحدد وفقاً للأعراف البحرية، أو وفقاً للخبراء، والعقود المماثلة التي سبق وقوعها، وللقاضي في هذه الحالة سلطة تقديرية في تحديد أجرة المثل.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٧٧ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (٢١٦)

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

### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة إلى التزام المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار، ويكون الرد في الميناء الذي وضعت فيه تحت تصرفه، ما لم يوجد اتفاق في عقد الإيجار يشير إلى مكان آخر، حينئذ يلتزم المستأجر برد السفينة في الميناء المتفق عليها.

وفي حالة انقضاء عقد الإيجار أثناء السفر، امتدت مدة العقد إلى نهاية الرحلة بحكم القانون ويستحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها في العقد عن الأيام الزائدة.

وإذا ردت السفينة قبل انتهاء مدة الإيجار، فإن المؤجر يستحق الأجرة كاملة كما هو متفق عليه، ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك.  
يلاحظ أن أحكام هذه المادة ليست متعلقة بالنظام العام، ومن ثم، فإنه يجوز الاتفاق على خلافها ما عدا الفقرة الثانية من المادة التي تقضي بامتداد عقد الإيجار بحكم القانون حيث لا يجوز الاتفاق على غير ذلك.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٧٨ من قانون التجارة البحرية المصري.  
**التأجير بالرحلة:**

#### مادة (٢١٧)

يذكر في عقد إيجار السفينة بالرحلة ما يأتي:

- 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 لاجرائهما.
- هـ. مقدار الأجرة أو طريقة حسابها وكيفية الدفع.
- و. بيان الرحلات المتفق على القيام بها.

#### المذكرة الإيضاحية:

إيجار السفينة بالرحلة، هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه بوضع سفينة معينة مجهزة تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو رحلات معينة.

ويثبت عقد إيجار السفينة بالرحلة كتابة، عدا السفينة التي حمولتها عشرين طناً فيجوز إثباتها بالكتابة وغيرها من الأدلة.

وفي عقد إيجار السفينة بالرحلة يجب ذكر البيانات الواردة في هذه المادة وكلها تتعلق بالتعريف باسم المؤجر والمستأجر وعنوان كل منهما، والتعريف بالسفينة (العين المؤجرة من حيث ذكر اسمها وجنسياتها وحمولتها الإجمالية وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها، والتعريف بالحمولة من حيث نوعها ومقدارها وأوصافها وتحديد مكان الشحن والمكان الواجب التفريغ فيه والمدة المتفق عليها لإجرائها، كما يجب أن يتضمن عقد إيجار السفينة بالرحلة مقدار الأجرة وطريقة حسابها وكيفية الدفع وأخيراً يجب ذكر الرحلات المتفق علي القيام بها.

ولا يترتب على عدم ذكر بيان أو بيانات من هذه البيانات بطلان العقد، فعقد الإيجار من العقود الرضائية والكتابة المطلوبة لعقد إيجار السفينة، هي للإثبات وليس باعتبارها ركناً من أركان العقد.

يطابق حكم هذه المادة ١٧٩ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٥٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٢٠ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٢١٨)

١. يلتزم المؤجر أن يضع السفينة أو جزء منها تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، وفي حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص

عليها في عقد الإيجار، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات والقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذها.

٢. يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض المادة لالتزام المؤجر المترتب عن عقد الإيجار بالرحلة، بوضع السفينة أو جزء منها تحت تصرف المستأجر، وذلك في الزمان والمكان المتفق عليهما، على أن تكون السفينة صالحة للملاحة وذلك لتحقيق المنفعة المقصودة منها من قبل المستأجر، وأن تكون مجهزة بكل ما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد الإيجار، كالألات والأدوات الضرورية للملاحة كالخرائط والبوصلة والآلات الرافعة، وتطعيمها بربان وطاقم كاف ذي خبرة وتموينها بالأغذية والوقود وكل ما يلزم لملاحتها، وإعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وجعلها في حالة صالحة لحفظ البضائع.

والتزام المؤجر بذلك، يمتد إلى طوال مدة الرحلة أو الرحلات المتفق عليها في عقد إيجار السفينة والتزام المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المؤجر، ينصرف مقصوده إلى سفينة معينة في العقد، ومع ذلك يجوز ألا تعين السفينة في العقد، ويكتفي بذكر الأوصاف والخصائص الرئيسية فيها ويحتفظ المؤجر بحق تعيينها فيما بعد وقت الشحن وذلك في الحالة التي يكون فيها للمؤجر عدة سفن متماثلة.

ويقصد بصلاحية السفينة للملاحة، أن يتوافر في السفينة من شروط المتانة والثبات والسلامة ما يسمح لها بالقيام بالرحلة المقررة في الظروف العادية



مع مراعاة ما قد يطرأ عليها من الشدائد وما قد تتعرض له من الأخطار،  
وصلاحية السفينة للملاحة ليست مسألة مطلقة أو مجردة، بل هي مسألة  
نسبية تقدر وفقاً لظروف كل حالة بمراعاة نوع الرحلة.  
ويقصد بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر، أي أن تكون السفينة مستعدة  
لاستقبال البضائع في المكان والزمان المتفق عليهما، وإذا كانت السفينة  
مؤجرة بكاملها، فيجب أن توضع السفينة بأكملها تحت تصرف المستأجر،  
فيما عدا الأماكن المخصصة للربان والبحارة والأماكن المخصصة للوقود  
ومؤن السفينة.

ويحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة وفقاً لأحكام  
الفقرة الثانية من هذه المادة، وذلك على خلاف الوضع في إيجار السفينة غير  
مجهزة حيث يفقد المؤجر الإدارة الملاحية والتجارية للسفينة، وفي الإيجار  
الزمني أو بالمدة، يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة مع انتقال الإدارة  
التجارية إلى المستأجر.

وإذا كان المؤجر يحتفظ بالإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة، فإنه  
يسأل 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 كل ذلك وفقاً لأحكام القواعد العامة في هذه القانون،  
كما أن الربان لا يعد تابعاً للمستأجر ولا يمثله أمام القضاء.  
يتطابق حكم هذه المادة ١٨٠ و ١٨١ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ١٥٧ و ١٥٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

## مادة (٢١٩)

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

٢. يتبع في حساب المدد وبدء سريانها العرف السائد في الميناء الذي يجري فيه الشحن أو التفريغ فإذا لم يوجد عرف في هذا الميناء اتبع العرف البحري العام.

### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة للالتزام المستأجر بالشحن والتفريغ بنحو سريع حتى لا تتعطل السفينة عن الاستغلال، خلال المدد المتفق عليها في عقد الإيجار. وفي العادة أن يتفق المؤجر والمستأجر على المدد التي يجب أن تتم فيها عملية الشحن وعملية التفريغ، ومع ذلك، إذا تبين أنهما أغفلا مثل هذا الاتفاق، وجب الرجوع إلى أحكام العرف البحري العام بعد أن يكون قد تم الرجوع أولاً إلى العرف السائد في الميناء الذي يجري فيه الشحن أو التفريغ. كما يتبع في احتساب المدد وبدء سريانها العرف السائد في الميناء الذي يجري فيه الشحن أو التفريغ، وإذا لم يوجد عرف في هذا الميناء اتبع العرف البحري العام.

وتبدأ مدة الشحن والتفريغ من اليوم التالي لإخطار المستأجر باستعداد السفينة للشحن أو التفريغ، ولا يدخل في حساب المدة إلا أيام العمل التي يمكن استخدامها في عمليات الشحن والتفريغ، فلا تدخل أيام الأعياد الرسمية في حساب المدة.

ولا تستبعد أيام المطر من حساب المدة ما لم يثبت أن هناك استحالة مطلقة في استمرار العمل، على أن العقد قد يتضمن أحياناً شرطاً يجيز للمستأجر ألا يقوم بالشحن أو التفريغ إلا إذا سمحت الظروف الجوية بذلك، ويعد مثل هذا الشرط مفيداً وضرورياً بالنسبة إلى بعض البضائع التي تتلف بالمطر. ويقف سريان الميعاد إذا حالت قوة القاهرة دون القيام بالشحن أو التفريغ كهطول الأمطار وسوء الأحوال الجوية الذي يجعل العمل مستحيلاً، أو أمر السلطة العامة، أو إضراب عمال الموانئ، ولا يعتبر ازدحام الأرصفة وتكدسها بالبضائع من قبيل القوة القاهرة التي توقف ميعاد الشحن والتفريغ، لأنه لا يجعل العمل مستحيلاً مادياً، وإن كان يجعله أكثر إرهاقاً وأشد كلفة. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٨٢ من قانون التجارة البحري المصري، والمادة ١٥٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٢٢٠)

١. إذا لم يتم الشحن أو التفريغ في المدة الأصلية التي يحددها العقد أو العرف سرت مهله 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 زائداً النصف وذلك دون إخلال بما قد يستحق من تعويضات أخرى.

٢. يعد التعويض اليومي الذي يستحق عن المهل الإضافية من ملحقات الأجرة وتسري عليه أحكامها.

### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة إلى الحالة التي لا يتم فيها الشحن أو التفريغ من قبل المستأجر خلال المدة الأصلية التي يحددها العقد أو العرف، فتوجب هذه المادة بسريان مهلة إضافية ليتمكن المستأجر من القيام بهذه المهمة (الشحن أو التفريغ) وإنما مشروطة بالألا تجاوز بأي حال من الأحوال المدة الأصلية المتفق عليها أو التي يحددها العرف، ورغبة في حث المستأجر في إنجاز هذه المهمة، فقد ألزمته المادة بدفع تعويض عن كل يوم يحدده العقد أو العرف، ويسمى التعويض في هذه الحالة بغرامة التأخير، وهي ما تقارب الغرامة التهديدية وفقاً لأحكام القواعد العامة في القانون المدني، والفارق بينهما، أن غرامة التأخير يحددها العقد (الاتفاق) أو العرف، وتتم دون إعدار بينما وفقاً لأحكام القانون المدني فيتم تحديدها بواسطة المحكمة وذلك بعد إعدار المستأجر.

وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ خلال المهلة الإضافية، تسري مهلة إضافية ثانية بقوة القانون شريطة عدم تجاوزها المهلة الإضافية الأولى، في هذه الحالة يلتزم المستأجر بدفع تعويض عن كل يوم من هذه المهلة يعادل التعويض المقرر عن كل يوم يتأخر فيه المستأجر من أيام المهلة الإضافية الأولى زائداً النصف كغرامة تأخيرية، كل ذلك دون إخلال بما قد يستحق من تعويضات أخرى في ذمة المستأجر لصالح المؤجر.

ويختلف حساب المهلة الإضافية (الأولى والثانية) عن حساب المدة الأصلية من ناحيتين:

١. إن أيام الأعياد تدخل في حساب المهلة الإضافية، مع أنها لا تحتسب في المدة الأصلية، لأن المؤجر قد ناله ضرر من جراء تعطيل سفينته في أيام الأعياد وكان في إمكانه أن يبحر خلالها.

٢. إن القوة القاهرة لا توقف المهلة الإضافية، على عكس الأمر في المدة الأصلية، وذلك لأن المستأجر الذي لم يقم بالشحن أو بالتفريغ في المدة الأصلية يعتبر مخطئاً ومن ثم يتحمل مسؤولية الحوادث القهرية.

ويعد التعويض الذي يستحق لصالح المؤجر بسبب تأخر المستأجر من إتمام عملية الشحن أو التفريغ عن المهل الإضافية، من ملحقات الأجرة بقوة القانون، وتسري عليه الأحكام المقررة للأجرة وذلك على أساس أن عقد إيجار السفينة بالرحلة من قبيل الإيجار، وقد استمر الإيجار أكثر من الوقت المحدد مما يتعين معه على المستأجر أن يدفع أجرة إضافية بقدر الزيادة في الانتفاع.

ويترتب على ذلك النتائج الآتية:

١. يضمن الوفاء بالمبلغ المستحق عن التأخر في الشحن والتفريغ الامتياز المقرر بمقتضى المادة ١٩٨ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية).

٢. يتقدم المبلغ المستحق عن التأخر في الشحن والتفريغ بمضي سنتين من تاريخ انتهاء الرحلة كما هو الشأن في تقادم الأجرة المادة ٢٠٩ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية).

٣. إذا لم يستحق الأجرة بسبب القوة القاهرة، فإن المبلغ المستحق نظير التأخر في الشحن أو التفريغ لا يستحق كذلك المادة ٢١٤ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية).

٤. المحكمة المختصة بنظر دعوى المطالبة بأجرة النقل تختص أيضاً بالنظر في المبلغ المستحق نظير التأخر في الشحن والتفريغ. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/١٨٣ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (٢٢١)

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

٢. يجوز الاتفاق على منح المستأجر مكافأة عن الإسراع في إنجاز الشحن أو التفريغ.

#### المذكرة الإيضاحية:

رغبة في تسريع عملية الشحن أو التفريغ من قبل المستأجر، فقد جعل لكل عملية من العمليتين ميعداً مستقلاً عن الميعاد الآخر، ومنفصل عنه تماماً، ومن ثم، إذا اقتصد المستأجر أياماً من الأيام المتفق عليها لعملية الشحن، فإنها لا تضاف إلى الأيام المحددة لعملية التفريغ، كل ذلك ما لم يتفق على غير ذلك.

ومع ذلك، فقد ترك المشرع في الفقرة الثانية من هذه المادة، للمؤجر والمستأجر أن يتفقا على مكافأة المستأجر في حالة إسراعه في شحن البضاعة أو التفريغ عن المهل الأصلية لهما والمتفق عليها أو التي يحددها العرف،

وتسمى المكافأة "مكافأة سرعة" وذلك عن كل يوم من الأيام التي اقتصدت من المهلة الأصلية، على أن تخصم من الأجرة المستحقة، وتمثل هذه المكافأة المنفعة التي عادت على السفينة من جراء الإسراع في عمليتي الشحن والتفريغ.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٨٤ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٢١ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٢٢٢)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

إذا انقضت المهلة الثانية دون أن تتم عملية شحن البضائع، يكون للربان مغادرة الميناء أياً كانت حالة الشحن، إذ لا يستطيع أن يؤخر السفر إلى ما بعد ذلك، كما يكون للربان وفقاً لأحكام هذه المادة وبعد انقضاء مدد التفريغ إنزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسئوليته.

وقد ألزمت المادة الربان في هذه الحالة، اتخاذ جميع التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع التي أنزلها من السفينة كإيداعها لدى الجمارك أو لدى أمين، وبهذا يحقق المشرع العدالة بين المؤجر والمستأجر، في تحقيق غاية كل منهما من الإيجار.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٨٥ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ١٦٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٢٣ من القانون  
البحري القطري.

### مادة (٢٢٣)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة إلى الحالة التي لا يشحن فيها المستأجر كل البضائع  
المتفق عليها، فتلزم المستأجر بدفع كامل الأجرة دون انتقاص منها، وهذا  
الحكم لا يعد خروجاً على القواعد العامة، إذ الأجرة تحتسب من الوقت الذي  
يتمكن فيه المستأجر من الانتفاع بالعين المؤجرة (السفينة) ويستوي بعد ذلك،  
أن يكون المستأجر قد انتفع أو لم ينتفع، والمستأجر يكون متمكناً من الانتفاع  
بالسفينة من الوقت الذي يضعها المؤجر تحت تصرفه ليقوم بعملية الشحن  
والتفريغ على ضوء المواد السابقة من هذا القانون (انظر المادة ٢١٩، ٢٢٠،  
٢٢١ من هذا القانون ومذكراتها الإيضاحية).

وحيث الأمر كذلك، فللمستأجر أن يشحن كل البضائع المتفق عليها، فإذا لم  
يقع ذلك، فالمسئولية ترجع إليه، الأمر الذي يجعله ملتزماً بكامل الأجرة على  
الرغم من أنه لم يشحن كل البضاعة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٨٦ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ١٦٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب المادة ١٣٣ من  
القانون البحري القطري.



#### مادة (٢٢٤)

لا يجوز للمؤجر أن يشحن في السفينة أو في الجزء المؤجر منها بضائع غير خاصة بالمستأجر دون إذن منه.

#### المذكرة الإيضاحية:

تحظر هذه المادة على مؤجر السفينة أن يستغل السفينة لصالحه طالما هي مؤجرة من قبل المستأجر، الذي له وحده الحق في أن يشحن السفينة بالبضائع المتفق عليها وفقاً لأحكام عقد الإيجار المبرم بينهما، وسواء أكان الإيجار واقعاً على كل السفينة أم على جزء منها، ومن ثم، إذا أراد المؤجر أن يقوم بشحن بضائع في السفينة المؤجرة، وعلى وجه الخصوص، إذا كانت هذه البضائع منقطعة الصلة بالمستأجر، فليس أمام المؤجر إلا أن يحصل على إذن من المستأجر.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٨٧ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٦١ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٢٦ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٢٢٥)

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.

#### المذكرة الإيضاحية:

تمنح هذه المادة للمستأجر فسخ عقد الإيجار بإرادته المنفردة في أي وقت قبل البدء في شحن البضائع مقابل تعويض عادل يدفعه للمؤجر عما يلحقه بسبب

ذلك من ضرر، على أن لا يجاوز التعويض مقدار الأجرة المتفق عليها في أي حال من الأحوال.

وهذه الرخصة الممنوحة للمستأجر، هي نوع من الفسخ الاختياري مقرر لصالح المستأجر على خلاف القواعد العامة، إذ لو طبقت هذه القواعد لألتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة إذا لم يتم شحن البضائع، وفي الواقع أن هذا الحكم نادر مع التطبيق من الناحية العملية، لأن العادة جرت على النص في عقود الإيجار على استحقاق الأجرة كاملة إذا لم يتم الشحن للبضائع في الميعاد.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٨٩ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (٢٢٦)

١. ينفسخ عقد إيجار السفينة دون تعويض على المؤجر أو المستأجر إذا قامت قوة القاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلًا أو إذا منعت التجارة مع الدولة التي يقع فيها الميناء المعين لتفريغ البضاعة.
٢. يبقى عقد الإيجار نافذاً دون زيادة الأجرة ودون تعويض إذا حالت القوة القاهرة أو منعت التجارة مؤقتاً دون سفر السفينة أو استمرار السفر، وفي هذه الحالة يجوز للمستأجر تفريغ بضائعه على نفقته وله بعد ذلك إعادة شحنها على نفقته أيضاً وتستحق عليه الأجرة كاملة.

### المذكرة الإيضاحية:

يترتب على قيام قوة القاهرة (حرب، زلازل، عواصف... الخ) إنفساخ عقد إيجار السفينة بقوة القانون، إذا ترتب على هذه القوة القاهرة أن جعلت تنفيذ الرحلة المتفق عليها مستحيلاً، أو إذا منعت التجارة مع الدولة التي يقع فيها الميناء المعين لتفريغ البضاعة.

وانفساخ العقد بقوة القانون، يؤدي إلى سقوط التزامات طرفي العقد، المؤجر والمستأجر بما في ذلك التزام هذا الأخير بدفع الأجرة، كما يؤدي إلى سقوط حق المؤجر بالتعويض، وهذا الحكم الذي قرره هذه المادة لا يخرج عن كونه تطبيقاً للقواعد العامة.

ومع ذلك، إذا لم يترتب على القوة القاهرة استحالة تنفيذ الرحلة، وإنما منعت مؤقتاً سفر السفينة أو الاستمرار في السفر، فلا يترتب على ذلك انفساخ عقد إيجار السفينة بل يبقى نافذ المفعول بين الطرفين دون زيادة الأجرة مهما كان التأخير، حيث أن التأخير لا يرجع إلى خطأ المستأجر وإنما إلى سبب لا بد له فيه، وكذلك دون تعويض مهما كانت الأضرار التي لحقت المؤجر لانعدام علاقة السببية بين هذه الأضرار والمستأجر.

وقد أعطت الفقرة الثانية من هذه المادة في هذه الحالة أن يقوم بتفريغ بضائعه على نفقته الخاصة، كما أعطته الحق في إعادة شحن البضاعة مرة أخرى على السفينة إذا زالت القوة القاهرة التي أدت إلى منع السفينة من السفر مؤقتاً، على نفقته أيضاً، ويستحق المؤجر في هذه الحالة الأجرة كاملة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٨٨ والمادة ١٩١ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٦٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي بالنسبة للفقرة الأولى من هذه المادة.

### مادة (٢٢٧)

للمستأجر أن يطلب في أي وقت أثناء السفر تفريغ البضائع قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه بشرط أن يدفع الأجرة كاملة ونفقات التفريغ وأن يكون الميناء الذي يطلب تفريغ البضائع فيه آمناً بالنسبة إلى السفينة.

#### المذكرة الإيضاحية:

تمكيناً للمستأجر من الانتفاع الكامل بالبضائع، وضماناً لحريته في التصرف فيها على النحو الذي يراه محققاً للأهداف التي حددها، فقد خولت هذه المادة له، الحق في أن يطلب أثناء السفر وفي أي وقت تفريغ البضائع حتى قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه (أي في ميناء آخر).

إنما تشترط هذه المادة لاستعمال هذه الرخصة، أن يلتزم المستأجر بدفع الأجرة بالكامل المتفق عليها حتى ولو كان الميناء التي تم تفريغ البضاعة فيه أقرب بكثير من الميناء الذي كان من المفروض تفريغها فيه، ويرجع ذلك، إلى المستأجر وطلبه، ومن المفروض ألا يؤثر ذلك على مقدار الأجرة، حيث لا خطأ وقع من المؤجر وتابعيه، كما تشترط أن يدفع المستأجر جميع النفقات التي أنفقت إلى أن يتم تفريغ البضاعة عن ظهر السفينة، هذه الشروط خاصة بالمستأجر، أما بالنسبة للمؤجر وسفينته، فيظل طلب المستأجر مرهوناً بأن تتوافر في الميناء المطلوب تفريغ البضاعة فيه شروط الأمن والسلامة

للسفينة التي ستقف على ميناء غير الميناء المتفق عليه، وإلا كان للمؤجر أن يستمر في مواصلة السير تجاه الميناء المطلوب والمتفق عليه في عقد الإيجار، ولا يعد مخالفاً لأحكام هذه المادة، فقد يكون الميناء غير آمن وذلك لوجود حرب أهلية، أو دولية، أو احتمال مصادرة السفينة فيه لأي سبب من الأسباب.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٩٠ من قانون التجارة البحرية المصري ما عدا العبارة الأخيرة والتي تتضمن شرط أن يكون الميناء المطلوب التوقف فيه آمناً للسفينة، ويتطابق مع الفقرة الثالثة من المادة ١٦٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب الفقرة الثانية من المادة ١٣٠ من القانون البحري القطري، وهذه الفقرة تتفق مع المادة ٩٠ بحري مصري.

#### مادة (٢٢٨)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

من أسباب إنقاص الأجرة المتفق عليها، استحالة الاستمرار في الرحلة التي بدأتها السفينة من ميناء القيام لسبب لا يرجع إلى المؤجر أو إلى تابعيه، أي إلى القوة القاهرة.

أما ما يلتزم به المستأجر من الأجرة في هذه الحالة، هي أجره ما تم من الرحلة، ويخضع أمر تحديدها عند التنازع، إلى السلطة التقديرية للمحكمة. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٩٢ من قانون التجارة البحرية المصري.

## مادة (٢٢٩)

١. إذا تعذر وصول السفينة إلى الميناء المعين لتفريغ البضاعة وجب أن يوجه المؤجر السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه.

٢. يتحمل المؤجر مصروفات نقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه إلا إذا كان تعذر وصول السفينة إليه ناشئاً عن قوة قاهرة أو منع التجارة مع دولة ميناء التفريغ المتفق عليها، فيتحمل المستأجر المصروفات.

### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة إلى الحالة التي تقوم أسباب معينة تؤدي إلى تعذر وصول السفينة إلى الميناء المعين في عقد إيجار السفينة لتفريغ البضاعة، فتوجب هذه المادة على المؤجر أن يوجه السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور في عقد الإيجار ويمكن التفريغ فيه.

والأسباب التي تؤدي إلى تعذر وصول السفينة يجب أن ترجع إلى السفينة ذاتها، كعطل فيها أو نقص المون اللازم للوصول إلى الميناء المتفق عليه. واستعمال هذه الرخصة من قبل المؤجر وفقاً لأحكام هذه المادة مرهون بتحمل المؤجر مصروفات نقل البضائع من الميناء الذي تم تفريغ البضاعة فيه إلى الميناء الذي كان يجب أن يتم التفريغ فيه وفقاً لأحكام عقد إيجار السفينة.

ومع ذلك إذا كان تعذر وصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه يرجع إلى القوة القاهرة (كحرب أو عواصف ورياح شديدة... الخ) أو صدور قانون يمنع

التجارة مع دولة ميناء التفريغ والمتفق عليها، حينئذ لا يتحمل المؤجر المصروفات ونفقات نقل البضائع إلى هذا الميناء وإنما يتحمله المستأجر، فتعذر وصول السفينة لم يكن راجعاً إلى خطأ المؤجر أو تابعيه أو للسفينة ذاتها، وإنما إلى أسباب لا يد للمؤجر فيها.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٩٣ من قانون التجارة البحرية المصري، ويتطابق مع المادة ١٦٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي إلا فيما يتعلق إذا رجعت أسباب تعذر وصول السفينة إلى الميناء المطلوب إلى القوة القاهرة أو منع التجارة مع دولة ميناء التفريغ.

#### مادة (٢٣٠)

١. لا تستحق الأجرة إذا هلكت البضائع التي وضعها المستأجر في السفينة بقوة القاهرة إلا إذا اتفق على استحقاق الأجرة في جميع الأحوال.

٢. تستحق الأجرة إذا كان الهلاك ناشئاً عن فعل المستأجر أو تابعيه أو عن طبيعة البضاعة أو عن عيب فيها أو إذا اضطر الربان إلى بيعها أثناء السفر بسبب عيب فيها أو تلفها أو إذا أمر الربان بإتلافها لخطورتها أو ضررها أو خطر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم ذلك وقت وضعها في السفينة.

٣. تستحق الأجرة عن الحيوانات التي تنفق أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى فعل المؤجر أو تابعيه.

### المذكرة الإيضاحية:

إذا هلك البضاعة التي شحنها المستأجر في السفينة بقوة القاهرة، كغرق أو حريق أو أعمال السلطة العامة أو الحرب، فلا تستحق الأجرة ما لم يتفق المؤجر والمستأجر على استحقاق الأجرة في جميع الأحوال، وإذا كان المؤجر قد حصل على الأجرة فعليه أن يردها إلى المستأجر في الحالة التي يكون المؤجر فيها قد حصل عليها مقدماً.

وهذا الحكم الذي قررتَه الفقرة الأولى من هذه المادة يخالف حكم القواعد العامة، لأن المؤجر قد نفذ التزامه بوضع سفينة صالحة للملاحة تحت تصرف المستأجر، فيجب على المستأجر أن ينفذ التزامه المقابل بدفع الأجرة، ولا يفسر هذا الحكم إلا برغبة المشرع في التخفيف على المستأجر الذي فقد بضاعته بإعفائه من دفع الأجرة.

ومع ذلك، إذا كان هلاك البضاعة المشحونة يرجع إلى فعل المستأجر أو تابعيه أو عن طبيعة البضاعة أو ناتجاً عن عيب فيها حينئذ تستحق الأجرة، وهذا الحكم ليس فيه خروج عن القواعد العامة بل يعتبر تطبيقاً لها، كما تستحق الأجرة إذا اضطر الریان إلى بيع البضاعة المشحونة أثناء السفر بسبب عيب فيها أو تلفها أو إذا أمر الریان بإتلافها لخطورتها أو ضررها أو خطر نقلها (كالمواد المتفجرة أو سريعة الاشتعال)، ولم يكن المؤجر يعلم ذلك وقت وضعها (شحنها في السفينة) أي شحنت بناء على معلومات غير صحيحة أدلى بها المستأجر أو أخفى عيوب البضاعة أو سرعتها للفساد أو قابليتها وسرعتها للاشتعال... الخ.



ومفهوم المخالفة، أن المؤجر إذا كان يعلم بذلك ورغم ذلك سمح بشحن البضائع، فإن الأجرة لا تستحق حينئذ، على أساس خطأ المؤجر أو تابعيه. كما تستوجب الفقرة الثالثة من هذه المادة، الأجرة عن الحيوانات التي تتفق أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى فعل المؤجر أو تابعيه، وإنما إلى أمراض فتاكة أصابت الحيوانات أو كانت مصابة بها، أجازت الفقرة الأولى من هذه المادة الاتفاق على استحقاق الأجرة في جميع الأحوال، هو شرط صحيح يترتب عليه التزام المستأجر بدفع الأجرة كاملة بمجرد شحن البضائع، وبغض النظر عن مصيرها، على أن الشرط لا يسري إذا كان الهلاك يرجع إلى خطأ المؤجر، لأن هذا الخطأ يسوغ للمستأجر طلب فسخ العقد، والتعويض، فإذا استبقى مع ذلك الالتزام بدفع الأجرة، لكان هذا الالتزام من غير سبب.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٩٤ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (٢٣١)

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

٢. لا يبرأ المستأجر من دفع الأجرة إذا قامت الجهات الرسمية بمصادرة البضائع قبل تسليمها إلى المرسل إليه.

### المذكرة الإيضاحية:

تعرض المادة إلى الحالة التي يترك فيها المستأجر البضائع، فتوجب الأجرة على المستأجر، حتى ولو ترتب على ترك البضائع تلف البضائع أو نقصت كميته أو قيمتها أثناء السفر، وليس في هذا الحكم خروج عن القواعد العامة،

فترك البضائع سببه المستأجر ومن ثم، فعليه أن يتحمل جميع الأضرار التي ترتبت عما قام به من فعل ضار بالبضاعة وهو الترك.  
كما لا يبرأ المستأجر من التزامه بدفع الأجرة، إذا قامت الجهات الرسمية بمصادرة البضائع قبل تسليمها إلى المرسل إليه، وذلك لأن المؤجر قام بتنفيذ الرحلة المتفق عليها فيستحق الأجرة عنها كاملة.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٩٥ من قانون التجارة البحرية المصري بالنسبة للفقرة الأولى والمادة ١٦٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي بالنسبة للفقرة الأولى والفقرة الثانية.

## الفصل الثاني

### عقد النقل البحري

#### أولاً : الأحكام العامة

##### مادة (٢٣٢)

عقد النقل البحري عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص بحراً مقابل أجرة معلومة.

##### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة إلى تعريف عقد النقل البحري، فتقرر بأنه العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل نقل البضائع أو نقل الأشخاص عن طريق البحر وذلك مقابل أجرة معلومة ومتفق عليها.

ومن ثم لا يعتبر نقلاً بحرياً استغلال المالك سفينته في نقل بضائعه الخاصة، وهذه الظاهرة كانت شائعة في القديم، وأصبحت في الوقت المعاصر نادرة الوقوع اليوم، ولا نجد لها مثلاً إلا بالنسبة لشركات البترول التي تملك عدداً من السفن لنقل البترول من مكان استخراجها إلى الخارج.

ويخضع عقد النقل البحري لقواعد قانونية خاصة تختلف عن القواعد التي تسري على النقل البري، ويرجع ذلك إلى المكان الذي يتم فيه النقل البحري وهو البحر وما يحيط به من مخاطر جمة، فضلاً عن طول الرحلة البحرية. وكانت عقود النقل البحري تخضع لمبدأ الحرية التعاقدية مما هيا للناقلين أن يفرضوا على الشاحنين الشروط التي تهدف إلى إعفائهم من المسؤولية أو تحديدها، لذلك وضعت المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن والموقعة ببروكسل في ٢٥ أغسطس ١٩٢٤م للقضاء على شروط الإعفاء من المسؤولية، وقد حققت معاهدة بروكسل للشاحنين بعض المزايا في صراعهم ضد الناقلين.

على الرغم من وجود أحكام كثيرة فيها ليست في صالحهم، وعلى وجه الخصوص تلك المتعلقة بإعفاء الناقل من المسؤولية وبوجه خاص إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة، الأمر الذي بدا أن هذه الاتفاقية غير صالحة لإقامة توازن عادل بين مصالح الدول الناقلة وأغلبها من الدول الغربية والدول الشاحنة وأغلبها من الدول النامية. لذا أبرمت في هامبورج بجمهورية ألمانيا الاتحادية اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع في ٣١ مارس ١٩٧٨م المعروفة باسم (قواعد هامبورج) لتحل محل معاهدة بروكسل لسندات الشحن لعام ١٩٢٤م، والبروتوكول

المعدل لها عام ١٩٦٨م، وقد روعي في هذه الاتفاقية إقامة توازن حقيقي بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين فأبقت على مبدأ بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية، ولم تنص على أي استثناء لهذا المبدأ، كما أبقت على مبدأ التحديد القانوني لمسئولية الناقل البحري، وقد أضفت اتفاقية هامبورج مزيداً من الحماية على الشاحنين عما توفره قواعد هامبورج، فأدخلت في نطاق تطبيقها مختلف مراحل النقل البحري وبعض أنواع من النقل كانت مستبعدة من قبل، كما ألغت معظم الحالات المستثناة التي يعفى فيها الناقل من المسؤولية.

وحيث أن المشرع الفلسطيني أخذ عن التشريع المصري والكويتي والقطري وبعض القوانين الأخرى أحكام عقد النقل البحري، وحيث أن هذه الدول صادقت على اتفاقية هامبورج، وأخذت عنها الكثير، لذا فإن المصدر التاريخي لمعظم أحكام عقد النقل البحري في هذا الفصل مأخوذة عن اتفاقية هامبورج.

والنصوص المتعلقة بالنقل البحري هي نصوص أمرة ملزمة تتعلق بالنظام العام ولا يجوز الاتفاق على ما يخالفها وهذا على عكس الحكم في إيجار السفن الذي لا يزال يخضع لمبدأ الحرية التعاقدية، وترجع العلة في هذا إلى أن الشاحن في النقل البحري طرف ضعيف بالقياس إلى الناقل الطرف القوي، مما استوجب تدخل المشرع لحمايته من الشروط الجائرة التي يفرضها عليه الناقل، أما المستأجر في إيجار السفينة فيكون عادة في نفس القوة الاقتصادية للمؤجر، مما يسمح له بمناقشة شروط العقد، وتبعاً تنتفي الحاجة إلى حمايته.

كما أن هذه النصوص لا غيرها هي التي تنطبق على عقد النقل البحري، سواء أكان الناقل مالكاً للسفينة أم مجهزاً أم مستأجراً لها. يترتب على ذلك أنه إذا وقع التنازع بين أحكام عقد النقل وأحكام أخرى وردت بالقانون فالأرجحية لأحكام عقد النقل، ويقع هذا التنازع على وجه الخصوص إذا كان الناقل مالكاً للسفينة، إذ يثور التساؤل عن الأحكام واجبة التطبيق على مسؤوليته، أي أحكام مسؤولية الناقل أم أحكام مسؤولية المالك، والإجابة على هذا التساؤل يوجب الأخذ بأحكام مسؤولية الناقل دون غيرها أيًا كانت صفة الناقل.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٩٦ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب حكم المادة ١/١٧٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٤٣ من القانون البحري القطري.

### مادة (٢٣٣)

لا يثبت عقد النقل البحري إلا بالكتابة، ويأخذ عقد النقل البحري المحرر إلكترونياً حكم العقد المذكور.

#### المذكرة الإيضاحية:

حسماً للمنازعات في المستقبل، خرج المشرع في هذه المادة على قاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية، وأوجب إثبات عقد النقل البحري بالكتابة، وسواء أكان قد تم عقد النقل البحري بين الأطراف مباشرة، أم بالوسائل الإلكترونية الحديثة كالإنترنت والكمبيوتر... الخ.

والكتابة، ليست شرطاً لصحة عقد النقل البحري، يترتب على إغفالها البطلان، وإنما هي أداة للإثبات فقط، ومن ثم، لا يجوز إثبات عقد النقل البحري بشهادة الشهود والقرائن، ولكن يجوز إثباته مع ذلك، بما يقوم مقام الكتابة كالإقرار أو اليمين، وتؤكد محكمة النقض المصرية على ذلك في حكم لها صادر في ١١ يناير ١٩٦٦م (انظر مجموعة أحكام النقض سنة ١٧ ص ٧١) حيث جاء فيه "عقد النقل البحري ليس من العقود الشكلية حتى يصح القول ببطلانه إذا لم يحرر بالكتابة وإنما هو من العقود الرضائية التي لا يجوز إثباتها إلا بالكتابة".

وفي العادة يثبت عقد النقل البحري بسند الشحن الذي يصدره الناقل أو من ينوب عنه بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع من الشاحن، ولذا يوصف عقد النقل البحري بأنه عقد نقل بسند الشحن، ولكن يؤخذ على هذا الوصف بأن عقد النقل البحري يظل عقد نقل بحري خاضعاً لأحكام الفصل الثاني من الباب الثالث من هذا القانون ولو لم يصدر سند الشحن، خاصة وأن إصدار سند الشحن إنما يكون بناء على طلب الشاحن.

يتطابق حكم هذه المادة ١٩٧ من قانون التجارة البحرية المصري ويقارب المادة ١/١٧٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي، حيث تقرر هذه المادة بأن، عقد النقل يثبت بسند شحن، ويقارب حكم المادة ١٤٤ الفقرة الأولى منها من القانون البحري القطري حيث تقرر بأن عقد النقل يثبت بسند الشحن مثله في ذلك مثل القانون البحري الكويتي، ويقارب المادة ١٩٨ من قانون التجارة البحرية الأردني.

## مادة (٢٣٤)

تسري أحكام هذا الفصل دون غيرها على عقد النقل البحري، سواء كان الناقل مالكاً للسفينة أم مجهزةً أم مستأجراً لها.

### المذكرة الإيضاحية:

الناقل في عقد النقل البحري، قد يكون هو مالك السفينة، أو مجهزةها، كما قد يكون مستأجراً للسفينة.

ومن ثم، فإن المشرع قد ساوى بين هؤلاء، حيث تثبت له صفة الناقل، حينئذ تسري أحكام هذا الفصل من هذا القانون دون غيرها على عقد النقل البحري. وما يثار في هذه المسألة، التساؤل حول الأحكام الواجبة التطبيق على مسؤولية كل واحد منهم وعلى وجه الخصوص بالنسبة لمسئولية المالك عندما يكون هو الناقل، فهذه المادة قد حسمت الأمر، وذلك بتطبيق أحكام مسؤولية الناقل حتى ولو كان هو المالك وعلى الآخرين حيث تثبت لهم صفة الناقل. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٩٨ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب حكم المادة ١/١٧٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٤٣ من القانون البحري القطري.

### ثانياً : نقل البضائع

## مادة (٢٣٥)

١. يصدر الناقل سند الشحن بناء على طلب الشاحن عند تسلّم البضائع.

٢. يجوز للناقل أن يسلم الشاحن إيصالاً بتسلم البضائع قبل شحنها.

٣. يستبدل سند الشحن بهذا الإيصال بناء على طلب الشاحن بعد وضع البضائع في السفينة.

٤. 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.

٥. يكون للإيصال الحجية المقررة لسند الشحن إذا اشتمل على البيانات المنصوص عليها في المادة (٢٣٦) من هذا القانون.

#### المذكرة الإيضاحية:

في نقل البضائع يصدر الناقل وبناء على طلب الشاحن سند شحن يسلم للأخير وذلك في الوقت الذي يسلم فيه الناقل البضائع لإتمام عملية نقلها.

وسند الشحن هو إيصال يصدر من الناقل أو الربان بتسلمه البضائع على ظهر السفينة، ويجوز للناقل أن يصدر إيصالاً بتسلم البضائع قبل شحنها وفقاً للفقرة الثانية من هذه المادة، ويجوز استبدال هذا الإيصال بسند الشحن وذلك بناء على طلب الشاحن، وذلك بعد وضع البضائع في السفينة.

ويكون للشاحن بناء على أحكام الفقرة الرابعة من هذه المادة، أن يطلب من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على سند الشحن يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة معينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ الشحن.

والإيصال الذي يصدره الناقل لا يقل أهمية وحجية عن سند الشحن، شريطة أن يتضمن الإيصال جميع البيانات المنصوص عليها في المادة ٢٣٦ من هذا القانون والخاصة بسند الشحن وبهذا تقرر الفقرة الخامسة من هذه المادة.



يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٩٩ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ١٥٠ من القانون البحري القطري.

### مادة (٢٣٦)

يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص :

١. اسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه.
٢. اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم.
٣. صفات البضائع وطبيعتها طبقاً للبيانات التي قدمها الشاحن وعلى الأخص عدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوععة عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوععة فيها.
٤. اسم الربان.
٥. ميناء الشحن وميناء التفريغ.
٦. أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها.
٧. زمان ومكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت منه.
٨. المكان المحدد لوضع البضائع في السفينة.

### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة للبيانات الواجب ذكرها في سند الشحن، أو إيصال الشحن عندما يراد أن يحل الإيصال محل سند الشحن (الفقرة الخامسة من المادة

٢٣٥ من هذا القانون، انظر مذكرتها الإيضاحية) وهي بيانات تتعلق بالتعريف باسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه. والتعريف باسم الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم وموطنهم، والتعريف على البضاعة وذلك بذكر صفات البضائع وتحديد طبيعتها طبقاً للبيانات التي قدمها الشاحن وعلى وجه الخصوص فيما يتعلق بعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعه عليها، وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعه فيها.

كما يوجب التعريف باسم الربان، وميناء الشحن وميناء التفريغ، ثم التعريف أيضاً بأجرة النقل المتفق عليها إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها، كما يجب أن يتضمن سند الشحن تحديد الزمان والمكان الذي تم فيهما إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت منه، وأخيراً المكان المحدد لوضع البضائع في السفينة.

والتعداد المذكور في هذه المادة للبيانات الواجب ذكرها في سند الشحن، لم يرد على سبيل الحصر وإنما ورد على سبيل المثال الأمر الذي يمكن من زيادة هذه البيانات كلما كانت ضرورية لعملية النقل، ولا يترتب على عدم ذكر بيان من هذه البيانات بطلان السند.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٠٠ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب حكم المادة ١٤٤ من القانون البحري القطري، والمادة ٢٠٠ من قانون التجارة البحرية الأردني، والفقرة الثانية على وجه التقريب من المادة ١٧٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٢٣٧)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

توجب هذه المادة بأن تكون العلامات التي توضع على البضائع كافية لتعيينها وتحديدتها، تحديداً نافياً للجهالة، الأمر الذي يوجب وضع هذه العلامات بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة، وهذا ما يوجب على الناقل أو الربان التحقق من البيانات الخاصة بالبضاعة.

وقد أوجبت المادة ٢٣٦ من هذا القانون أن تذكر العلامات المميزة الموضوعة على البضائع في سند الشحن، وذلك لأن السند هو إيصال بالبضاعة المشحونة، وهذا ما يتطلب أن توضع هذه العلامات على مكان بارز من الطرود المشحون فيها بالبضاعة، وبأحرف بارزة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٠١ من قانون التجارة البحرية المصري، والفقرة الأخيرة من المادة ١٤٤ من القانون البحري القطري، والفقرة الثانية من المادة ٢٠٢ من قانون التجارة البحرية الأردني، والفقرة الرابعة من المادة ١٧٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٢٣٨)

١. يحرر سند الشحن من نسختين، تسلم إحداهما إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل وتختتم هذه الأخيرة بخاتم (غير قابل للتداول).
٢. يوقع الناقل أو وكيله النسخة المسلمة للشاحن، وتعطى هذه النسخة لحائزها الشرعي الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها.

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة لعدد النسخ الواجب إصدارها من سند الشحن، فتوجب تحرير سند الشحن من نسختين، إحداها تسلم إلى الشاحن، والأخرى تبقى لدى الناقل، على أن تختتم الشحنة التي يحتفظ بها الناقل بختم (غير قابل للتداول) ويحتفظ الناقل بالشحنة التي تسلمها في قائمة الشحن أو (المانيفستو)، أما الشحنة المسلمة للشاحن أو من يقوم مقامه، توجب هذه الفقرة الثانية من هذه المادة أن تكون موقعة من الناقل أو وكيله، وهذه الشحنة تخول حائزها الشرعي الحق في تسليم البضائع وأيضاً التصرف فيها، ويكون التوقيع بالكتابة أو بأي وسيلة أخرى تقوم مقام الكتابة.

ومع ذلك، فقد أجازت الفقرة الثالثة للشاحن أن يطلب تحرير عدة نسخ من سند الشحن على خلاف العدد الوارد في الفقرة الأولى من هذه المادة، على أن تكون كل نسخة من نسخ سند الشحن المطلوبة موقعة، وأن يذكر فيها عدد النسخ التي تم تحريرها خلافاً لما ورد في الفقرة الأولى بناء على طلب الشاحن.

وإذا توافرت في كل نسخة الشروط التي تتطلبها الفقرة الثالثة من هذه المادة، حلت كل واحدة (نسخة) محل الأخرى في الإثبات والحجية، وقد رتبت الفقرة الثالثة، إلغاء جميع النسخ الأخرى بالنسبة للناقل، إذا تم تسليم البضاعة

بإحداها، وقد درجت العادة على أن يحمل سند الشحن هذه الصيغة "حرر من كذا نسخة والتسليم بمقتضى إحداها يلغي ما عداها من النسخ".  
ويطلب الشاحن تحرير عدة نسخ من سند الشحن في العادة، درءاً لمخاطر الضياع والسرقة وبوجه خاص في أوقات الحروب والأزمات الدولية، فيعطي الشاحن عدة نسخ من سند الشحن يحتفظ بواحدة منها ويرسل الباقي للمرسل إليه بطرق مختلفة زيادة في ضمان وصولها إليه.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٠٢ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢/١/١٧٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٤٥ من القانون البحري القطري، ويقارب حكم المادة ٢٠٠ من قانون التجارة البحرية الأردني، وإن كانت هذه المادة تشترط تحرير السند من ثلاث نسخ تسلم إحداها للناقل والثانية للمرسل إليه والثالثة للربان.

#### مادة (٢٣٩)

١. يحرر سند الشحن باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله.
٢. يكون النزول عن سند الشحن الاسمي باتباع القواعد المقررة بشأن حوالة الحق، ويكون سند الشحن المحرر للأمر قابلاً للتداول بالتظهير، ويعتبر مجرد توقيع حاملة على ظهر السند بمثابة تظهير ناقل للملكية، وتسري على هذا التظهير أحكام قانون التجارة، ويتم تداول سند الشحن المحرر لحاملة بالمناولة.
٣. يجوز النص في سند الشحن على حظر حوالتة أو تداوله.

### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة إلى شكل سند الشحن، فتجيز الفقرة الأولى بأن يحرر سند الشحن باسم شخص معين أي "سند شحن اسمي" أو سند للأمر أو سند لحامله.

وسند الشحن الاسمي، لا يستعمل إلا إذا كان الشاحن والمرسل إليه شخصاً واحداً ويلزم لانتقال سند الشحن الاسمي اتباع القواعد المقررة بشأن حوالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني أي قبول الناقل للحوالة أو إعلانه بها.

وعلى الناقل أن يسلم البضاعة للشخص الوارد اسمه في السند أو الشخص الذي انتقل إليه الحق الثابت فيه بمقتضى إجراءات الحوالة، فإذا سلمها لغيره كان مسؤولاً.

ولا تقبل دعوى المسؤولية على الناقل إذا رفعت من شخص لم يرد اسمه في السند لا بوصفه شاحناً أو مرسلأ إليه أو محالاً له، ما لم يخلص من محتويات سند الشحن ذاته أن المرسل إليه هو وكيل عن المرسل إليه الحقيقي.

وفي الغالب أن يكون سند الشحن اذنياً أو للأمر، أي لإنن الشاحن أو لإنن المرسل إليه ويتداول سند الشحن الإذني بطريق التطهير، شأنه في ذلك شأن أية ورقة تجارية أو مدنية تحمل شرط الإنن، ويعتبر مجرد توقيع حامله على ظهر السند بمثابة تطهير ناقل للملكية، وتسري على هذا التطهير أحكام قانون التجارة.

ويترتب على تظهير سند الشاحن الإذني أو للأمر نقل ملكية البضاعة للمظهر إليه، ومن ثم يحق له أن يطالب الربان بتسليمها إليه عند الوصول، كما يتمتع على الربان أن يسلم البضاعة لغيره.

ويراعى أنه لا تضامن بين الموقعين على سند الشحن لانعدام النص على عكس الحكم في الأوراق التجارية، حيث من الصعب افتراض أن يكون المظهرون قد أرادوا أن يضمنوا بعضهم بعضاً وعلى وجه التضامن تنفيذ العقد، نظراً لأن البضائع المشحونة تنتقل من يد لأخرى بسرعة فائقة وفي أماكن مختلفة.

ويجوز أن يحرر سند الشحن لحامله، حينئذ يتم تداول سند الشحن المحرر لحامله بالمناولة أو التسليم، وتسلم فيه البضاعة لمن يحمل سند الشحن عند الوصول، ومن النادر أن يكون سند الشحن لحامله، نظراً لما يتعرض له صاحبه من خطر الضياع والسرقة، ولمثل هذا السبب فقد أجازت الفقرة الثالثة من هذه المادة النص في سند الشحن على حظر حوالتة أو تداوله.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٠٣ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٤٦ من القانون البحري القطري، والمادة ١٧٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب حكم المادة ٢٠٤ من قانون التجارة البحرية الأردني.

#### مادة (٢٤٠)

يجوز الاتفاق في حالة تداول سند الشحن للأمر على قصر الضمان على وجود البضائع وصحة عقد النقل وقت التظهير.

### المذكرة الإيضاحية:

تجيز هذه المادة في حالة تداول سند الشحن للأمر الإتفاق على قصر الضمان على وجود البضائع وصحة عقد النقل في الوقت الذي تم فيه التظهير. يتطابق حكم هذه المادة مع الفقرة التالية من المادة ١٧٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والفقرة قبل الأخيرة من المادة ١٤٦ من القانون البحري القطري.

### مادة (٢٤١)

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

### المذكرة الإيضاحية:

يعد حاملاً شرعياً لسند الشحن وفقاً لأحكام هذه المادة، الشخص المبين اسمه فيه، أو المحال إليه (إذا اتبعت إجراءات الحوالة) في حالة سند الشحن الاسمي، أو من يحمل سند الشحن إن كان السند محرراً لحامله، أو كان سند الشحن مظهراً على بياض، كما يعد المظهر إليه الأخير إذا كان السند محرراً للأمر هو الحامل الشرعي لسند الشحن إذا ذكر في السند اسم المظهر إليه. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٠٤ من قانون التجارة البحرية المصري.



## مادة (٢٤٢)

١. يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل، وتفيد هذه البيانات في سند الشحن، وللناقل إيداء تحفظات 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.
٢. إذا كانت البضائع خطرة أو قابلة للانتهاب أو الانفجار وجب على الشاحن أن يخطر الناقل بذلك وأن يضع بياناً على البضائع التحذير من خطورتها وبياناً بكيفية الوقاية منها.
٣. يكون الشاحن مسؤولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضائع ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير.

### المذكرة الإيضاحية:

تعيين البضاعة المشحونة ليس سهلاً في العمل، إذ يجب أن تشحن البضاعة بسرعة حتى لا تظل على الرصيف فترة طويلة، وحتى لا تتعطل السفينة عن السفر، ولذلك درج العمل على أن تدون في سند الشحن البيانات المتعلقة بالبضائع التي يقدمها الشاحن كتابة عند تسليمها إلى الناقل كما هي دون أن يقوم الناقل أو الريان بالتحقق من صحتها وينص سند الشحن على أن البيانات الخاصة بالبضاعة "حسب قول الشاحن غير معتمدة" أو أن "البضاعة مجهولة الوزن أو مجهولة الكمية أو المقاس أو المحتويات أو الحالة أو القيمة".

ولما كانت التحفظات التي يضعها الناقل على هذا النحو تهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية فضلاً عن أنها تقوض حجية سند الشحن في الإثبات، وتنتقص من قيمته الائتمانية إلى حد كبير، لذا فقد حددت الفقرة الأولى من هذه المادة حالتين يجوز فيها للناقل إيداء هذه التحفظات وهي: إذا كانت لدى الناقل أسباب جدية للشك في صحتها، وإذا لم تتوفر لدى الناقل الوسائل المعقولة للتحقق منها على أن يذكر الناقل أسباب تحفظه على قيد البيانات في سند الشحن.

ويقع عبء إثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدم توافر وسائل التحقق من صحة تلك البيانات على عاتق الناقل، فإن عجز عن هذا الإثبات تعين عدم الاعتداد بالتحفظ المدون في سند الشحن، أما إذا استطاع إثبات صحتها فلا يترتب عليها عدم مسؤولية الناقل عن كل عجز أو تلف يثبت في البضاعة عند الوصول، بل أنها تقوض حجية سند الشحن فيما يتعلق بوزن البضاعة أو عددها أو كميتها أو حالتها، وتقيم قرينة لصالح الناقل على أن العجز أو التلف إنما لحق البضاعة قبل الشحن، على أن هذه القرينة بسيطة يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بإثبات وزن البضاعة الحقيقي أو عددها أو حالتها عند الشحن وأن العجز أو التلف ناشئ عن خطأ الناقل أو تابعيه والمرسل إليه ذلك بكافة طرق الإثبات بما فيها القرائن.

وتوجب الفقرة الثانية من هذه المادة على الشاحن إخطار الناقل بأن البضائع المراد شحنها ونقلها خطيرة أو قابلة للانتهاك أو الانفجار، وعليه كذلك أن يضع بياناً على البضائع التحذير من خطورتها وبياناً بكيفية الوقاية منها، ويكون الشاحن مسؤولاً قبل الناقل عن كل الأضرار التي تترتب عن عدم

صحة البيانات التي قدمها عن البضائع وتعويضها حتى ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٠٥ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٧٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٤٧ من القانون البحري القطري.

### مادة (٢٤٣)

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

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

### المذكرة الإيضاحية:

تسبب التحفظات التي تدرج في سند الشحن مضايقات عديدة للشاحن، وتجعل التعامل على البضاعة المشحونة ممثلة في سند الشحن صعباً متعزراً، فمن المألوف أن سند الشحن يعد حجر الزاوية في الاعتماد المستندي، وبياناته يجب أن تتفق مع شروط خطاب الاعتماد، فإذا كان سند الشحن يتضمن التحفظات في حين أن المطلوب في خطاب الاعتماد هو سند شحن نظيف خال من أي تحفظ، وجب على البنك رفض الوفاء بالثمن للشاحن البائع.

ولنفادي هذه الصعوبات وتمكين الشاحن بائع البضائع من الحصول على ثمن البضائع، جرى العمل في كثير من الأحيان على أن يتفق الشاحن مع الناقل

على تحرير سند شحن نظيف خال من التحفظات وفي مقابل ذلك يقدم الشاحن للناقل خطاب ضمان، تثبت فيه التحفظات التي كان الناقل يريد إدراجها في سند الشحن، ويتعهد فيه الشاحن بضمان كافة النتائج التي تترتب على عدم مطابقة البضاعة عند التسليم للبيانات الواردة في سند الشحن إذا تعرض الناقل للمطالبة من الغير بالتعويض.

وخطابات الضمان تكون لها حجيتها فيما بين المتعاقدين الشاحن والناقل، ولكنه لا يجوز الاحتجاج به في مواجهة الغير الحامل لسند الشحن متى كان هذا الغير لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة تلك البيانات وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من هذه المادة، وهذا يعني أنه لا أثر لخطاب الضمان على مسؤولية الناقل قبل المرسل إليه، بل للمرسل إليه أن يتمسك بما ورد في سند الشحن عن مقدار البضاعة وحالتها وأن يطالب الناقل بالتعويض عن الأضرار الثابتة عند التسليم، على أن يكون للناقل أن يرجع على الشاحن بما دفعه من تعويض للمرسل إليه، استناداً إلى خطاب الضمان.

وقد أكدت على ذلك الفقرة الثانية من المادة حيث اعتبرت المرسل إليه بحكم الغير الذي لا يحتج في مواجهته بخطاب الضمان متى كان لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة تلك البيانات، إلا إذا كان هو الشاحن نفسه، عندئذ يكون لخطاب الضمان الحجية الكاملة عليه باعتباره الشخص الذي قدمه لضمان ما يوجد في السند من عدم مطابقة بالبيانات والبضاعة المشحونة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٠٧ من قانون التجارة البحرية المصري.

## مادة (٢٤٤)

١. إذا وجد الربان في السفينة قبل السفر بضائع غير مذكورة في سند الشحن أو في إيصال تسلم البضائع أو تبين له عدم صحة البيانات المتعلقة بها جاز له إخراجها من السفينة في مكان الشحن أو إبقاؤها فيها ونقلها بأجرة تعادل ما يدفع لبضائع من نوعها في المكان المذكور، وذلك مع عدم الإخلال بما يستحق من تعويض.
٢. إذا تبين وجود البضائع المذكورة في الفقرة السابقة أثناء السفر، جاز للربان الأمر بإلقائها في البحر إذا كان من شأنها إحداث أضرار للسفينة، أو للبضائع المشحونة فيها، أو كان نقلها يستلزم دفع غرامات، أو أداء مصروفات تزيد على قيمتها، أو كان بيعها أو تصديرها ممنوعاً.

### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة للحالة التي يعثر فيها الربان على بضائع قبل السفر غير مذكورة في سند الشحن وفي إيصال تسلم البضائع أو تبين له عدم صحة البيانات المتعلقة بها، فتعطيه الحق في إخراج هذه البضاعة من السفينة حيث يتواجد مكان الشحن، أو الإبقاء على هذه البضاعة ونقلها بأجرة المثل، أي الأجرة التي تعادل ما يدفع عادة لبضائع من نفس النوع في المكان الذي وجدت فيه، مع حقه في المطالبة بالتعويض.

أما الفقرة الثانية من المادة فتعرض لنفس ما تعرضت له الفقرة الأولى، ولكن العثور على البضاعة المخالفة، إذا عثر عليها أثناء السفر، في هذه الحالة،

فقد أعطت الفقرة الثانية من هذه المادة الحق للربان إصدار الأمر بإلقائها في البحر (التخلص منها) وعلى وجه الخصوص إذا كان وجودها على ظهر السفينة من شأنه أن يحدث أضراراً بالسفينة، أو للبضائع المشحونة في السفينة وفقاً لسندات الشحن، أو كان من شأن نقلها دفع غرامات أو أداء مصروفات تزيد على قيمتها أو كان بيعها أو تصديرها ممنوعاً. إذن حق الربان بإلقاء البضاعة في البحر إذا وجدت أثناء السفر، مرهون بتوافر سبب من الأسباب التي عدتها الفقرة الثانية من هذه المادة وإلا كان الربان مسئولاً بالتعويض.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٠٨ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٨٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي بالنسبة للفقرة الأولى من المادة، ويتطابق حكم المادة ١٤٨ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٢٤٥)

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

٢. إذا 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 بدون مسؤولية عليه إلا فيما يتعلق بالخسارات البحرية المشتركة عند الاقتضاء.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة للحالة التي يكون الشاحن قد وضع في السفينة بضائع خطيرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار، فتعطيه الفقرة الأولى من هذه المادة الحق وفي كل وقت إخراج البضاعة من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها.

ولا يسأل الناقل عن الأضرار التي ألتمت بالبضاعة كنتيجة مباشرة للإجراء الذي اتخذه الناقل للتخلص من خطورة البضاعة أو التي ترتبت عن إتلافها، وعلى وجه الخصوص إذا استطاع الناقل إثبات أنه ما كان ليرضى نقل هذه البضاعة أو شحنها لو كان يعلم بطبيعتها، وله في ذلك، كافة طرق الإثبات حيث أن الإثبات يتعلق بواقعة مادية، والوقائع المادية يجوز إثباتها بكافة طرق الإثبات.

وإذا استطاع الناقل التخلص من مسؤوليته عن ذلك، يكون الشاحن مسئولاً عن كافة الأضرار والمصروفات التي تنشأ عن وضع هذه البضائع في السفينة.

لكن يختلف الحال والحكم بالضرورة، إذا كان الناقل يعلم بطبيعة البضائع ومع ذلك أذن للشاحن بشحنها على ظهر السفينة، عندئذ لا يجوز للناقل إخراج البضاعة من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها كقاعدة عامة.

ومع ذلك، إذا صارت هذه البضاعة ذات خطورة شديدة تهدد السفينة أو الشحنة، حينئذ فقط يجوز للناقل، إخراج البضاعة من السفينة، أو إزالة خطورة البضاعة أو إتلافها بدون مسؤولية عليه إلا إذا توافرت شروط الخسارة المشتركة (الخسارات البحرية) جاز للشاحن أن يباشر دعوى المساهمة ضد السفينة وضد الحمولة.

وإذا كان من السهل التعرف على البضاعة الخطرة أو قابلية للالتهاب أو الانفجار في السفينة، حيث لا تثير أية صعوبة في تحديدها، لكن البضائع الخطرة التي تثير التساؤل حولها، إن البضائع الخطرة قد تكون خطيرة بطبيعتها كحمض الكبريت، وقد تكون بسبب الظروف التي توجد فيها كمهربات أو مخدرات قد تؤدي إلى الحجز على السفينة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٠٩ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢/١/١٨٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٤٩ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٢٤٦)

١. مع مراعاة أحكام الفقرة (١) من المادة (٢٤٢) من هذا القانون يعد سند الشحن دليلاً على تسلم الناقل للبضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه، وإذا كان سند الشحن مشتملاً على البيان المنصوص عليه في الفقرة (٣) من المادة (٢٣٥) من هذا القانون عد دليلاً على شحن البضاعة في السفينة أو في السفن المعينة البيان وفي التاريخ المذكور فيه، كما يعد سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها، بين الناقل والشاحن وبالنسبة إلى الغير.



٢. يجوز في العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن وخلاف ما ورد به من بيانات، ولا يجوز في مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به من بيانات، ويجوز ذلك لهذا الغير.
٣. يعد المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.

#### المذكرة الإيضاحية:

سند الشحن في الأصل أداة لإثبات واقعة الشحن، فهو إيصال من الناقل أو الربان بتسلمه البضاعة على السفينة، وهذا الإيصال يعتمد عليه المرسل إليه في المطالبة بالبضاعة عند وصولها، وهذه الوظيفة تتمشى مع الظروف التي كانت سائدة في القديم حين كانت تحرر مشاركة إيجار لإثبات عقد النقل، ويحرر سند شحن لإثبات الشحن.

وقد تطور الوضع منذ النصف الثاني من القرن التاسع عشر، حيث لم يعد سند الشحن يقتصر على وظيفته كأداة لإثبات الشحن، بل أصبح أيضاً أداة لإثبات عقد النقل البحري ذاته المبرم بين الشاحن والناقل، وقد انتهى التطور بسند الشحن فصار يمثل البضاعة المشحونة ذاتها ويقوم مقامها بحيث تندمج البضاعة في سند الشحن ويعد حامله بمثابة حائز للبضاعة، ويعد الربان حائزاً للبضاعة بالوساطة لحساب حامل سند الشحن، فسند الشحن يعبر عن البضاعة بوضوح بما يحويه من بيانات خاصة بعلاماتها المميزة وعددها وكميتها ووزنها وحالتها واسم السفينة الناقلة، كما أن

العمل يسمح بتداوله ببسر وسهولة إما بطريق التظهير أو المناولة (التسليم) فيمكن نقل حيازة البضائع المشحونة خلال النقل.

ويرجع سبب ازدهار التجارة الدولية إلى وظيفة سند الشحن في تمثيل البضاعة، حيث يعتبر استخدام سند الشحن أساساً لعمليات البيع التجاري الدولي، وعمليات الاعتماد المستندي، إذ تباع البضائع أو ترهن وهي لا تزال في الطريق ويقوم تسليم سند الشحن للمشتري أو للدائن المرتهن مقام تسليم البضاعة ذاتها.

وقد أكدت هذا كله الفقرة الأولى من هذه المادة، حيث اعتبرته دليلاً على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه مع مراعاة أن الناقل قد يبدي بعض التحفظات على البيانات الثابتة في سند الشحن إن كان لديه أسباب جدية للشك في صحتها أو لم يكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها، (انظر المادة ١/٢٤٢ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية)، وإن كان سند الشحن مشتملاً على البيان المنصوص عليه في الفقرة الثالثة من المادة ٢٣٥ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية) عد دليلاً على شحن البضاعة في السفينة أو في السفن المعينة البيان وفي التاريخ المذكور فيه. كما يعد سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها بين الناقل والشاحن وبالنسبة إلى الغير، ومع ذلك فقد أجازت الفقرة الثانية من هذه المادة إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن، وخلاف ما ورد به من بيانات، وهذا يعني أن القرينة المستخلصة من البيانات المذكورة في سند الشحن قرينة ضعيفة يجوز إثبات خلافها، في العلاقة ما بين الناقل والشاحن، أما في العلاقة بينهما وبين الغير، فنفرق بين غير حسن النية،

وغير سيئ النية، فالأول لا يجوز إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد من بيانات، والعكس صحيح حيث يجوز لهذا الغير إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به من بيانات إذا كان في صالحه، ومفهوم المخالفة أن كلا من الناقل والشاحن يجوز لهما الاحتجاج بخلاف البيانات الثابتة في سند الشحن (أي في مواجهة الغير سيئ النية).

ويعد وفقاً لأحكام الفقرة الثالثة من المادة المرسل إليه من الغير ومن ثم لا يجوز الاحتجاج في مواجهته بما يثبت خلاف ما ورد في سند الشحن إلا إذا كان المرسل إليه هو الشاحن.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢١٠ من قانون التجارة البحرية المصرية، والمادة ١٨٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٥١ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٢٤٧)

١. يجوز لكل من له حق في تسلّم بضائع بمقتضى سند شحن أن يطلب من الناقل إصدار أذن تسليم تتعلق بكميات منها بشرط أن ينص على ذلك في سند الشحن، وتصدر أذن التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل ويكون تداول هذه الأوراق بذات الطريقة التي تتداول بها سندات الشحن ويجب أن تكون موقعة من الناقل.
٢. إذا كان سند الشحن قابلاً للتداول وجب على الناقل أن يذكر فيه بياناً عن أذن التسليم التي أصدرها والبضائع المبينة بها، وإذا

وزعت الشحنة بكاملها بين أذون تسليم متعددة وجب على الناقل أن يسترد سند الشحن، ويعطي إذن التسليم حامله الشرعي الحق في تسلم البضائع المبينة بالإذن.

#### المذكرة الإيضاحية:

يحصل أحيانا أن ترسل كمية من البضاعة يمثلها سند شحن واحد، فيقوم صاحبها ببيعها أثناء الطريق لأشخاص مختلفين، ولما كانت تجزئة سند الشحن متعذرة، فإن البائع يصدر لمصلحة المشتريين سندات خاصة تخول كلاً منهم الحق في المطالبة بجزء معين من البضاعة وتسمى بأوامر التسليم، وتسميها الفقرة الأولى من هذه المادة "بأذون التسليم".

وأمر التسليم (الإذن بالتسليم) لا يعد سند شحن، لأنه لا يصدر من الناقل أو الربان، وليس من شأنه إيجاد أية علاقة قانونية بين حامله والناقل، ولا يستثنى من ذلك إلا الحالة التي يؤشر فيها على الأمر من الناقل أو الربان، وحينئذ يعد بمثابة سند شحن.

وفقاً للفقرة الأولى من هذه المادة، يجوز للحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه أن يطلب من الناقل إصدار أذون تسليم تتعلق بكميات منها شريطة أن ينص على ذلك في سند الشحن، وتصدر أذون التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله، ويكون تداول أذون التسليم وفقاً لأحكام هذه الفقرة بذات الطريقة التي تتداول بها سند الشحن، وتوجب نهاية الفقرة لكي تقوم هذه الأذون بهذا الدور الذي حدده هذه الفقرة من المادة أن يوقع عليها الناقل وطالب الإذن.

وإذا كان سند الشحن قابلاً للتداول، وجب على الناقل أن يذكر على سند الشحن، بياناً عن أذون التسليم التي أصدرها والبضائع المبينة بها، وفي الحالة التي توزع فيها الشحنة بكاملها بين أذون تسليم متعددة، على الناقل أن يسترد سند الشحن حيث لم يعد لسند الشحن أية أهمية. والإذن بالتسليم يعطي حامله الشرعي الحق في تسلم البضائع المبينة بالإذن وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من هذه المادة. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢١٢ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٨٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٥٤ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٢٤٨)

يعد إيصال الشحن المشار إليه في الفقرة (٥) من المادة (٢٣٥) من هذا القانون دليلاً على تسلم الناقل للبضائع من الشاحن بالحالة المبينة في الإيصال، ما لم يثبت غير ذلك.

#### المذكرة الإيضاحية:

يقوم إيصال الشحن مقام سند الشحن إذا تضمن الإيصال جميع البيانات الواجب ذكرها في سند الشحن (انظر المادة ٢٣٦ من هذا القانون وانظر مذكرتها الإيضاحية) وحيث الأمر كذلك، فإن إيصال الشحن يعد دليلاً على تسلم الناقل للبضائع من الشاحن بالحالة المبينة في الإيصال، ما لم يثبت غير ذلك، وعبء الإثبات يقع على عاتق الناقل ويكون عادة بكافة طرق الإثبات. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢١١ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (٢٤٩)

لا يترتب على بيع السفينة فسخ عقد النقل البحري.

#### المذكرة الإيضاحية:

تضع هذه المادة قاعدة عامة، بأن بيع السفينة وانتقال ملكيتها إلى شخص آخر لا يعد سبباً لفسخ عقد النقل البحري، بل يمتد آثاره إلى من انتقلت إليه ملكية السفينة (الخلف الخاص) وذلك بقوة القانون. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (٢٥٠)

على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضائع التي تشحن فيها، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضائع فيها وحفظها وشحن البضائع وتجميعها ورسها ونقلها وتفريغها وتسليمها عند وصولها.

#### المذكرة الإيضاحية:

توجب هذه المادة على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها لتكون صالحة للملاحة لتنفيذ النقل المتفق عليه أو السفر، وإعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها، وشحن البضائع وتجميعها ورسها ونقلها وتفريغها وتسليمها عند وصولها.

وتعد هذه المادة تأكيداً لأحكام المادة الثالثة فقرة أولى منها من معاهدة سندات الشحن، حيث توجب على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للملاحة، وتجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على

الوجه المرضي والذي يتفق مع الأعراف البحرية في هذا الشأن، وعليه كذلك إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى، بالسفينة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها ونقلها وحفظها.

والتزام الناقل وفقاً لأحكام معاهدة سند الشحن التزام ببذل عناية، بحيث يعفى الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن عدم الصلاحية للملاحة إذا أثبت أنه بذل الهمة الكافية في تنفيذ التزامه قبل البدء في السفر، بينما التزام الناقل وفقاً لأحكام القانون البحري الفلسطيني هو التزام بنتيجة حيث يعد الناقل ضامناً لوصول البضائع سليمة، ومن ثم لا يعفى الناقل من المسؤولية إلا إذا أثبت أن هلاك البضائع أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، ولا يكفي أن يثبت أنه بذل الهمة والعناية اللازمة لذلك.

كما يلتزم الناقل بشحن البضائع، ويقصد بشحن البضائع مجرد وضع البضاعة على متن السفينة ويتم الشحن عادة برافعات السفينة أو برافعات الرصيف أو بالرافعات العائمة أو بأنابيب إذا تعلق الأمر بسوائل كالبتروول أو بشفاطات إذا تعلق الأمر بحبوب، وإذا كان السفينة بعيدة عن الرصيف، فلا مناص من الاستعانة بالصنادل أو المواعين.

أما رص البضائع، فهو يعني توزيع البضائع وترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تقي البضائع خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر وتحفظ للسفينة توازنها، ويندرج في عداد الرص عملية الفصل بين البضائع بقطع خشبية أو وضع قماش سميك (مشمع) عليها لوقايتها من اهتزاز السفينة أو حرارة

الآلات أو مياه البحر، وحرص البضائع يجب أن يتم وفقاً لقواعد فنية تضمنتها معاهدات دولية أهمها معاهدة لندن سنة ١٩٦٦ الخاصة بخطوط الشحن. وعملية الرص، لما كانت تتعلق بثبات السفينة وتوازنها، فهي تدخل ضمن أعمال الربان الفنية، ومن ثم فهو يلتزم بملاحظته ويظل مسؤولاً عنه ولو قام به تابعون للشاحن، كما على الربان أن يراقب الرص ويعني بالبضائع طيلة الرحلة البحرية، ومن ثم، فعلى الربان واجب تهوية البضاعة إذا تطلب الأمر ذلك، وأن يعيد رصها إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة كل ذلك يجعل الربان مسؤولاً إذا هلكت البضائع أو تلفت بسبب عيب في الرص، كما لو وضع قرب الأقمشة المشحونة أوعية من الزيت أخذ يتسرب منها الزيت إلى الأقمشة عند هبوب العاصفة، أو إذا تمزقت أكياس الإسمنت بسبب وضع شحنة خشب فوقها.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢١٤ و ٢١٥ من قانون التجارة البحرية المصرية، ويتطابق المادة ١٨٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٢٥١)

عدا الملاحة الساحلية بين الموانئ الفلسطينية 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 جري العرف في هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية، ويجب في جميع الأحوال أن يذكر في سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح.



### المذكرة الإيضاحية:

الأصل شحن البضائع يجب أن يتم في عنابر السفينة، لذا فإنه لا يجوز للناقل شحن البضائع على سطح السفينة، ويرجع ذلك، إلى أن الشحن الذي يتم بهذه الطريقة، يعرض البضائع لأخطار متعددة كالسقوط في البحر، أو الابتلال بمياه البحر أو الأمطار، أو تتعرض للسرقة من الركاب أو رجال الطاقم.

كما أن هذه الطريقة من الشحن، تؤدي إلى ارتفاع أقساط التأمين بالقياس لو تم الشحن في عنابر السفينة، ومع ذلك فقد استتنت هذه المادة حالات أربع يجوز فيها النقل على سطح السفينة وهي على النحو الآتي:

الحالة الأولى : إذا كان النقل ضمن الموانئ الفلسطينية الساحلية، حيث تقل المخاطر التي نتعرض لها السفينة في التجارة الدولية، ولأن السفن التي تستخدم في هذه الملاحة قد لا تتوفر فيها عنابر تسمح برص البضاعة داخلها.

الحالة الثانية : إذا حصل الناقل على إذن كتابي من الشاحن، ولا يشترط في الإذن أن يكون ثابتاً على سند الشحن ذاته، بل يجوز أن يكون في سند مستقل عن سند الشحن، ويرجع قبول الشاحن بالشحن على سطح السفينة إلى أن الأجرة في العادة تكون أقل مما لو شحنت البضائع داخل عنابر السفينة.

واشترط الكتابة في الإذن، مرجعه تلافى المنازعات التي يمكن أن تقوم بين الناقل والشاحن على الأضرار التي لحقت البضائع من جراء اتباع هذه الطريقة من الشحن.

الحالة الثالثة : إذا كان الناقل ملزماً باتباع هذا النوع من الشحن بموجب القانون المعمول به في ميناء الشحن، ويكون ذلك في العادة بالنسبة للمواد القابلة للانفجار أو الالتهاب.

الحالة الرابعة : إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية (على سطح السفينة) ويكون ذلك في العادة بالنسبة لألواح الأخشاب والقاطرات والسيارات وغيرها من الأشياء التي جرى العرف بشحنها على السطح بالنظر إلى أحجامها الكبيرة وقد استقر العرف على أنه يجوز للناقل في سفن الحاويات أن يرض الحاويات على سطح السفينة ولو لم يحصل الناقل على موافقة الشاحن.

وتوجب المادة على الناقل، إذا تم الشحن على سطح السفينة أن يذكر ذلك في سند الشحن وذلك بهدف حماية الغير حامل سند الشحن حتى يعلم بشحن البضائع بهذه الكيفية.

وعلى الناقل أن يتخذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على البضائع، مثل أحكام الربط والتغطية بالشمع وترك المسافات المناسبة منعاً للاحتكاك أثناء سير السفينة ويكون الناقل مسؤولاً عن كل ضرر يلحق البضائع المشحونة ويكون سببه عدم اتخاذ الاحتياطات المعتادة في الشحن.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢١٦ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (٢٥٢)

على الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أيا كان سبب ذلك بذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه وتحمل المصروفات الناشئة عن ذلك إلا إذا كان توقف السفينة راجعاً إلى حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في المادة (٢٦٠) من هذا القانون فتكون المصروفات في هذه الحالة على الشاحن ويستحق الناقل الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة إذا وصلت البضاعة إلى الميناء المتفق عليه.

#### المذكرة الإيضاحية:

توجب هذه المادة على الناقل اتخاذ وبذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه، إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر، لأي سبب من الأسباب، كعطل فيها، كأمر من السلطات المختصة بعدم مواصلة السفينة السير، الحروب... الخ، كما يجوز أن يرجع سبب توقف السفينة إلى الناقل أو تابعيه، فالمادة لم تشترط أسباباً معينة، وإنما تركت الأمر مفتوحاً لأي سبب كان.

وعلى الناقل، أن يتحمل المصروفات الناشئة عن ذلك، والعناية التي يبذلها في إعداد سفينة أخرى، يجب أن لا تقل عن العناية التي يبذلها الرجل المعتاد (الناقل المعتاد) وإلا كان مسئولاً في مواجهة الشاحن عن مدى التقصير الذي وقع فيه.

ومع ذلك، فإن المادة قد استثنت حالة توقف السفينة إذا كانت راجعة إلى حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٢٦٠ من هذا

القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية) حينئذ، تكون المصروفات في هذه الحالة على الشاحن بقوة القانون، ويستحق الناقل الأجرة عليها عن الرحلة كاملة إذا وصلت البضاعة إلى الميناء المتفق عليه.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢١٧ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (٢٥٣)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

من التزامات الشاحن المترتبة عن عقد النقل البحري، التزام الشاحن بتسليم البضائع إلى الناقل، في الزمان والمكان المتفق عليهما، أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن، كل ذلك ما لم يوجد اتفاق بين الشاحن والناقل على تحديد المكان والزمان الذي سيتم فيه تسليم البضائع للناقل من قبل الشاحن.

وإذا وقع تأخير في تسليم البضائع من قبل الشاحن يكون هذا الأخير مسؤولاً عنه واستحق الناقل تعويضاً عن التأخير في تنفيذ هذا الالتزام، شريطة ألا يتجاوز هذا التعويض مقدار الأجرة المتفق عليه.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢١٨ من قانون التجارة البحرية المصري.

مادة (٢٥٤)

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

٢. إذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول افترض أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عن 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، ويعد المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.

٣. لا يبرأ الشاحن أو من له حق تسلم البضائع من دفع الأجرة ولو تلفت البضائع أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر، كما لا يبرأ الشاحن أو من له حق تسلم البضائع من دفع الأجرة عن البضائع التي يقرر الربان إلقاءها في البحر أو التضحية بها بأي صورة أخرى لإتقاذ السفينة أو الشحنة وذلك مع مراعاة أحكام الخسارات البحرية المشتركة.

٤. لا يبرأ الشاحن من دفع أجرة النقل بالتخلي عن البضائع للناقل أو إذا قامت الجهات الرسمية بمصادرة البضائع قبل تسليمها إلى المرسل إليه.

### المذكرة الإيضاحية:

يملك أطراف عقد النقل البحري الحرية الكاملة في اختيار الطريقة التي يتم بها تحديد أجره النقل وفي حالة سكوتها عن ذلك، لا يبطل عقد النقل، وإنما يتولى العرف البحري تحديد الأجرة المستحقة، أو عن طريق القياس على أجره المثل يوم إبرام العقد.

وقد جرت العادة في تقدير الأجرة على أساس وزن البضاعة، حيث يتفق على مبلغ معين عن كل طن أو كيلو جرام من البضاعة، وفي بعض الأحيان، يتم تقدير الأجرة على أساس الحجم عن كل متر مكعب أو هكتولتر وتتبع هذه الطريقة في نقل السوائل، وقد تحدد الأجرة على أساس القطعة أو القيمة، وتتبع في نقل البضائع الثمينة كالمجوهرات والسبائك واللوحات الفنية وما يماثلها.

والملتزم بدفع الأجرة كما هو مقرر في الفقرة الأولى من هذه المادة، الشاحن، أما إذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول، التزم المرسل إليه بأدائها والذي له حق في تسلم البضاعة، لكن شريطة قبول تسلم البضاعة من طرفه، وهذا يعني أن التزام المرسل إليه بدفع أجره النقل لا يخلي الشاحن من التزامه بل يظل للناقل أن يرجع بما لم يستوفه من المرسل إليه.

وتقيم الفقرة الثانية قرينة على الوفاء بالأجرة وأن الناقل قد قبضها عند الشحن، في الحالة التي لا يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول، إلا أن هذه القرينة ليست قاطعة بوقوع الوفاء، ولذا يجوز إثبات عكسها في العلاقة بين الناقل والشاحن، ولكنها قاطعة لا يجوز إثبات عكسها في مواجهة الغير حسن النية الذي لا يعلم وقت حصوله على السند أن الأجرة

أو جزءاً منها لا يزال مستحقاً، ويعد المرسل إليه الذي صدر له سند الشحن باسمه أو لأمره في حكم الغير حسن النية وفقاً لأحكام هذه الفقرة إلا إذا كان المرسل إليه هو الشاحن نفسه.

ولا يؤثر على التزام الشاحن بالأجرة أو ممن له حق تسلم البضائع وفقاً لأحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة تلف البضائع في السفينة، أو نقص في كميتها أو قيمتها أثناء السفر، فالمفروض أن الأجرة تدفع كمقابل للالتزام الناقل بالنقل، وقد قام الناقل بهذا الواجب، كما لا يؤثر على التزام الشاحن بدفع الأجرة وعلى من له حق تسلم البضائع، الذي قرر الربان إلقاءها في البحر أو التضحية بها بأي صورة أخرى بهدف إنقاذ السفينة أو الشحنة على أساس أن الشاحن سيحصل على تعويض عن البضاعة الملقاة يقدر بحسب قيمتها في ميناء التفريغ ومن ثم، تعتبر البضاعة وكأنها وصلت حكماً فيلتزم الشاحن بدفع أجرة نقلها بالكامل، وذلك مع مراعاة أحكام الخسارات البحرية المشتركة.

كما لا يؤثر على التزام الشاحن بدفع الأجرة التخلي عن البضائع للناقل، أو إذا قامت الجهات الرسمية بمصادرة البضائع قبل تسليمها إلى المرسل إليه، وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الرابعة من المادة، حيث لا يسأل الناقل عن أفعال الشاحن مهما كان سببها، كما لا يسأل الناقل عن أثر القوة القاهرة الذي يتمثل في هذه الفقرة بمصادرة البضائع من قبل الجهات الرسمية.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢١٩ و ٢٢٠ من قانون التجارة البحرية المصري بالنسبة للفقرة الأولى والثانية والثالثة دون الفقرة الرابعة، ويتطابق مع المادة ١٨٨/١/٢ بالنسبة للفقرة الرابعة من المادة ٢٥٤ بحري فلسطيني.

### مادة (٢٥٥)

لا تستحق أجره النقل إذا لم تسلم البضائع للمرسل إليه أو لم توضع تحت تصرفه في ميناء الوصول ومع ذلك تستحق الأجرة إذا كان عدم التسليم ناشئاً عن فعل الشاحن أو المرسل إليه أو إذا هلكت البضائع لعيب فيها أو بسبب طبيعتها الخاصة أو إذا أضطر الربان لبيعها أثناء الرحلة بسبب العيب أو التلف، أو إذا أمر الربان بإتلافها بسبب خطورتها أو ضررها أو خطر نقلها ولم يكن الناقل يعلم بذلك عند شحنها، كما تستحق الأجرة عن الحيوانات التي تنفق أثناء الرحلة بسبب لا يرجع إلى فعل الناقل.

#### المذكرة الإيضاحية:

من أسباب سقوط حق الناقل بالأجرة، إذا لم يتم بتسليم البضائع للمرسل إليه أو ممن له الحق فيها، أو لم توضع تحت تصرفه في ميناء الوصول، فالالتزام بدفع الأجرة المستحقة يكون مقابل استلام البضاعة من قبل المرسل إليه أو ممن له الحق فيها.

ومع ذلك تستحق الأجرة كاملة، إذا أثبت الناقل أن عدم التسليم لم يكن راجعاً إلى فعله الضار أو فعل تابعيه، أو بسبب طبيعتها الخاصة كما تستحق الأجرة في الحالة التي يضطر فيها الربان لبيع البضائع أثناء الرحلة وذلك بسبب العيب فيها أو التلف فيها، أو في الحالة التي يأمر فيها الربان بإتلاف البضائع بسبب خطورتها أو خطر نقلها ولم يكن الناقل يعلم بذلك عند شحنها.



فكل هذه الأسباب، لا تؤثر في استحقاق الناقل للأجرة وبالكامل، حيث المبدأ، أن الشخص لا يستفيد من تقصيره أو أفعاله الضارة أو من أفعال تابعيه، كما أن الناقل لا يسأل عن العيوب التي تؤدي إلى إتلاف البضائع أو هلاكها، وهي عيوب ذاتية أو ناتجة عن طبيعة البضائع، وعلى وجه الخصوص إذا استطاع إقامة الدليل أنه كان يجهل مثل هذه العيوب، ولم ترد ذكرها في سند الشحن ويمتد هذا الحكم كما ذكرنا إلى الأمر الذي يصدر من الريان بإتلاف البضائع بسبب خطورتها أو ضررها أو خطر نقلها شريطة أن يكون الناقل يجهل ذلك.

ونفق الحيوانات أثناء الرحلة، لا يؤدي إلى سقوط الأجرة طالما كان ذلك لا يرجع إلى فعل الناقل، وإنما إلى أمراض في الحيوانات ذاتها أو لأخطاء شحنها إذا الشاحن هو الذي كان يتولى عملية الشحن. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٨٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٢٥٦)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

للحوادث البحرية بحكم القانون أثر على دين الأجرة قد يؤدي إلى انقضائه بصفة كلية، ومن ثم، يسقط حق الناقل في المطالبة به، والمادة تعرض لحالة من الحالات التي تؤدي إلى عدم استحقاق الأجرة بسبب هلاك البضائع بسبب قوة قاهرة، كغرق أو حريق أو أعمال الحرب.

ولا يعد هذا الحكم خروجاً على أحكام القواعد العامة، بل هو تطبيقاً لها، والتي تقضي بأنه إذا استحال على أحد الطرفين تنفيذ التزامه وانقضى التزامه، انقضى في نفس الوقت التزام الطرف الآخر نظراً للتقابل بين الالتزامات والارتباط بينها.

كما يمتد هذا الحكم إلى الحالة التي تثبت فيها أن هلاك البضائع ناتج عن إهمال الناقل في اتخاذ ما هو ضروري للمحافظة على البضاعة أو إنقاذها، وفقاً لما تتطلبه شروط العقد وما يفرضه القانون، وليس في هذا خروج على القواعد العامة وإنما هو تطبيق لها، حيث يسأل الإنسان عن نتيجة أو ما يترتب على أفعاله العمدية منها وغير العمدية. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٢١ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (٢٥٧)

١. للناقل حق حبس البضائع في ميناء الوصول لاستيفاء أجره نقلها المستحقة له ما لم تقدم له كفالة يقدرها قاضي الأمور المستعجلة ويأمر القاضي في حالة استعمال حق الحبس بإيداع البضائع عند أمين يعينه وله أن يأمر ببيعها أو ببيع جزء منها وفاء للأجرة ويعين ميعاداً للبيع وكيفية إجرائه.

٢. يكون للناقل حق امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجره النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة للضمانات التي يمنحها القانون للناقل للوفاء بالأجرة وهي على النحو الآتي:

أولاً : الحق في الحبس.

وتعرض له الفقرة الأولى من هذه المادة، حيث يكون للناقل حبس البضائع في ميناء الوصول لاستيفاء أجره نقلها المستحقة له، وذلك نظراً لما يترتب على بقاء البضائع في السفينة من تعطيلها عن الاستغلال، فحبس البضائع لا يتم على ظهر السفينة، بل في ميناء الوصول، وكل ذلك ما لم تقدم للناقل كفالة يقدرها قاضي الأمور المستعجلة، حينئذ على الناقل أن يطلق سبيل البضائع ويسلمها إلى المرسل إليه أو لمن له الحق في استلامها.

ومع ذلك، يجوز للقاضي أن يأمر بناء على طلب الناقل أو الريان بتعيين أمين أو حارس تودع لديه البضائع لحين دفع المستحق له عليها. وإذا امتنع صاحب الحق في تسلم البضائع عن أداء أجره النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل فللناقل أن يطلب من قاضي الأمور المستعجلة الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة.

ثانياً : حق الامتياز:

كما قررت الفقرة الثانية من هذه المادة للناقل حق امتياز على ثمن البضائع يعطيه الحق في أن يتقدم على غيره من الدائنين العاديين والتالين له في المرتبة لاستيفاء أجره النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل كمقابل التأخير في الشحن والتفريغ وحصة البضائع في الخسارة المشتركة. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/١٨٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب المادة ٢٢٦ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (٢٥٨)

يسأل الشاحن عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو بالبضائع المشحونة فيها إذا كانت هذه الأضرار ناشئة عن فعله أو فعل تابعيه أو عن عيب في بضائعه.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة لمسئولية الشاحن عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو بالبضائع المشحونة فيها فتحمله المسئولية عن كافة الأضرار إذا ثبت بأنها كانت مترتبة عن الأفعال الضارة التي ارتكبها الشاحن أو كانت مترتبة عن أفعال تابعيه أو كانت الأضرار التي لحقت بالبضائع لعيب ذاتي فيها. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٩٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي والمادة ٧٧٩ من القانون البحري الجزائري.

### مادة (٢٥٩)

١. يعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها ما لم يثبت غير ذلك.
٢. إذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسلم البضائع، وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقاً على تظهيرات النسخ الأخرى وإذا تسلم البضائع حامل حسن النية لإحدى النسخ كان له الأفضلية على حامل النسخ الأخرى ولو كان تظهيرها أسبق تاريخاً.

## المذكرة الإيضاحية:

أقامت الفقرة الأولى من هذه المادة قرينة لصالح الناقل، مفادها أن تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل، قرينة بأنه قد أتم الناقل عملية تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسليمها (المرسل إليه أو ممن له الحق فيها). إلا أن هذه القرينة، ضعيفة، بحيث يجوز إثبات عكسها من المرسل إليه أو ممن له الحق في استلامها من الناقل في ميناء الوصول.

وتعرض الفقرة الثانية من هذه المادة حالة التزاحم بين حملة نسخ مختلفة من نفس سند الشحن، حيث تعرض أحياناً صعوبات منشؤها تحرير سند الشحن من عدة نسخ قابلة للتداول، إذ قد تصل هذه النسخ إلى أشخاص مختلفين نتيجة خطأ أو عن غش، كأن يبيع الشاحن أو المرسل إليه البضاعة عدة مرات ويسلم نسخة من سند الشحن لكل من المشتريين، فلمن يسلم الربان البضاعة في هذه الحالة...؟

إن وضع معايير لوضع حد لهذه المشكلة، يوجب التمييز بين ما إذا كان التزاحم بين حملة نسخ سند الشحن قبل تسليم البضاعة، وبين ما إذا كان هذا التزاحم بعد التسليم.

أولاً: إذا حصل التزاحم قبل تسليم البضاعة لأي منهم، كانت الأفضلية لحامل النسخة الأقدم في تاريخ التطهير (وهذا ما أكدته الفقرة الثانية من هذه المادة) لأن مجرد تطهير سند الشحن وتسليمه للمظهر إليه تنتقل ملكية البضاعة إذ الملكية تنتقل في المنقول وفقاً لأحكام القواعد العامة بالعقد متى وردت على شيء منقول محدد بذاته ويملكه المتصرف، ويقوم تسليم سند الشحن مقام

تسليم البضاعة ذاتها، ومن ثم، يكون الشاحن عند تظهيره لنسخة ثانية من سند الشحن قد تصرف فيما لا يملك.

والعبرة في الأقدمية كمعيار بين حملة سندات الشحن، بتاريخ أو تظهير يحمله سند الشحن، إذ أن الحامل يتقدم بوصفه خلفاً للمظهر إليه الأول من حيث الملكية والحيازة، وعلى هذا يفضل حامل نسخة سند الشحن التي تحمل أقدم تظهير ويسمى "الحامل الأول" ولو كانت هذه النسخة قد انتقلت إليه بموجب تظهير لاحق في التاريخ لتظهير حامل النسخة الأخرى "الحامل الثاني".

ثانياً: إذا حصل التزاحم بعد التسليم: كانت الأفضلية لمن سلمت إليه البضاعة أولاً، إذ أن هذا الحامل مفضل على غيره، وتثور الصعوبة إذا كانت البضاعة قد سلمت للحامل الثاني، في هذه الحالة، لا يجوز للحامل الأول استرداد البضائع لأن الحامل الثاني قد حاز البضاعة بسبب صحيح وكان حسن النية وقت حيازته، ومن ثم يصبح مالكاً لها تطبيقاً لقاعدة الحيازة في المنقول سند الحائز.

ولا عبرة للقول بأن سند الشحن يمثل البضاعة، وأن حيازته تنوب عن حيازتها، الأمر الذي يقضي في اعتبار الحامل الأول حائزاً للبضاعة ومالكاً لها بمجرد تظهير سند الشحن إليه، والسبب في أن سند الشحن يجعل حامله حائزاً حيازة رمزية لبضاعة ليست في يده فعلاً، أما من تسلم البضاعة فيحوزها حيازة فعلية، وفي مجال التزاحم بين الحيازتين تقدم الحيازة الفعلية على الحيازة الرمزية (الحكمية) وبهذا تقرر العبارة الأخيرة من الفقرة الثانية من هذه المادة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٢٥ من قانون التجارة البحرية المصري،  
وتقارب المادة ٧٦١ من القانون البحري الجزائري بالنسبة للفقرة الأولى من  
هذه المادة.

#### مادة (٢٦٠)

١. يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في  
المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في  
ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلّمها أو إيداعها  
طبقاً لأحكام المادة (٢٤٤) من هذا القانون.

٢. لا تسري أحكام المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة السابقة  
على ما يأتي :

أ. الملاحة الساحلية بين موانئ دولة فلسطين، إلا إذا اتفق على غير  
ذلك.

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

٣. يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في الفقرة الأولى من هذه  
المادة إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا  
يد له أو لوكيله أو لأحد من تابعيه فيه.

### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة في الفقرة الأولى منها للنطاق الزمني لمسئولية الناقل - على غرار قواعد هامبورج في مادتها الرابعة - وهذا النطاق كما هو محدد يمتد من الفترة ما بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها أو إيداعها وفقاً لأحكام المادة ٢٤٤ خارج هذا النطاق الزمني، أي ما قبل هذه الفترة أو بعدها، فتخضع مسؤولية الناقل للقواعد العامة في المسؤولية، ويجوز الاتفاق بشأنها على شروط الإعفاء من المسؤولية تطبيقاً للحرية التعاقدية.

وموضوع مسؤولية الناقل، ضمان هلاك البضائع أو تلفها إذا حدث هذا الهلاك أو التلف ضمن النطاق الزمني للمسئولية، فبالنسبة للهلاك، يستوي أن يكون هلاكاً كلياً أو إذا وجد عند الوصول عجز في وزنها أو عددها المبين في سند الشحن، ومع ذلك لا يسأل الناقل عن العجز الذي جرت العادة على التسامح عنه لا سيما في البضائع التي تشحن صباً (منفرطة) كالحبوب، بسبب الضغط أو البخار أو تعرضها لرطوبة البحر وتقلبات الجو فضلاً عن عمليتي الشحن والتفريغ، وهو ما يسمى "بعجز الطريق" أما البضائع المشحونة في طرود فإن الحزم يقيها في الأصل من ذلك، أما بالنسبة للتلف، وهو الذي يكتشف بالبضاعة عند الوصول، إذ يفترض أن الناقل قد تسلّم البضاعة من الشاحن في حالة جيدة، ما لم تدرج تحفظات في سند الشحن خاصة بحالة البضاعة (انظر المادة ٢٤٢ من هذا القانون) ومذكرتها الإيضاحية.



والتزام الناقل بضمان هلاك البضائع وتلفها التزام بنتيجة بحيث يكون الناقل مسؤولاً عن عدم تحقيق النتيجة المقصودة وهي عدم هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسلمها، وليس من شك إن اعتبار التزام الناقل هكذا، يعد أكثر حماية للشاحنين من الحكم الوارد في قواعد هامبورج التي تقسيم مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض، وهذا ما يعني، أنه يكفي للمضرور أن يثبت وقوع الضرر فيفترض عندئذ خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، على أن الناقل وتابعوه إذا أرادوا أن يتخلصوا من المسؤولية فعليهم إثبات أنهم قاموا باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر أو أنه لم يكن في استطاعتهم اتخاذ هذه التدابير، ووجه الأفضلية بين القانون البحري الفلسطيني وقواعد اتفاقية هامبورج، أن الناقل لا يعفى من المسؤولية وفقاً للقانون الفلسطيني حتى ولو أثبت أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر.

ومع ذلك فقد استثنت الفقرة الثانية من النطاق الزمني لمسئولية الناقل الحاليتين الآتيتين:

الحالة الأولى : الملاحة الساحلية بين موانئ دولة فلسطين إلا إذا اتفق على غير ذلك، ويكون الناقل في هذا النوع من الملاحة مسؤولاً وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية العقدية، إلا إذا اتفق على أن مسؤولية الناقل تخضع لأحكام الفقرة الأولى من هذه المادة.

الحالة الثانية : النقل بمقتضى عقد إيجار إلا إذا صدر سند شحن تنفيذاً لهذا النقل، حينئذ تسري أحكام هذه المسؤولية ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل، وقد تقرر هذا الاستثناء لصالح الغير حامل سند

الشحن الذي لم يشترك في إبرام عقد الإيجار وكان أجنبياً، أما إذا كان حامل سند الشحن عند الوصول هو نفس المستأجر الموقع على عقد الإيجار أو من ينوب عنه فإن النقل يظل خاضعاً عندئذ لنصوص عقد الإيجار إذ أنه العقد الذي يربط الطرفين وما سند الشحن إلا مجرد إيصال يتسلم الربان البضاعة في هذه الحالة.

ومع ذلك، فإن الناقل وفقاً لأحكام الفقرة الثالثة من المادة يستطيع أن يعفي نفسه من المسؤولية وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من هذه المادة إذا أثبت أن هلاك البضائع وتلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو وكيله أو لأحد من تابعيه فيه.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٢٧ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢/١/١٩٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٢٦١)

تعد البضائع في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال الستين يوماً التالية لانقضاء ميعاد التسليم المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة، إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق.

#### المذكرة الإيضاحية:

اعتبرت هذه المادة البضائع التي لم يتم تسليمها خلال الستين يوماً التالية لانقضاء ميعاد التسليم بحكم الهالكة ومن ثم، تدخل هذه الحالة نطاق مسؤولية الناقل الزمني المحدد وفقاً لأحكام المادة ٢٦٠ من هذا القانون.

ويحدد ميعاد التسليم وفقاً لهذه المادة، بما تم الاتفاق عليه، وإذا لم يوجد اتفاق على ميعاد التسليم، اعتبر الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة.

يقارب حكم هذه المادة مع المادة ٢٢٨ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (٢٦٢)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها إذا استطاع إقامة الدليل بأن سبب الهلاك أو التلف الذي لحق البضائع يرجع إلى أحد المخاطر الخاصة التي يتعرض لها النقل على سطح السفينة، شريطة أن يكون مذكوراً في سند الشحن أن النقل يتم على سطح السفينة، حيث القاعدة أنه لا يجوز للناقل اتباع مثل هذا النوع إلا بعد الحصول على إذن من الشاحن (انظر المادة ٢٥١ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية) أو بناء على حالات من الحالات التي أجازتها المادة ٢٥١ من هذا القانون.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٣١ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (٢٦٣)

لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن تتعلق بطبيعة البضائع أو بقيمتها.

#### المذكرة الإيضاحية:

من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية إذا كان الهلاك أو تلف البضائع سببه تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن تتعلق بطبيعة البضائع أو بقيمتها.

وحرمان الشاحن من المطالبة بالتعويض وملاحقة الناقل بذلك، هو بمثابة عقوبة مدنية له، بسبب تعمده بعدم الإدلاء بحقيقة البضائع في سند الشحن، وينطبق هذا الجزاء ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أثر ما في تحقق الضرر، ولو كان هذا البيان غير صحيح أدرج في سند الشحن لا بقصد الغش ولكن لأسباب أخرى جمركية أو مالية.

ويشترط لتطبيق هذا الجزاء أن يكون البيان غير الصحيح قد صدر عن عمد، أي عن علم وبينة بعدم صحته، أما إذا صدر البيان غير الصحيح عن حسن نية فلا محل لتطبيق الجزاء المقرر، ويقع على الناقل عبء إثبات عدم صحة البيان وسوء نية الشاحن.

يقارب حكم هذه المادة مع المادة ٢٣٠ من قانون التجارة البحرية المصري، ويتطابق مع الفقرة الخامسة من المادة ١٩٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والفقرة الأخيرة من المادة ١٥٩ من القانون البحري القطري.

مادة (٢٦٤)

١. لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا كان عدم الصلاحية راجعاً إلى إهمال الناقل في بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه أو ضمان تجهيزها بما يلزمها من مواد وموئ وبحارة على وجه مرضٍ أو في إعداد العنابر أو الغرف الباردة والمبردة وجميع أقسام السفينة الأخرى المخصصة لشحن البضائع بحيث تكون هذه الأماكن صالحة لوضع البضائع ونقلها وحفظها.
٢. وفي جميع الحالات التي تنشأ فيها هلاك البضائع أو تلفها عن عدم صلاحية السفينة يقع عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل العناية اللازمة على عاتق الناقل أو أي شخص آخر يتمسك بالإعفاء المنصوص عليه في هذه المادة.

المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة في فقرتها الأولى حالة من حالات إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت الناقل بأن سبب الهلاك أو التلف مرجعه عدم صلاحية السفينة للملاحة، إلا إذا ثبت بأن عدم صلاحية السفينة للملاحة يرجع في الأصل إلى إهمال الناقل وعدم بذله العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة قبل السفر وعند البدء فيه، والعناية المطلوبة من الناقل هي عناية الرجل المعتاد (الناقل المعتاد) وفي ضمان تجهيزها بما يلزم السفينة من مواد وموئ وبحارة على وجه مرض يتفق مع الأعراف البحرية

السارية المفعول، أو في إعداد العنابر أو الغرف الباردة والمبردة وجميع أقسام السفينة الأخرى المخصصة لشحن البضائع بحيث تكون هذه الأماكن صالحة لوضع البضائع ونقلها وحفظها.

ويقع على الناقل أو من يريد الإعفاء من المسؤولية عن الحالات التي تنشأ فيها هلاك أو تلف للبضائع ناتجاً عن عدم صلاحية السفينة، إثبات بأنه بذل العناية اللازم بذلها من الناقل ذاته أو أي شخص آخر يتمسك بالإعفاء المنصوص عليه في هذه المادة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/١٩١ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٥٧ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٢٦٥)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة إلى حالة أخرى من حالات إعفاء الناقل من المسؤولية، وهي الحالة التي تهلك فيها الحيوانات المنقولة على ظهر السفينة أو يلحقها أضرار، إذا تبين أن الهلاك أو الضرر كان ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، كنفوق الحيوانات بسبب إصابتها بدوار البحر، وتبين أن

الناقل قد نفذ تعليمات الشاحن لمثل هذا النوع من النقل، افترض بأن ما أصاب الحيوانات من هلاك أو ضرر يكون مرجعه المخاطر الخاصة بهذا النوع، ويرجع ذلك، إلى صعوبة إثبات أسباب الهلاك (نفوق الحيوانات) أو الضرر الذي لحق الحيوانات المنقولة.

على أن هذه القرينة التي أوجدتها هذه المادة ضعيفة، حيث أعطت هذه المادة الشاحن إثبات عكسها، وذلك بإثبات وقوع فعل ضار من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه، أدى إلى ما أصاب الحيوانات المنقولة من هلاك أو أضرار.

علماً بأن معاهدة سندات الشحن لسنة ١٩٢٤م استبعدت نقل الحيوانات الحية من نطاق تطبيق أحكامها نظراً لأن مخاطر نقلها كبيرة ولأنه يرافقها تابع للشاحن في أغلب الأحيان، مما رئي معه ترك أحكامها لحكم القواعد العامة. أما اتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨م فقد أخضعت هذا النقل لأحكامها (م ١ فقرة ٥) وقررت إعفاء الناقل من المسؤولية بشروط معينة (م ٥ فقرة ٥) وبهذا يكون القانون البحري الفلسطيني قد تأثر بأحكام هذه الاتفاقية فأخضع نقل الحيوانات الحية لأحكامه كما هو وارد في هذه المادة، وقد زادت أحكام اتفاقية هامبورج مسؤولية الناقل عن التأخير في هذا النوع من النقل وأجازت للناقل أن يدفع مسؤوليته عن التأخير عن طريق إثبات أن التأخير ناشئ عن المخاطر الخاصة بنقل الحيوانات الحية، بيد أن هذه المادة لم تتناول هذه الحالة من المسؤولية، ومن ثم يمتنع على الناقل طبقاً للقانون الفلسطيني دفع مسؤوليته عن التأخير إلا بإثبات السبب الأجنبي.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٣٢ من قانون التجارة البحري المصري.

مادة (٢٦٦)

لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا كان ذلك ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية:

١. الخطأ أو الإهمال الذي يقع في الملاحة أو في إدارة السفينة من الربان أو البحارة أو المرشد أو أحد تابعي الناقل.
٢. الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو بفعل تابعيه.
٣. مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو حوادثها.
٤. القضاء والقدر (القوة القاهرة).
٥. حوادث الحرب.
٦. الأعمال العدائية.
٧. كل إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو الشعب.
٨. الحجر الصحي أو الحجر القضائي.
٩. كل فعل أو امتناع من جانب الشاحن أو مالك البضائع أو وكيله.
١٠. كل إضراب عن العمل أو توقف عنه أو إغلاق أو عائق عارض إذا كان من شأن هذه الأفعال منع استمرار العمل كلياً أو جزئياً.
١١. الفتن والاضطرابات الأهلية.
١٢. إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر.
١٣. أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر يبرره سبب معقول.



١٤. العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي في البضائع أو عن طبيعتها الخاصة أو عن عيب ذاتي فيها.
١٥. عدم كفاية التغليف.
١٦. عدم كفاية أو عدم إتفاق العلامات.
١٧. العيوب الخفية التي لا يكشفها الفحص العادي.
١٨. أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو وكلائه أو تابعيه، وعلى من يتمسك بهذا الدفع إثبات أنه لا شأن لفعل هؤلاء الأشخاص في إحداث الهلاك أو التلف.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة لحالات إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا كان ذلك ناشئاً عن أحد الأسباب التي عدتها هذه المادة.

وأول هذه الأسباب إذا ثبت أن ما أصاب البضائع من أضرار أو هلاك أو تلف كان نتيجة لخطأ أو إهمال وقع في إدارة السفينة من الربان أو البحارة أو المرشد أو أحد تابعي الناقل، وثاني هذه الأسباب المنصوص عليها في هذه المادة إذا شب في السفينة حريق أدى إلى هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في وصول السفينة وبالتالي تسليم البضائع في الزمان والمكان المتفق عليه، إلا إذا تبين أن سبب الحريق كان بفعل الناقل أو فعل أحد تابعيه، كما يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن ما لحق البضائع كان سببه مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو حوادثها أو كان سببه أمراً لا يد له فيها (القوة القاهرة) كما ورد في الفقرة الثالثة والرابعة من هذه المادة، كما

يستطيع الناقل التخلص من مسؤوليته إذا أثبت أن ما لحق البضائع كان بسبب حوادث الحرب أو الأعمال العدائية أو بسبب إيفاف أو إكراه صادر من الحكومة أو السلطة أو الشعب.

كما يتخلص الناقل من المسؤولية إذا كان سبب ما لحق البضائع كان بسبب الحجر الصحي أو الحجز القضائي أو كان سببه فعل أو امتناع من جانب الشاحن أو مالك البضائع أو وكيله، أو كان سببه إضراب عن العمل أو توقف عنه أو كان للإغلاق أو عائق عارض إذا كان من شأن هذه الأفعال منع استمرار العمل كلياً أو جزئياً، أو كان مرجعه الفتن والاضطرابات الأهلية.

كما يتخلص الناقل من المسؤولية إذا كان سبب ما لحق البضائع قيام الناقل بعملية إنقاذ في البحر أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر، أو أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر يبرره سبب معقول، ويخضع تقدير السبب المعقول للسلطة التقديرية للقاضي.

كما يتخلص الناقل من المسؤولية إذا كان سبب ما لحق البضائع من عجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي في البضائع أو عن طبيعتها الخاصة أو عن عيب ذاتي فيها، وتقدير ذلك يرجع إلى السلطة التقديرية للقاضي، أو كان لعدم كفاية التغليف أو عدم اتفاق العلامات أو يرجع إلى العيوب الخفية في البضاعة والتي لا يكتشفها الفحص العادي أو كان سبب ما لحق البضائع أي سبب آخر طالما لا يرجع إلى الناقل أو وكلائه أو تابعيه على أن يقيم الدليل بأن لا شأن لهؤلاء بما وقع للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخير.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٩٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي،  
والمادة ١٥٨ من القانون البحري القطري، ويقارب المادة ٨٠٣ من القانون  
البحري الجزائري.

#### مادة (٢٦٧)

١. تحدد المسؤولية أياً كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا  
يجاوز (٥٠٠ دينار أردني) أو ما يعادلها من العملة المتداولة  
قانوناً عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز (دينارين  
أردنيين) عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة أي  
الحدين أعلى.

٢. إذا جمعت الطرود أو الوحدات في حاويات أو ذكر 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 وهلكت أو تلفت اعتبرت  
طردها واحداً أو وحدة مستقلة.

#### المذكرة الإيضاحية:

يتعرض النقل البحري إلى ظروف ومخاطر خاصة، الأمر الذي حدا  
بالمشرع الدولي إلى عدم تحميل الناقل مسؤولية عدم تنفيذ العقد كاملة، فوفقاً  
لمعاهدة بروكسل المتعلقة بسندات الشحن لعام ١٩٢٤م، وضع لمسئولية الناقل  
تحديداً قانونياً يقابل تعويضاً وسط عن الضرر الذي لحق الشاحن، فنصت في  
المادة الرابعة منها فقرة ٥ على أنه لا يلزم الناقل في أي حال من الأحوال

بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع بمبلغ يزيد على مائة جنيه إسترليني عن كل طرد أو وحدة أو يعادل هذه القيمة بعملة أخرى.

بيد أن بروتوكول ١٩٦٨م المعدل للمعاهدة السابق، قد أحل نصاً جديداً محل النص السابق يقضي بتحميل الناقل المسؤولية بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك (ذهب) عن كل طرد أو وحدة أو ثلاثين فرنكاً عن كل كيلو جرام من الوزن القائم بالبضاعة الهالكة أو التالفة أيهما أكبر ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأثبت ذلك في سند الشحن.

ولم تتضمن قواعد اتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨ جديداً في هذا الخصوص، واقتصر واضعو هذه القواعد على الأخذ بأحكام بروتوكول ١٩٨٦م المعدل لمعاهدة بروكسل مع زيادة مبلغ التحديد بمقدار ٢٥% (م ٦ من الاتفاقية)، ولم تأخذ في حساب مبلغ التحديد بالجنيه الإسترليني ولا بالفرنك الفرنسي الذهب، وإنما أخذت بحق السحب الخالص الذي تقرر في بروتوكول ١٩٧٩م المعدل لبروتوكول ١٩٦٨م وهو العملة المعتمدة الآن في الوفاء بالمعاملات الدولية. ولم يخالف المشرع الفلسطيني ما ورد في قواعد هامبورج بالنسبة للتحديد القانوني لمسئولية الناقل، إلا أنه خالفها فيما يتعلق بمبالغ التحديد، وهذا التحديد الخاص بمسئولية مالك السفينة لا يسري على التعويضات المستحقة عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، إذ أن الأحكام الخاصة بتحديد مسئولية الناقل البحري تسري وحدها دون الأحكام المتعلقة بالمسئولية المحدودة لمالك السفينة، وذلك على خلاف الحكم في معاهدة سندات الشحن وقواعد هامبورج.

على ضوء ما سبق، تحدد مسؤولية الناقل أيا كان نوع المسؤولية التي يتعرض لها الناقل (تقصيرية أم عقدية) عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز خمسمائة دينار أردني أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً بناء على أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة، وذلك عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز دينارين أردنيين عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة أي الحديد أعلى.

وإذا جمعت الطرود أو الوحدات في حاويات أو ذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية، عد بقوة القانون كل منها طرداً أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسؤولية.

وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت اعتبرت طرداً واحداً أو وحدة مستقلة، تخضع في تحديد المسؤولية لأحكام الفقرة الأولى من هذه المادة.

يقارب حكم هذه المادة المادة ٢٣٣/١/٢ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٥٩ من القانون البحري القطري، والمادة ٣/٢/١٩٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٢٦٨)

١. إذا أقيمت دعوى المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها على أحد تابعي الناقل جاز لهذا التابع التمسك بأحكام الإعفاء من المسؤولية وتحديد شريطة أن يثبت أن الفعل الذي ارتكبه وقع حال تأدية وظيفته أو بسببها.

٢. لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل وتابعيه على الحد الأقصى المنصوص عليه في الفقرة (١) من المادة (٢٦٧) من هذا القانون.

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

#### المذكرة الإيضاحية:

أجازت هذه المادة لتابعي الناقل في حال رفعت عليهم دعوى المسؤولية عن هلاك البضائع، أو تلفها الاستفادة من أحكام الإعفاء من المسؤولية وتحديدتها مثلهم مثل متبوعهم وهو الناقل، شريطة أن يثبت هذا التابع أن الفعل الذي وقع منه وأدى إلى هلاك البضاعة أو تلفها وقع منه أثناء تأدية وظيفته أو بسببها.

وعبء الإثبات في هذه الحالة يقع على التابع للناقل، وليس على الشاحن أو المرسل إليه، وإنما عليهما أن يثبتا وقوع الهلاك أو التلف بفعل التابع. وتحدد الفقرة الثانية من هذه المادة الحد الأقصى الذي يصل إليه مبلغ التعويض عن الهلاك أو التلف الذي أصاب البضائع بما هو محدد وفقاً لأحكام المادة ١/٢٦٧ من هذا القانون سواء أكان المسئول الناقل أم التابع للناقل على التوضيح الذي جاءت عليه الفقرة الأولى من هذه المادة أو الاثنتين معاً، وعلى وجه الخصوص إذا رجع الشاحن أو المرسل إليه على الناقل بدعوى المسؤولية التعاقدية وعلى التابع بدعوى المسؤولية التقصيرية بقصد التحايل.

ومع ذلك لا يجوز وفقاً لأحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة للتابع أن يتمسك بتحديد مسؤوليته كما هو ثابت بالنسبة للناقل إذا ثبت أن الضرر الذي لحق بالبضائع من هلاك أو تلف، سببه الفعل الضار الذي وقع من التابع، أو كان ناتجاً عن امتناع التابع من اتخاذ الإجراءات اللازمة والضرورية لحماية والمحافظة على البضائع المشحونة وذلك بقصد إحداث الضرر كعدم تغطيته البضائع على الرغم من الأمطار أو العواصف البحرية التي توجب اتخاذ مثل هذا الإجراء على سبيل المثال أو كان الضرر ناتجاً عن عدم اكتراث أو اهتمام التابع للناقل شريطة أن يكون عدم الاكتراث أو عدم الاهتمام بقصد وإدراك من قبل الناقل بأن ما وقع منه من فعل أو عدم اكتراث أو عدم اهتمام سيؤدي حتماً إلى وقوع الضرر الذي حدث.

وترجع العلة في إعفاء تابع الناقل مثل هذه الرخصة، أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها ينشأ عادة عن فعل ضار وقع من تابعي الناقل الذي لا تربطهم بالشاحن أو المرسل إليه أية علاقة تعاقدية، وقد يعمد الشاحن أو المرسل إليه إلى إقامة الدعوى على التابع على أساس المسؤولية التقصيرية، عندئذ لا يستطيع تابع الناقل تحديد مسؤوليته ويحكم عليه بالتعويض الكامل يتحمله الناقل في النهاية بصفته متبوعاً مسؤولاً عن أعمال وأفعال تابعيه، الأمر الذي أدى إلى تدخل المشرع في حماية تابع الناقل ومن ثم حماية الناقل المتبوع وذلك بتقرير حق التابع بالاستفادة من تحديد المسؤولية المقرر للناقل.

يتطابق حكم المادة مع المادة ٣/٢/١/٢٣٥ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (٢٦٩)

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

- أ. إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها.
- ب. تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل.
- ج. تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في الفقرة (١) من المادة (٢٦٧) من هذا القانون.
- د. النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي اتفاق آخر مماثل.

### المذكرة الإيضاحية:

أبطلت معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤م الشروط التي تتضمن إعفاء الناقل البحري من المسؤولية أو التخفيف منها خلاف أحكامها (م ٣ فقرة ٨) وأبقت قواعد هامبورج لعام ١٩٧٨م على مبدأ بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية، فقضت المادة ٢٣ فقرة أولى منها ببطان كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند شحن أو في وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه القواعد في حدود مخالفته لها. لذا فقد جاءت هذه المادة صدى لهذه الاتفاقيات الدولية فأبطلت كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية التي تقع على عاتقه طبقاً لأحكام القانون، أو التخفيف منها بطلاناً مطلقاً، ومع ذلك لحماية الشاحنين من تعسف الناقلين الذين يفرطون في



اشتراط عدم مسؤوليتهم عن الأضرار التي تصيب البضائع، وحتى لا يبقى الشاحنون تحت رحمة الناقلين.

إنما يلاحظ أن البطلان الذي يلحق كل اتفاق على الإعفاء من المسؤولية، الاتفاق الذي يقع قبل وقوع الحادث الذي ينشأ عنه الضرر وينحصر فيه فقط، بينما لو تم الاتفاق بعد وقوع الحادث فإنه يعد صحيحاً إذا توافرت شروط صحته وفقاً لأحكام القواعد العامة، إذ لا يخشى حينئذ من ضغط الناقل على إدارة الشاحن، فتبقى الحاجة إلى حمايته.

وتتمثل الشروط الباطلة وفقاً لأحكام هذه المادة ما يأتي:

أولاً: إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها، ويقصد بذلك إعفاء الناقل من المسؤولية في غير الأحوال المنصوص عليها قانوناً، كأن يتضمن إعفاء الناقل من المسؤولية عن أخطاء الربان والتابعين البحريين الملاحية أو التجارية، ويشمل الإعفاء الهلاك والتلف وكذلك التأخير.

ثانياً: شرط تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل، فالناقل كما هو معروف مسئول قانوناً عن الهلاك أو التلف أو التأخير، ولا يجوز دفع مسؤوليته إلا إذا أثبت بأن الضرر الذي لحق البضائع كان سببه السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، ومن ثم فكل شرط يقضي بطرح عبء الإثبات عن عاتق الناقل كأن يلزم المتضرر بإثبات وقوع الفعل الضار من الناقل أو يجيز للناقل دفع مسؤوليته وذلك بإثبات أنه اتخذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، وهو شرط يتضمن تحقيقاً لمسؤولية الناقل ومن ثم، يكون باطلاً.

ثالثاً : شروط تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في الفقرة (١) من المادة ٢٦٧ من هذا القانون أي تخفيف مسؤولية الناقل عن الحد القانوني، فإذا وقعت مثل هذه الشروط تكون باطلة بطلاناً مطلقاً.

رابعاً : شرط النزول إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع الذي أبرمه الشاحن، لأنه يسمح للناقل بتغطية المسؤولية عن أخطائه على نفقة الشاحن، أي بفضل أقساط التأمين التي دفعها الشاحن.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٣٦ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢/١/١٩٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب المادة ١٦٠ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٢٧٠)

لِلنَّاقِلِ أَنْ يَنْزِلَ عَنْ كُلِّ أَوْ بَعْضِ الْحَقُوقِ وَالْإِعْفَاءَاتِ الْمَقْرَرَةِ لَهُ كَمَا يَجُوزُ لَهُ أَنْ يَزِيدَ مَسْئُولِيَّتَهُ وَالتَّزَامَهُ شَرِيْطَةً أَنْ يَذْكَرَ ذَلِكَ فِي سِنْدِ الشَّحْنِ.

#### المذكرة الإيضاحية:

أجازت هذه المادة النزول عن كل أو جزء من حقوقه أو عن الإعفاءات المقررة له من المسؤولية كما أجازت له، أن يوافق على زيادة مسؤوليته والتزاماته شريطة أن يذكر ذلك في سند الشحن.

ومن ثم، يجوز للناقل أن يوافق على زيادة الحد القانوني لمسؤوليته المحددة في الفقرة الأولى من المادة ٢٦٧ من هذا القانون أو أن تتم تسوية الخسائر البحرية المشتركة وفقاً لقانون معين أو وفقاً لقواعد يورك وانفرس.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٣٧ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ١/١٩٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والفقرة الأولى من المادة  
١٦١ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٢٧١)

يجوز الاتفاق على ما يخالف أحكام المادة (٢٦٩) من هذا القانون إذا  
كانت الظروف الاستثنائية التي يتم فيها النقل تبرر إبرام هذا الاتفاق،  
شريطة أن لا يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية عن فعله أو  
فعل تابعيه، وأن لا يصدر سند الشحن، وأن يدون الاتفاق في إيصال  
غير قابل للتداول يبين فيه ما يفيد ذلك.

#### المذكرة الإيضاحية:

أجازت معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤م الخروج على مبدأ البطلان  
شروط الإعفاء من المسؤولية فيما يتعلق بالنقل ذي الطابع الاستثنائي (م٦)  
على خلاف اتفاقية قواعد هامبورج التي لم تنص على أي استثناء لهذا المبدأ.  
وقد جاءت هذه المادة صدى لمعاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤م، وأجازت  
الاتفاق على ما يخالف أحكام المادة (٢٦٩) من هذا القانون، انظر مذكرتها  
الإيضاحية) وذلك بإجازة الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية، أو التخفيف  
منها كاستثناء.

إلا أن هذا الاستثناء الوارد في هذه المادة، لا يكون صحيحاً ومنتجاً لآثاره  
القانونية، إلا إذا توافرت ثلاثة شروط هي على النحو الآتي:

أولاً: أن يكون للنقل طابع استثنائي خاص إما بسبب ظروف النقل، كما إذا  
اقتضى الأمر خرق حصار بحري مفروض على ميناء الوصول، وإما بسبب

طبيعة البضاعة كما إذا تعلق الأمر بنقل تحف أو آثار أو نقل مفرقات أو مواد ذرية.

ثانياً: أن لا يتضمن الاتفاق إعفاء الناقل من المسؤولية عن فعله الضار أو أفعال تابعيه، كأن يقتصر على نقل عبء الإثبات وإلزام الشاحن بإثبات خطأ الناقل أو خطأ تابعيه.

ثالثاً: أن لا يصدر سند شحن، بل يدون الاتفاق في إيصال غير قابل للتداول يبين فيه ما يفيد ذلك.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٣٨ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب أحكام المادة ١٩٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي والمادة ١٦٢ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٢٧٢)

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

٢. لا يلزم تقديم الإخطار المنصوص عليه في الفقرة السابقة إذا جرت معاينة للبضائع وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو وكيله أو من تسلم البضائع.

## المذكرة الإيضاحية:

توجب المادة على من يتقدم لاستلام البضائع في حالة هلاك البضائع أو تلفها، إخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف في ميعاد لا يجاوز يومي العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة.

وإذا لم يتم بذلك، افترضت المادة بأن الناقل قد سلم البضائع إلى من له الحق في استلامها بحالتها المبينة في سند الشحن، أي سليمة لا هلاك فيها ولا تلف، وهذه قرينة في صالح الناقل وذلك لحدث من له الحق في استلام البضائع في اتخاذ ما يتطلبه القانون لحفظ حقه، وتسريع المطالبة بالتعويضات حتى لا تظل مسؤولية الناقل معلقة أكثر من هذا الوقت.

ومع ذلك، فالقرينة التي أقامتها هذه المادة ضعيفة يجوز إثبات ما يخالفها من قبل من له الحق في استلامها.

وقد استثنت هذه المادة حالة ما يكون الهلاك أو التلف الذي لحق البضائع غير ظاهر (خفي) أي مما يحتاج إلى فحص غير عادي يتجاوز فحص الرجل المعتاد، حينئذ يجوز لمن له الحق في استلام البضائع أن يقدم الإخطار خلال الخمسة عشر يوماً التالية تسلم البضائع، ويقع عبء إثبات بأن الهلاك أو التلف غير ظاهر على من له حق استلام البضائع.

وقد أعفت الفقرة الثانية من هذه المادة من له حق استلام البضائع من الإخطار المنصوص عليه في الفقرة الأولى، إذا جرت معاينة للبضائع وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو وكيله أو من تسلم البضائع، حيث تقوم هذه الإجراءات مقام الإخطار.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١٣٩/١/٢ من قانون التجارة البحرية المصرية، والمادة ١٩٨ بفقرتها من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٦٣ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٢٧٣)

١. يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.
٢. يعد الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة، إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق.
٣. لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الفقرة (١) من المادة (٢٦٧) من هذا القانون.
٤. لا تستحق أي تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضائع إذا لم يخطر طالب التعويض الناقل كتابة بالتأخير خلال ثلاثين يوماً من تاريخ التسليم.

#### المذكرة الإيضاحية:

لا تنحصر مسؤولية الناقل في هلاك البضائع أو تلفها، وإنما أيضاً عن التأخير في تسليم البضائع ومن ثم، يكون الناقل مسؤولاً عن التأخير في تسليم

البضائع، إلا إذا أثبت الناقل أن سبب التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

والتزام الناقل في توصيل البضائع دون تأخير، هو التزام بنتيجة ولا يكفسي للتخلص من المسؤولية إثبات أنه بذل العناية المطلوبة الذي يبذلها في العادة الرجل المعتاد (الناقل المعتاد) وإنما عليه لكي يتخلص من المسؤولية أن يقيم الدليل بأن سبب التأخير لا يرجع إلى فعل ضار منه أو من تابعيه وإنما لسبب لا يد له فيه (القوة القاهرة).

وقد حددت الفقرة الثانية من المادة، متى يعد الناقل متأخراً في تسليم البضائع، حيث توجب هذه الفقرة، أن يتم تسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد اتفاق على ميعاد معين للتسليم، وإلا عد الناقل متأخراً في تسليم البضائع وحينئذ تستوجب مسؤوليته.

وقد حددت الفقرة الثالثة من المادة الحد الأقصى لمسئولية الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع أو جزء منها، بالحد الأقصى لمسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو التلف والمنصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة ٢٦٧ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية)، ولا يجوز أن يزيد التعويض عما هو مقرر في هذه المادة.

وتسقط المطالبة عن التأخير، ومن ثم، لا تستحق أية تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير، في الحالة التي لا يخطر فيها طالب التعويض الناقل كتابة بالتأخير خلال ثلاثين يوماً من تاريخ التسليم، وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الرابعة من هذه المادة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٤٠ من قانون التجارة البحرية المصري مع العلم أن الفقرة الرابعة من هذه المادة تجعل مدة الإخطار ستين يوماً لا ثلاثين يوماً كما هو مقرر في الفقرة الرابعة من المادة ٢٧٣ بحري فلسطيني.

#### مادة (٢٧٤)

١. لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث.
٢. يفترض اتجاه قصد الناقل أو وكيله إلى إحداث الضرر في الحالتين الآتيتين:

- أ. إذا صدر سند الشحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في السند وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية.
- ب. إذا شحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها في عنابر السفينة.

#### المذكرة الإيضاحية:

تحظر هذه المادة على الناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها، إذا ثبت أن الضرر الذي لحق البضائع المشحونة نشأ عن فعل ضار صدر منه أو امتناع عن أداء فعل كان من المفروض أن يؤديه لحفظ البضائع أو صدر الفعل الضار من نائبه أو الامتناع، وثبت أيضاً أن صدور الفعل الضار أو الامتناع كان بقصد إحداث الضرر أو كان نتيجة



لعدم اكتراث الناقل أو نائبه شريطة أن يكون عدم الاكتراث مصحوباً بإدراك من قبل الناقل أو نائبه أن ضرراً يمكن أن يحدث للبضائع المشحونة. ولأن إثبات ذلك من الصعوبة من قبل الشاحن أو المرسل إليه، فقد أقامت الفقرة الثانية قرينة لصالحهما، حيث افترضت هذه الفقرة أن الناقل والنائب، يكون قد قصدا إحداث الضرر في الحالتين الآتيتين:

الأولى: إذا أصدر الناقل أو وكيله سند شحن خال من التحفظات على البضائع، مع وجود ما يقتضي ذكرها في سند الشحن وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية (المرسل إليه أو من له الحق في استلام البضائع) أي الذي يجهل ما يوجب ما يستدعي للتحفظ على البضائع.

الثانية: إذا شحن الناقل أو وكيله البضائع على سطح السفينة مع وجود إتفاق على شحن البضائع في عنابر السفينة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٤١ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (٢٧٥)

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

٢. لكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة (٢٦٧) من هذا القانون ولا يجوز أن يزيد ما يحصل عليه طالب التعويض من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي على الحد الأقصى المنصوص عليه في الفقرة المذكورة.

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرضت قواعد هامبورج الدولية لهذا الوضع في عقد النقل البحري، لذا فهذه المادة مستمدة في الأصل من هذه القواعد وعلى وجه الخصوص (م ١ و ١٠). تعرض هذه المادة إلى الحالة التي يعهد فيها الناقل الذي أبرم عقد النقل البحري مع الشاحن إلى ناقل آخر بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء منه، عندئذ يسمى الناقل الأول بالناقل المتعاقد لأنه هو الذي تعاقد مع الشاحن، ويسمى الناقل الآخر الذي عهد إليه بالتنفيذ بالناقل الفعلي لأنه لم يتعاقد مع الشاحن، كل ذلك ما لم يتفق على غير ذلك، فالأصل أنه يجوز للناقل أن يعهد

إلى غيره بعملية النقل كلها أو جزء منها، والاستثناء عدم جواز ذلك وعلى وجه الخصوص إذا وجد اتفاق يحظر على الناقل القيام بذلك.

وقد حددت الفقرة الأولى بعض الأحكام التي تترتب على قيام الغير بتنفيذ عقد النقل البحري كله أو جزء منه، حيث تقرر ببقاء الناقل المتعاقد (الأصلي) مسؤولاً تجاه الشاحن عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل بكامله، أما الناقل الفعلي فلا يسأل إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من النقل، ويكون الناقل المتعاقد والناقل الفعلي مسئولين بالتضامن تجاه الشاحن، ويحق لأي من الناقل أو الناقل الفعلي الرجوع على الآخر بعد دفع التعويض للمتضرر.

وقد أعطت الفقرة الثانية من هذه المادة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ٢٦٧ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية) ولا تجيز هذه الفقرة أن يزيد ما يحصل عليه طالب التعويض من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي على الحد الأقصى المنصوص عليه في هذه الفقرة المذكورة.

وتسري أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة والفقرة الثانية في حالة النقل بسند شحن مباشر على مسؤولية الناقل الأول الذي أصدر سند الشحن، وكذلك على مسؤولية الناقلين اللاحقين له، وقد أعطت هذه الفقرة للناقل الأول الحق في أن يتخلص من المسؤولية إذا استطاع إقامة الدليل بأن الحادث الذي نشأ عنه هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها وقع أثناء وجودها في حراسة ناقل لاحق.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٤٣ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب حكم المادة ٢٠٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٦٦ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٢٧٦)

١. تتقدم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر بمضي سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم.
٢. ينقطع سريان المدة بإخطار عدلي أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بنذب خبير لتقدير الأضرار وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني.
٣. يسقط حق من وجهت إليه المطالبة في الرجوع على غيره من الملتزمين بمضي تسعين يوماً من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء ولو انقضت المدة المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة.
٤. في حالة استرداد ما دفع بغير وجه حق تبدأ المدة من يوم نشوء الحق في الاسترداد.

#### المذكرة الإيضاحية:

أخضعت المادة الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر والمتعلقة بالأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة بطريق البحر لنظام قصير مدته سنتان،

بغية الإسراع في إنهاء المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري خشية ضياع معالم الإثبات.

وتبدأ مدة التقادم من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم الفعلي للبضائع لأنه الذي يمكن المرسل إليه أو من له الحق في البضاعة من فحص البضاعة والوقوف على حالها، أما التسليم الرمزي الذي يقوم بتسليم المرسل إليه إذن تسليم ليتمكن بمقتضاه من تسلم البضائع من مخازن الجمارك، فلا يعتد به في هذا الشأن.

وإذا استمر تسليم البضائع عدة أيام، سرى التقادم من اليوم الذي ينتهي فيه وضع البضاعة بأكملها في حيازة المرسل إليه، وفي حالة الهلاك الكلي للبضائع فإن مدة التقادم تسري من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم البضائع. وتخضع لهذا التقادم كافة الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري، فهو لا يقتصر على دعوى دون غيرها، بل يسري على الدعاوى الأخرى الموجهة إلى الناقل، والدعاوى المقامة من الناقل على الشاحن أو المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل أو بالتعويض عن الضرر الذي أحدثته البضاعة بالسفينة أو البضائع الأخرى.

ومدة التقادم المحددة وفقاً لأحكام هذه المادة لا يجوز الاتفاق على ما يخالفها وعلى وجه الخصوص إذا كان الاتفاق ينقص من هذه المدة، لأن ذلك يؤدي إلى تخفيف مسؤولية الناقل ومن ثم يقع هذا الاتفاق باطلاً، أما إذا كان الاتفاق بزيادة هذه المدة فيقع الاتفاق صحيحاً.

وينقطع التقادم بإخطار عدلي أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني (كالتبني والحجز أو الإقرار).

وينقضي وفقاً لأحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة 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.

وفي حالة استرداد ما دفع بغير وجه حق تبدأ مدة التقادم المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة من يوم نشوء الحق في الاسترداد.

يتطابق حكم هذه المادة مع حكم المادة ٣/٢/١/٢٤٤ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٣/٢/١/٢٠١ من قانون التجارة البحرية الكويتي علماً بأن هذه المادة تجعل مدة التقادم سنة واحدة وليس سنتين، ويتطابق مع المادة ١٦٧ من القانون البحري القطري وهو يحدد مدة سنة للتقادم مثل قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٢٧٧)

ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر أمام المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانون أصول المحاكمات المدنية والتجارية، ويجوز وفقاً لاختيار المدعي 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، يقضي بسلب المدعى الحق في هذا الاختيار أو تقييده.

## المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة للمحكمة المختصة بالدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر، فتعقد الاختصاص للمحكمة التي يقرها قانون أصول المحاكمات المدنية والتجارية الفلسطيني.

إلا أن هذا الاختصاص ليس متعلقاً بالنظام العام، وإنما يجوز وفقاً لاختيار المدعي 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 ويقضي بسلب المدعي الحق في هذا الاختيار أو تقييده، وبمفهوم المخالفة، يعد مثل هذا الاتفاق صحيحاً إذا تم بعد قيام النزاع وذلك لانتفاء ضغط أحد الطرفين على الآخر.

بهذا تكون المادة قد أعطت صاحب الحق في البضاعة حرية واسعة في الاختيار لا يجوز تقييدها بشرط أن يدرج في سند الشحن، ومن الواضح أن محكمة ميناء التفريغ هي التي تحقق فائدة كبرى للمدعي في دعوى المسؤولية لأنها هي المحكمة الأقرب له وفي الدولة التي يكون على بينة من نظامها القضائي والقانوني.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٤٥ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (٢٧٨)

١. إذا اتفق في عقد نقل البضائع بالبحر على إحالة الدعاوى الناشئة عنه إلى التحكيم، وجب إجراء التحكيم حسب اختيار المدعي في دائرة المحكمة التي يقع بها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو في موطن المدعي عليه أو في مكان إبرام العقد بشرط أن يكون

للمدعى عليه في هذا المكان مركز رئيس أو فرع 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 يقضي بسلب المدعى الحق في هذا الاختيار أو تقييده.

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

#### المذكرة الإيضاحية:

إذا تم الاتفاق في عقد نقل البضائع بالبحر على إحالة الدعاوى الناشئة عنه إلى التحكيم، فإن التحكيم يجب أن يتم وفقاً لأحكام الفقرة الأولى حسب اختيار المدعى في دائرة المحكمة التي يقع بها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو في موطن المدعى عليه أو في مكان إبرام العقد شريطة أن يكون للمدعى عليه في هذا المكان مركز رئيس أو فرع وكالة أو في المكان المعين في اتفاق التحكيم أو في دائرة المحكمة التي يقع فيها الميناء الذي حجز فيه على السفينة.



وقد كان سبب هذا النص هو الخشية من الاتفاق على التحكيم في مكان لا يناسب المدعي ويكلفه نفقات باهظة، فأرادت هذه المادة تمكين المدعي من إجراء التحكيم في المكان الأقرب له والأكثر مناسبة لصالحه. وبعد كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضي بسلب المدعي الحق في هذا الاختيار أو تقييده باطلاً بطلاناً مطلقاً، أما إذا تم بعد قيام النزاع فيعد الاتفاق صحيحاً.

ويلتزم المحكمون عند إحالة الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبر بالفصل في النزاع وفقاً لمقتضى الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون بشأن العقد المذكور ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على النزاع يقضي بإعفاء المحكمين من التقيد بهذه الأحكام، وعلى هذا فإن الاتفاق بعد قيام النزاع على إعفاء المحكمين من التقيد بأحكام القانون يكون صحيحاً.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٤٦ من قانون التجارة البحرية المصري.

### ثالثاً : نقل الأشخاص

#### مادة (٢٧٩)

١. يثبت عقد نقل الأشخاص بالبحر، بمحرر يسمى " تذكرة سفر"

ويأخذ العقد المحرر إلكترونياً حكم التذكرة، ويذكر فيها على وجه

الخصوص:

أ. اسم الناقل واسم المسافر.

ب. بيان عن الرحلة.

- ج. اسم السفينة.
- د. ميناء القيام وتاريخه وميناء الوصول وتاريخه والموانئ المتوسطة المعينة لرسو السفينة.
- ه. أجرة النقل.
- و. الدرجة ورقم الغرفة التي يشغلها المسافر أو مكانه في السفينة.
٢. لا يجوز النزول عن تذكرة السفر إلى الغير إلا بموافقة الناقل.
٣. تخول تذكرة السفر للمسافر الحق في نقل أمتعته الشخصية بالقدر الذي يحدده الاتفاق أو العرف.

#### المذكرة الإيضاحية:

كان نقل الأشخاص بطريق البحر ذائعاً منتشراً إلى وقت قريب بالنظر إلى استتباب الأمن في البحار وانتظام المواصلات البحرية ونمو العلاقات بين الدول المختلفة وازدهار السياحة وازدياد حركة الهجرة إلى البلاد الجديدة، وقد بقي هذا الحال إلى أن حل النقل الجوي للأشخاص مما أدى إلى زوال الخطوط البحرية التي اشتهرت بنقل الأشخاص، ومع ذلك فقد ذاعت في العمل صورة جديدة من نقل الأشخاص هي الرحلات البحرية السياحية التي تسمح للسياح بمتعته لا يحققها لهم ركوب الطائرات.

والأحكام التي نظمها قانون التجارة البحرية الفلسطيني والخاصة بعقد نقل الأشخاص البحري، لا تسري على النقل المجاني بدون مقابل إذ لا تعاقده فيه، ولا يستثنى من ذلك إلا النقل المجاني الذي يقوم به ناقل محترف حيث يكون المقابل غير ظاهر كما في النقل المجاني الذي يكون لقاء خدمة أديت للناقل كخدمات تابعة.

وقد وضعت في شأن نقل الأشخاص بطريق البحر ثلاث معاهدات دولية أبرمت في بروكسل بفضل مجهودات اللجنة البحرية الدولية: الأولى خاصة بالركاب المتسللين في ١٠ أكتوبر ١٩٥٧م، والثانية: خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر في ٢٩ أبريل ١٩٦١م، وهي تعنى بوجه خاص بتنظيم مسؤولية الناقل البحري قبل الركاب، والثالثة: خاصة بنقل أمتعة الركاب بحراً في ٢٧ مايو ١٩٦٧م ولم تصدق عليها أية دولة، ثم أبرمت أخيراً معاهدة أثينا الخاصة بالنقل البحري للركاب وأمتعتهم في ١٣ ديسمبر ١٩٧٣م لتحل محل معاهدي بروكسل الأخيرتين، ولم تدخل بعد دور النفاذ.

وعقد نقل الأشخاص بالبحر مثله مثل باقي العقود الرضائية ينعقد بمجرد تطابق الإيجاب والقبول، إنما يتميز عقد نقل الأشخاص أنه من عقود الإذعان، إذ أن الناقل يعلن عن الشروط التي يقبل التعاقد بمقتضاها ويحدد ثمن النقل ولا يملك المسافر إلا الإذعان لهذه الشروط.

ويجري إثبات عقد نقل الأشخاص بالبحر بمحرر يسمى "تذكرة السفر" كما تقضي بذلك الفقرة الأولى من هذه المادة، ويتساوى عقد نقل الأشخاص الذي يتم عن طريق المحرر إلكتروني مع عقد نقل الأشخاص الذي يتم بين الأطراف بطريق مباشر ويثبت بالتذكرة.

وقد أوجبت هذه المادة أن تتضمن تذكرة السفر البيانات الآتية: اسم الناقل واسم المسافر للتعرف عليهما، بيان عن الرحلة واسم السفينة للتعرف على زمن ومكان الرحلة والتعرف على السفينة التي ستنقل الأشخاص وفقاً للاتفاق، ويجب ذكر اسم ميناء القيام وتاريخه وميناء الوصول وتاريخه

والموانئ المتوسطة المعينة لرسو السفينة، كما يجب ذكر الأجرة التي يلتزم بدفعها المسافر كمقابل للسفر، كما يجب تحديد الدرجة ورقم الغرفة التي يشغلها المسافر أو مكانه في السفينة، فقد جرت العادة على تقسيم الغرف التي يشغلها الركاب إلى درجات وفقاً لنوع الخدمات التي تقدم.

وتحظر الفقرة الثانية عن النزول عن تذكرة السفر إلى الغير، ومع ذلك إذا تم ذلك بموافقة الناقل حينئذ يعد النزول صحيحاً، وسبب هذه الفقرة أن يكون الناقل على علم بالأشخاص الذي سيرافقونه في السفر.

بينما تخول الفقرة الثالثة من المادة تذكرة السفر للمسافر الحق في نقل أمتعته الشخصية بالقدر الذي يحدده الاتفاق أو العرف.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٤٨ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٠٣/١/٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢١٠ بالنسبة للفقرة الثالثة من المادة ٢٧٩ بحري فلسطيني، ويقارب المادة ١٦٨ من القانون البحري القطري والمادة ١٦٩ منه، ويقارب نص المادتين ٨٢٧، ٨٢٦ من القانون البحري الجزائري.

#### مادة (٢٨٠)

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

### المذكرة الإيضاحية:

أجازت هذه المادة للسفن التي لا تزيد حمولتها الكلية عن عشرين طناً بحرياً، أو كانت من السفن التي تقوم بخدمات الميناء أو في مناطق محددة تعيينها السلطات البحرية، أن تستبدل تذكرة السفر عند نقل الأشخاص في المناطق المسموح لها السفر إليها بوثيقة أخرى (كإيصال) على أن يبين في هذه الوثيقة اسم الناقل والخدمات التي يلتزم بتأديتها.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٤٩ من قانون التجارة البحرية المصري، ويتطابق مع المادة ٨٢٩ من القانون البحري الجزائري، علماً بأن هذا الأخذ يسمح فقط للسفن التي لا تزيد على ١٠ وحدات حمولة استبدال تذكرة السفر بوثيقة أخرى.

### مادة (٢٨١)

١. يلتزم الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ويلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة السفر.
٢. على المسافر الحضور للسفر في الميعاد والمكان المبينين في تذكرة السفر، فإذا تخلف المسافر عن الحضور للسفر أو تأخر عن الميعاد المحدد بقي ملتزماً بدفع الأجرة.

### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة في فقرتها الأولى إلى التزام الناقل بنقل الأشخاص المسافرين، الأمر الذي يقضي بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة، وتنفيذ السفر المتفق عليه، على أن تظل السفينة على هذا

النحو طوال مدة السفر، وعلى الناقل أن يتبع خط السير المعتاد وأن يقف بالموانئ المحددة ابتداء فحسب، فلا يسوغ للربان أن يرسو في ميناء أو يوقف السفينة أثناء السفر بناء على طلب مسافر أو لأجل مصلحته إلا إذا كان المسافر قد أصيب بمرض معدي فيجوز عندئذ إنزاله في أقرب مكان يمكن علاجه فيه، وأن يهيئ للمسافر مكاناً في الدرجة المتفق عليها، ويلتزم الناقل بتقديم الطعام والعلاج والخدمة للمسافر أثناء السفر ما لم يوجد شرط بخلاف ذلك.

بينما توجب الفقرة الثانية على المسافر الحضور للسفر في الميعاد والمكان المبينين في تذكرة السفر وفي الحالة التي يتخلف فيها المسافر عن الحضور للسفر أو تأخر عن الميعاد المتفق عليه، فإنه يبقى وفقاً لأحكام هذه الفقرة ملتزماً بدفع الأجرة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٥١ من قانون التجارة البحري المصري، ويقارب حكم المادة ١٧٣ من القانون البحري القطري، ويتطابق مع المادة ٨٣٠ وتقارب المادة ٨٣٤ من القانون البحري الجزائري.

#### مادة (٢٨٢)

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

### المذكرة الإيضاحية:

إذا حالت قوة القاهرة دون سفر المسافر أو توفي، فسخ عقد نقل الأشخاص، شريطة أن يخطر المسافر أو ورثته الناقل بذلك قبل الميعاد المعين للسفر بثلاثة أيام على الأقل، فإذا تم الإخطار على الوجه المبين فإن الناقل لا يستحق إلا ربع الأجرة، وهذا الحكم لا ينحصر تطبيقه على المسافر بل يمتد إلى جميع أفراد عائلة المسافر وتابعيه الذين كان مقرراً أن يسافروا معه إذا طلبوا ذلك، إذ قد لا يستطيعون السفر دون رب العائلة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٥٢ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب حكم المادة ٨٣٢ من القانون البحري الجزائري.

#### مادة (٢٨٣)

١. إذا بدأ السفر فلا يكون للظروف المتعلقة بشخص المسافر أثر فيما يرتبه العقد من التزامات.
٢. 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.
٣. إذا توقف السفر لمدة تجاوز ثلاثة أيام، جاز للمسافر فسخ العقد مع التعويض المناسب عند الاقتضاء، ويعفى الناقل من الإلتزام 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.

#### المذكرة الإيضاحية:

إذا بدأت السفينة الرحلة وفقاً لما تم الاتفاق عليه وكما هو موضح في تذكرة السفر، فلا يكون للظروف المتعلقة بأحد المسافرين أثر فيما يرتبه عقد نقل الأشخاص من التزامات، ومثل هذه الظروف المرض أو الإصابة بجرح أو وفاة المسافرين، ومن ثم، يلتزم المسافر أو ورثته بدفع الأجرة بالكامل. وإذا تعذر السفر لسبب لا يد للناقل فيه أي لقوة قاهرة، فسخ عقد النقل بقوة القانون دون تعويض، حيث استحال النقل والسفر، فتسقط الأجرة عن المسافرين، لكن إذا ثبت أن المانع من السفر يرجع إلى فعل الناقل، عندئذ يلتزم الناقل بتعويض يعادل نصف الأجرة المتفق عليها للمسافر، وقد أقامت هذه الفقرة من المادة قرينة لصالح المسافرين مفادها أنه إذا تعذر السفر، افتراض أن ذلك راجعاً إلى فعل الناقل وبسببه، إلا أن هذه القرينة ضعيفة يجوز إثبات عكسها، فإذا نجح الناقل بإثبات ذلك، لا يلتزم بأي تعويض، وإذا فشل بإقامة الدليل اعتبر أن تعذر السفر كان بسببه فيلتزم عندئذ بتعويض المسافر بما لا يقل عن نصف الأجرة.

وتعرض الفقرة الثالثة من هذه المادة لحالة توقف السفر بما يزيد على ثلاثة أيام، فتجيز للمسافر فسخ العقد مع المطالبة بالتعويض المناسب إذا كان له سبب.

وإذا تبين أن توقف السفر لا يرجع إلى الناقل، يعفى من التعويض، وعبء الإثبات في هذه الحالة يقع على الناقل، وذلك بإقامة الدليل على السبب



الأجنبي الذي أدى إلى توقف السفر، كقيام حرب أو وقوع زلازل أو كوارث طبيعية الخ.

وفي كل الأحوال لا يجوز للمسافر فسخ عقد نقل الأشخاص إذا وفر الناقل للمسافر سفينة أخرى وقامت بالنقل فعلاً إلى مكان الوصول المتفق عليه وفي ميعاد معقول، وتخضع معقولية الميعاد عن النزاع إلى السلطة التقديرية للقاضي، مستلهماً في ذلك أحكام الأعراف البحرية المتعلقة بهذا النوع من النقل، كما يخضع للسلطة التقديرية مستوى السفينة التي تم النقل بها. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٥٤ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٠٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٢٨٤)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

أجازت هذه المادة للمسافر، فسخ العقد مع حقه في التعويض إذا وجد مبرراً لذلك، في الحالة التي يجري فيها الناقل تعديلاً جوهرياً في مواعيد السفر أو في خط سير السفينة أو في موانئ الرسو المتوسطة المعلن عنها، أي التي تتوسط ميناء القيام وميناء الوصول، وفسخ عقد نقل الأشخاص في هذه الحالة يتم بإرادة منفردة وهي إرادة المسافر.

ومع ذلك، فقد مكنت هذه المادة، الناقل من التخلص من مسؤوليته إذا هو استطاع إثبات بأنه بذل العناية المعتادة (الناقل المعتاد) لتفادي هذا التعديل. واضح أن التزام الناقل في خط السير هو التزام بعناية وليس بنتيجة، بحيث يستطيع الناقل أن يتخلص من إعفائه من المسؤولية بإثبات العناية والجهود المطلوب، وواضح أن المعيار الذي تقاس بناء عليه مسؤولية الناقل هو معيار المسؤولية العقدية العام، الرجل المعتاد (الناقل المعتاد). يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٥٥ من قانون التجارة البحرية المصري، والفقرة الثانية من المادة ١٧٥ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٢٨٥)

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.

#### المذكرة الإيضاحية:

مسئولية الناقل عما يحدث للمسافر من ضرر أثناء الرحلة مسؤولية عقدية على أساس أن عقد النقل البحري يتضمن التزاماً على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافر، أي بإيصاله سالماً إلى المكان المقصود، وهو التزام بنتيجة يتحقق الإخلال به بمجرد عدم تحقيق النتيجة وثبوت وقوع الحادث، ولا ترتفع مسؤولية الناقل عن هذا الإخلال إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ

المصاب أو خطأ الغير، ولا يقبل من الناقل إثبات أنه بذل جهده وتوخي الحيلة في تنفيذ ما التزم به، لأن هذا إنما يكون بالنسبة إلى الالتزام ببذل عناية حيث يكفي أن يقيم المدين الدليل على أنه بذل عناية الشخص المعتاد ولو لم يتحقق الغرض المقصود.

لذا فإن الناقل وفقاً لأحكام هذه المادة مسئول عما يلحق المسافر من ضرر بسبب وفائه أو ما يلحقه من إصابات بدنية، إذا وقع الحادث الذي ترتب عنه الضرر خلال تنفيذ عقد العمل، وبعد الحادث وفقاً لأحكام هذه المادة بأنه وقع خلال تنفيذ عقد النقل إذا وقع أثناء السفر أو أثناء صعود المسافر إلى السفينة في ميناء القيام أو نزوله من السفينة في ميناء الوصول أو إذا وقع الحادث في ميناء متوسط توقفت عنده السفينة أو أثناء المدة التي يكون فيها المسافر في حراسة الناقل قبل صعوده إلى السفينة أو بعد نزوله منها.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/٢٥٦ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب المادة ٢٠٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٧٩ من القانون البحري القطري، ويقارب المادة ٨٤٢ من القانون البحري الجزائري.

#### مادة (٢٨٦)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

حفاظاً على حياة المسافر وسلامة جسمه، فقد جعلت مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص مسؤولية عقدية والالتزام بذلك هو التزام بنتيجة (انظر المادة

٢٨٥ من هذا القانون) ومن ثم، لا يستطيع الناقل التخلص من مسؤوليته بإثبات بأنه بذل العناية اللازمة والضرورية للحفاظ على سلامة المسافرين وسلامة جسمه، وإنما عليه أن يقيم الدليل بأن ما أصاب المسافرين من وفاة أو إصابته ترجع إلى سبب أجنبي لا يد للناقل فيه.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٥٧ من قانون التجارة البحرية المصري، والفقرة الثانية من المادة ١٧٩ من القانون البحري القطري، والمادة ٢/٢٠٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٨٤٣ من القانون البحري الجزائري.

#### مادة (٢٨٧)

١. لا يجوز أن يزيد التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة وفاة المسافرين أو إصابته على (عشرين ألف دينار أردني) أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً، ويجوز الاتفاق على حد للتعويض يزيد على هذا المقدار.
٢. يشتمل التعويض المقرر في الفقرة السابقة مجموع طلبات التعويض التي تقدم من المسافرين أو من ورثته أو ممن يعولهم وذلك عن كل حادث على حدة.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة حدود مسؤولية الناقل عما يصيب المسافرين من وفاة أو إصابة، وذلك في حدود عشرين ألف دينار أردني أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً كحد أقصى كقاعدة عامة، ولكن يجوز الاتفاق على ما يخالفها وذلك بزيادة هذا الحد الأقصى، فإذا وجد مثل هذا الاتفاق أخذ به القاضي،

فالعقد شريعة المتعاقدين، وفي حالة عدم وجود مثل هذا الاتفاق، التزم بالحد الأقصى التي حدته هذه المادة الفقرة الأولى.

ويدخل ضمن التعويض المقرر في الفقرة الأولى من هذه المادة، مجموع طلبات التعويض التي تقدم من المسافرين أو من ورثته أو ممن يعود لهم وذلك عن كل حادث على حدة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٥٨/١ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب المادة ٨٤٨ من القانون البحري الجزائري.

### مادة (٢٨٨)

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.

### المذكرة الإيضاحية:

لا تجيز هذه المادة للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عما أصاب المسافرين من وفاة أو إصابة أثناء تنفيذ عقد النقل ضمن الحدود التي رسمتها المادة ٢٨٥ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية) إذا ثبت أن الضرر الذي لحق بالمسافر كان ناشئاً عن فعل أو امتناع صدر من الناقل أو من نائبه بقصد إحداث الضرر بالمسافر، أو كان نتيجة لعدم اكتراث (اهتمام) مصحوب بإدراك من قبل الناقل أو نائبه بأن ضرراً يمكن أن يحدث كنتيجة مباشرة لعدم اهتمامهما باتخاذ ما يوجب عليهما من إجراءات لضمان سلامة المسافرين وسلامة جسمه من الوفاة أو إصابته بالأضرار.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٥٩ من قانون التجارة البحرية المصري.

مادة (٢٨٩)

١. يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية :
  - أ. إعفاء الناقل من المسؤولية قبل المسافر أو ورثته أو من يعولهم.
  - ب. تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتقه.
  - ج. تحديد التعويض بأقل مما هو مقرر في المادة (٢٨٧) من هذا القانون.
  - د. النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على شخص المسافر.
٢. يجوز للناقل أن يشترط إعفائه من المسؤولية عن الأضرار غير البدنية أو أضرار التأخير التي تلحق بالمسافر إلا إذا كان الضرر ناتجاً عن الفعل الضار العمدي من الناقل أو من تابعيه.

المذكرة الإيضاحية:

حتى لا يكون المسافر وجسمه تحت رحمة الناقل أو وكيل الناقل أو تابعيه، وبهدف إلزام الناقل بضمان سلامة المسافر وجسمه، فقد أبطلت الفقرة الأولى كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي ترتب عليه وفاة المسافر أو إصابة جسمه بالأضرار يعد باطلاً بطلاناً مطلقاً، وعلى وجه الخصوص إذا تناول الاتفاق أحد الموضوعات الآتية:

أولاً: إعفاء الناقل من المسؤولية تجاه المسافر أو ورثته أو من يعولهم ويكونوا مرافقين للمسافر في السفر.

ثانياً: تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل، وذلك بالاتفاق بأن يكون على عاتق المسافر أو ورثته، وهذا يعني، تحويل التزام الناقل من التزام بنتيجة إلى التزام بعناية وعلى المضرور إقامة الدليل على الفعل الضار وعلاقة السببية والضرر.

ثالثاً: تحديد التعويض بأقل من الحد الأقصى الذي حددته المادة ٢٨٧ من هذا القانون.

رابعاً: النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على شخص المسافر. وإذا كانت الفقرة الأولى من هذه المادة تبطل أي اتفاق على أحد الموضوعات المذكورة إذا وقع قبل وقوع الحادث، فمفهوم المخالفة لهذا النص يؤدي إلى جواز الاتفاق على ما يخالف الحكم الذي جاءت به هذه الفقرة بعد وقوع الحادث وذلك لأن المسافر أو ورثته لا يكونوا تحت ضغط الإلحاح في السفر وسطوة الناقل في فرض ما يريد قبل وقوع الحادث.

ولكن إذا تعلق الأضرار بالمسافر، بأمتعته أو بالتأخير في الوصول عما تم الاتفاق عليه، فإن الفقرة الثانية من هذه المادة تجيز للناقل أن يشترط على المسافر إعفائه من المسؤولية عن مثل هذه الأضرار إلا إذا كان الضرر ناتجاً عن الفعل الضار العمدي الصادر من الناقل أو من أحد تابعيه، وعبء الإثبات في هذه الحالة لا يقع على الناقل وإنما على المضرور.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٦٠ من قانون التجارة البحرية المصري، العبارة الأخيرة من المادة ٢٠٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والعبارة الأخيرة من المادة ١٧٩ من القانون البحري القطري.

### مادة (٢٩٠)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

لحفظ حقوق المسافر أو ورثته في مسائلة الناقل عما أصابه من وفاة أو أضرار بدنية، توجب هذه المادة على المسافر أو ورثته، بإخطار الناقل كتابة عما لحقه من وفاة أو أضرار بدنية، وذلك خلال خمسة عشر يوماً محسوبة من تاريخ مغادرة المسافر السفينة، وإلا افترض بأن المسافر ومن يرافقه غادروا السفينة دون إصابة، والقريئة هنا لمصلحة الناقل، ويستطيع من خلالها وبها التخلص من المسؤولية.

إلا أن هذه القريئة ضعيفة ويجوز إثبات عكسها، ولكن الإثبات لا يقع في هذه الحالة على الناقل، وإنما على المسافر أو ورثته، وأن الإصابة التي ألتمت به أو بمن يرافقه كانت أثناء تنفيذ عقد النقل.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٦١ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٠٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٨٥١ من القانون البحري الجزائري.

### مادة (٢٩١)

يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن التأخير في الوصول أو عن عدم تنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد إلا إذا أثبت أن ذلك ناشئ عن سبب أجنبي لا يد له فيه.



### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة لمسئولية الناقل عن الضرر الناشئ عن التأخير في الوصول، حيث من المعروف أن هناك نهاية للرحلة التي أرادها المسافر، وهناك تاريخ محدد وزمن محدد لوصل السفينة إلى ميناء الوصول، فإذا تجاوز الناقل الفترة الزمنية المتفق عليها، يكون مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تترتب على المسافرين من جراء التأخير.

كما تعرض هذه المادة إلى الحالة التي لا ينفذ فيها الناقل جميع التزاماته المترتبة عن عقد نقل الأشخاص، فتحمله المسؤولية عن كافة الأضرار التي تترتب عن عدم تنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد.

والتزام الناقل في ذلك، التزام بنتيجة، ولا يستطيع التخلص من مسؤوليته إلا في الحالة التي يقيم فيها الدليل على أن سبب التأخير أو عدم تنفيذ أي التزام ناشئ عن العقد يعود إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

ولا يجوز للناقل في هذه الحالة تحديد المسؤولية وعلى وجه الخصوص في حالة التأخير، إلا أن الناقل يجوز أن يشترط إعفاءه من المسؤولية عن التأخير إلا إذا كان ناتجاً عن غش وقصد منه وذلك وفقاً للأحكام العامة في القانون المدني.

يقارب حكم هذه المادة مع المادة ٢٦٢ من قانون التجارة البحرية المصري، ويتطابق مع حكم المادة ٢٠٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والفقرة الأولى من المادة ١٧٩ من القانون البحري القطري.

## مادة (٢٩٢)

١. تتقدم دعوى تعويض الضرر الناشئ عن وفاة المسافر أو إصابته بمضي سنتين تسرياً اعتباراً من:

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

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

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

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

### المذكرة الإيضاحية:

أخضعت هذه المادة دعوى التعويض عن الضرر الناشئ عن وفاة المسافر أو إصابته إلى التقادم القصير رغبة في إنهاء المنازعات الناشئة عن عقد نقل الأشخاص في سرعة حفاظاً على حقوق المسافر أو ورثته، وكذلك الناقل حتى لا يظل معلقاً إلى مدة طويلة.

ومدة التقادم التي تقررها هذه المادة هي سنتان، تسرياً اعتباراً من:

أولاً: اليوم التالي لمغادرة المسافر السفينة في حالة الإصابات البدنية دون الوفاة.

ثانياً: اليوم الذي كان يجب أن يغادر فيه المسافر السفينة في حالة الوفاة أثناء تنفيذ عقد نقل الأشخاص، وهذا يعني أن الوفاة قد حصلت قبل الوصول إلى ميناء الوصول.

ثالثاً: يوم الوفاة إذا وقعت الوفاة بعد مغادرة المسافر السفينة، وكانت الوفاة بسبب حادث وقع للمسافر في السفينة أثناء تنفيذ عقد النقل، وقد أخضعت الفقرة ج من الفقرة الأولى هذه الحالة إلى تقادم قصير مدته ثلاث سنوات وذلك من تاريخ مغادرة المسافر السفينة، ومن ثم، لا تسقط دعوى المسؤولية في هذه الحالة بمضي سنتين وإنما بمضي ثلاث سنوات وذلك لحفظ حق المضرور الذي انتهت حياته بسبب الحادث الواقع في السفينة.

أما في حالة التأخير، فإن دعوى التعويض عن الضرر الناشئ عن ذلك، تخضع وفقاً لأحكام الفقرة الثانية لتقادم قصير مدته ستة أشهر محسوبة من اليوم التالي لمغادرة المسافر السفينة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٦٣/١ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٨٥٣ من القانون البحري الجزائري، ويقارب حكم المادة ٢١٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي، وقد حددت هذه المادة التقادم بمدة سنة لجميع الحالات، ومثل المادة ٢١٤ بحري كويتي المادة ١٨٢ من القانون البحري القطري.

### مادة (٢٩٣)

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

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

#### المذكرة الإيضاحية:

حددت الفقرة الأولى من هذه المادة نطاق أحكام عقد نقل الأشخاص، وذلك بوجود عقد نقل الأشخاص والذي يثبت وفقاً لهذا القانون إما بتذكرة السفر، وإما بإيصال بالنسبة للسفن الصغيرة التي لا تتجاوز حمولتها الكلية عشرين طناً.

ومن ثم، لا يجوز تطبيق أحكام عقد نقل الأشخاص، إذا تم النقل مجاناً دون مقابل إلا إذا كان الناقل محترفاً، ويعني هذا أن يتم النقل مقابل خدمة يقدمها الشخص المسافر، كما لا تنطبق أحكام عقد نقل الأشخاص على الأشخاص الذي يتسللون إلى السفينة خلسة أي دون علم من الناقل بقصد السفر بغير أجرة.

وهذه المادة تحدد نطاق المسؤولية العقدية للناقل وما تخضع له من أحكام وفقاً لأحكام هذا القانون، ولا يعني هذا عدم مساءلة الناقل عن الأشخاص الذي استبعدتهم هذه الفقرة من هذه المادة، وإنما يخضع إلى أحكام المسؤولية

التقصيرية حيث يندم العقد بين هؤلاء الأشخاص والناقل والتي توجب على المضرور للحفاظ على حقهم بالتعويض أن يقيموا الدليل على الفعل الضار من الناقل والضرر وعلاقة السببية بين الفعل الضار والضرر، ويستطيع الناقل التخلص من مسؤوليته إذا هو استطاع أن يقيم الدليل بأنه بذل العناية الواجبة والمطلوبة في اتباع أصول المهنة (النقل) والقواعد العرفية والعناية المطلوبة في هذه الحالة هي عناية الرجل المعتاد (الناقل المعتاد).

ومع ذلك تسري أحكام عقد نقل الأشخاص المنصوص عليها في هذا الفصل على الأشخاص الذين يوافق الناقل على نقلهم كمرافقين لحيوان حي أو لشيء آخر ينقله بمقتضى عقد نقل بضائع وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من هذه المادة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٦٥ من قانون التجارة البحرية المصري، ويتطابق مع حكم المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي بالنسبة للفقرة الأولى من المادة ٢٩٣ بحري فلسطيني، ويقارب الفقرة الثانية من المادة ١٨٣ من القانون البحرية القطري.

#### مادة (٢٩٤)

١. يشمل التزام الناقل نقل أمتعة المسافر في الحدود التي يعينها العقد أو العرف.
٢. يسلم الناقل أو وكيله إيصالاً بالأمتعة التي يسلمها إليه المسافر لنقلها وتسجل هذه الأمتعة في دفتر خاص، وتعد من الأمتعة المسجلة السيارات وغيرها من المركبات التي يسلمها المسافر إلى الناقل لنقلها معه على السفينة.

### المذكرة الإيضاحية:

لا ينحصر وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من هذه المادة التزام الناقل بنقل المسافر على الكيفية التي حددتها المواد الواردة في هذا الفصل من هذا القانون، وإنما يشمل كذلك أمتعة المسافر التي عادة ما يصطحبها معه في الحدود التي يعينها العقد (الاتفاق) أو العرف ويقصد بالعرف، العرف البحري من حيث الحجم والكمية، ولا يلتزم المسافر بدفع أجرة عن نقلها شريطة ألا تزيد عن الحد الذي يعينه عقد النقل أو العرف، فإن زادت عن هذا الحد وجب على المسافر أن يدفع أجرة عن الحد الزائد، وإذا توفي المسافر أثناء السفر، وجب على الربان المحافظة على أمتعته وتسليمها إلى السلطة الإدارية المختصة في أول ميناء من موانئ فلسطين.

تلزم الفقرة الثانية من هذه المادة الناقل أو وكيله، أيضاً بالأمتعة التي يسلمها إليه المسافر بقصد نقلها، على أن تسجل هذه الأمتعة في دفتر خاص يعده الناقل، وقد اعتبرت الفقرة الثانية السيارات من الأمتعة المسجلة وغيرها من المركبات التي يسلمها المسافر إلى الناقل لنقلها معه على السفينة. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٦٧/٢ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢١٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي بالنسبة للفقرة الأولى من المادة ٢٩٤ بحري فلسطيني، بينما يطابق المادة ١/٢١١ بالنسبة للفقرة الثانية من المادة ٢٩٤ بحري فلسطيني، ويتطابق على وجه التقريب مع المادة ٨٣٩ من القانون البحري الجزائري.

## مادة (٢٩٥)

١. لا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة هلاك الأمتعة المسجلة أو تلفها على ألف دينار أردني أو بما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً لكل مسافر، إلا إذا كان الضرر متعلقاً بسيارة أو غيرها من المركبات فيجوز أن تتعدى قيمة التعويض هذا الحد شريطة أن لا تزيد على خمسة عشر ألف دينار أردني أو ما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً لكل سيارة أو مركبة وما قد يوجد بها من أمتعة.
٢. مع مراعاة الأحكام المذكورة في الفقرة السابقة تسري على نقل الأمتعة غير المسجلة أحكام عقد نقل البضائع بالبحر.

### المذكرة الإيضاحية:

تحدد هذه المادة في فقرتها الأولى، مسؤولية الناقل بالتعويض في حالة هلاك الأمتعة المسجلة أو تلفها، بمبلغ لا يجاوز ألف دينار أردني أو بما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً لكل مسافر، أما إذا تعلق الأمر بسيارة أو غيرها من المركبات، فقد أجازت هذه الفقرة أن تصل مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف إلى مبلغ لا يجاوز خمسة عشر ألف دينار أردني أو بما يعادلها من العملة المتداولة قانوناً لكل سيارة أو مركبة وما قد يوجد بها من أمتعة.

وقد تناولت الفقرة الثانية من هذه المادة نقل الأمتعة التي يمكن أن ترافق المسافرين ولا يسجلها لدى الناقل، فتوجب تطبيق أحكام عقد نقل البضائع بالبحر.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٦٨ من قانون التجارة البحرية المصري،  
انظر عكس ذلك المادة ١٢٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي حيث طبقت  
أحكام عقد نقل البضائع على الأمتعة المسجلة.

#### مادة (٢٩٦)

١. يسأل الناقل عن هلاك أو تلف الأمتعة أو ضياعها غير المسجلة  
التي يحتفظ بها المسافر إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل الناقل أو  
وكيله أو تابعيه مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في المادة  
(٢٨٨) من هذا القانون.

٢. لا يجوز أن يزيد التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة هلاك  
الأمتعة غير المسجلة أو تلفها على (خمسمائة دينار أردني) أو بما  
يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً لكل مسافر، ولا يسري هذا الحد  
على الأشياء التي يودعها المسافر عند الربان أو عند الشخص  
المكلف بحفظ الودائع في السفينة متى أخطر بما يعلقه على  
المحافظة عليه من أهمية خاصة.

#### المذكرة الإيضاحية:

أخضعت الفقرة الأولى مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف أو ضياع الأمتعة  
التي تكون برفقة المسافر دون أن يسجلها (غير المسجلة) لدى الناقل، إلى  
أحكام المسؤولية التقصيرية، والتي تجعل عبء الإثبات على المسافر  
المضروب بأمتعته المرفقة معه، ومن ثم، فلا مساءلة على الناقل إلا إذا أثبت



المسافر أن الأضرار التي وقعت بالأمّعة يرجع إلى فعل الناقل أو وكيله أو أحد تابعيه.

وقد أحالت هذه الفقرة إلى أحكام المادة ٢٨٨ من هذا القانون والتي تقضي، بأن الناقل لا يجوز له أن يتمسك 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 (انظر مذكرتها الإيضاحية).

وقد حددت الفقرة الثانية مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف الأمّعة غير المسجلة، بمبلغ لا يجوز أن يزيد على خمسمائة دينار أردني أو بما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً تعويضاً لكل مسافر، وهذا الحكم لا يسري وفقاً لأحكام هذه الفقرة على الأشياء التي يودعها المسافر عند الرّبان أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع في السفينة، متى أخطر المسافر بما يعلقه على المحافظة عليه من أهمية خاصة، عندئذ يخضع التعويض إلى سلطة القاضي أخذاً في الاعتبار قيمة هذا الشيء وبما يمثله عند المسافر كالأشياء الأثرية، أو المنقولات القيمة كالجواهر بجميع أنواعها... الخ.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٦٩/١/٢ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (٢٩٧)

للناقل أن يحبس أمّعة المسافر المسلمة إليه، وله حق امتياز على ثمنها، وفاء لأجرة النقل ومع ذلك لا يجوز للرّبان أن يحبس أمّعة المسافر غير المسجلة وفاء لأجرة النقل.

### المذكرة الإيضاحية:

ضماناً لحصول الناقل على أجره النقل المتفق عليها، أجازت هذه المادة له أن يحبس الأمتعة المسلمة إليه، إلى أن يقوم المسافر بالوفاء بالأجرة المستحقة، وقد منحت هذه المادة للناقل حق امتياز على ثمن هذه الأمتعة ليتقدم على غيره من الدائنين العاديين والدائنين التاليين له في المرتبة.

وقد حظرت على الربان أن يحبس أمتعة المسافر غير المسجلة للوفاء بأجرة النقل وذلك لأنها خارج نطاق المسؤولية العقدية للناقل.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢١٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي بالنسبة لحق الناقل في حبس الأمتعة وحقه بالامتياز للوفاء بالأجرة، بينما يتطابق حكم هذه المادة بالنسبة للحظر على الربان بحبس الأمتعة غير المسجلة مع المادة ٢٧٠ من قانون التجارة البحرية المصري، ويتطابق مع المادة ١٨١ من القانون البحري القطري بالنسبة لحق الناقل في حبس أمتعة المسافر واعتبار حقه في الأجرة حقاً ممتازاً، والمادة ٨٤٠ من القانون البحري الجزائري مع الملاحظة أن هذا القانون الأخير لا يمنح الناقل حق امتياز على أمتعة المسافر وكما هو معروف أنه لا امتياز إلا بنص القانون.

### مادة (٢٩٨)

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

### المذكرة الإيضاحية:

أخضعت هذه المادة الدعاوى الناشئة عن نقل الأمتعة إلى التقادم القصير، حيث تتقادم هذه الدعاوى بمضي سنتين من اليوم التالي لمغادرة المسافر السفينة أو اليوم التالي الذي كان يجب أن يغادرها فيه (حالة الوفاة). والهدف من التقادم القصير هو إنهاء المنازعات المتعلقة بهذا النوع من النقل، وهو تقريباً لا يختلف عن نقل الأشخاص أو عن نقل البضائع حيث أخضعها المشرع إلى التقادم القصير، بسرعة حفاظاً على حقوق المسافر وأمتعته والبضائع، وحتى لا يظل الناقل مدة طويلة متعلقاً بمثل هذه الدعاوى. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٧١ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب المادة ٢١٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي علماً بأن هذه المادة الأخيرة تجعل مدة التقادم سنة وذلك على نسق ما فعله المشرع الكويتي بالنسبة لجميع أنواع الدعاوى المترتبة عن عقد النقل البحري بجميع أنواعه، وبنفس حكم المشرع الكويتي أخذ المشرع البحري القطري في المادة ١٨٢ وذلك كباقي أنواع عقود النقل البحرية فيه.

### مادة (٢٩٩)

تسري أحكام المادة (٢٧٧) من هذا القانون على تحديد المحكمة المختصة بالنظر في الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص بالبحر وعلى حق المدعي في اختيار المحكمة المختصة للنظر فيها.

### المذكرة الإيضاحية:

تحيل هذه المادة على المادة ٢٧٧ من هذا القانون وذلك لتحديد وتعيين المحكمة المختصة بالنظر في جميع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص

بالبحر وحق المدعي في اختيار المحكمة المختصة للنظر فيها (انظر مذكرتها الإيضاحية).

#### مادة (٣٠٠)

١. في حالة الرحلات البحرية للسياحة يلتزم منظم الرحلة قبل المشتركين فيها بتنفيذها وفقاً للشروط المنصوص عليها في عقد تنظيم الرحلة أو الشروط المعلن عنها.
٢. يسلم منظم الرحلة لكل مشترك أو لكل مجموعة من المشتركين تذكرة الرحلة وإلا كان عقد تنظيم الرحلة باطلاً وللمشترك وحده حق التمسك بهذا البطلان.
٣. يسلم منظم الرحلة للمسافر بالإضافة إلى تذكرة الرحلة دفترًا يشتمل على قسائم تبين في كل منها الخدمات التي يتعهد منظم الرحلة بتنفيذها للمسافر على البر في الميناء المذكور في القسيمة.

#### المذكرة الإيضاحية:

الأمر الذي يلفت إليه النظر في هذا النوع من النقل البحري (الرحلات البحرية للسياحة) أن المسافر المشترك في الرحلة لا يتعاقد مع الناقل مباشرة، وإنما مع منظم الرحلة الذي يتعهد بإبرام عقد النقل مع الناقل وتنفيذ الرحلة بما قد يشتمل عليه من خدمات لا تتعلق بالنقل وإنما بالسياحة، كزيارة الأماكن الأثرية في الموانئ التي ترسو فيها السفينة وحجز الأماكن في الملاهي والمسارح والفنادق وغيرها، وتتولى مكاتب السياحة القيام بهذا

العمل، ويتم التعاقد معها عادة بأحد أسلوبين: فإما أن يعلن المكتب عن الرحلة وشروطها فيعتبر ذلك إيجاباً من جانبه حتى إذا ما تقدم المشترك بطلب الاشتراك اعتبر ذلك قبولاً فيتم العقد بالشروط المعلن عنها، وإما أن تتقدم جماعة من المشتركين إلى مكتب السياحة بطلب تنظيم الرحلة وتتفق معه على شروطها، وهذا ما أكدت عليه الفقرة الأولى من هذه المادة.

يلتزم منظم الرحلة السياحية بتسليم تذكرة الرحلة لكل مشترك أو لكل مجموعة من المشتركين وإلا كان عقد تنظيم الرحلة باطلاً بطلاناً مطلقاً، إلا أن هذا البطلان لا يجوز التمسك به إلا من قبل المشترك وحده، وهو بطلان مطلق من نوع خاص يختلف عن البطلان المطلق وفقاً للقواعد العامة ووجه الاختلاف بينهما، أن البطلان المترتب على عدم تسليم تذكرة الرحلة، لا يجوز التمسك به إلا من المشترك وحده وبنص القانون، بينما البطلان المطلق وفقاً للقواعد العامة يجوز التمسك به من كل من له مصلحة فيه، ومع ذلك، فبينهما ارتباط، أن تذكرة السفر تعد بالنسبة لعقد تنظيم الرحلة السياحية ركناً من أركانه وليس أداة للإثبات فهو من العقود الشكلية وعدم تسليم منظم الرحلة تذكرة السفر للمشارك يؤدي إلى تخلف ركن من أركان العقد الأمر الذي يؤدي إلى بطلان العقد بطلاناً مطلقاً، والبطلان المطلق وفقاً للقواعد العامة يترتب لانتهار ركناً من أركان العقد.

ومن جهة أخرى يتساوى البطلان المترتب على عدم تسليم تذكرة السفر مع البطلان النسبي (القابلية للإبطال) حيث أن هذا البطلان مقرر فقط بالنسبة لمن وقع في عيب الغلط أو التدليس أو الإكراه أو الاستغلال أو من نقصت إرادته، فله وحده الحق في إبطال العقد، ومع ذلك يختلفان من وجوه كثيرة،

فالبطلان النسبي تلحقه الإجازة بينما البطلان المطلق لا تلحقه الإجازة، والبطلان النسبي يلحق العقد الذي عابت فيه إرادة أحد المتعاقدين أو نقضت، بينما في عقد تنظيم الرحلة السياحية فإنه يترتب لعدم تسليم تذكرة السفر إلى المشترك.

كما يلتزم منظم الرحلة للمسافر وفقاً لأحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة بالإضافة إلى تذكرة الرحلة، أن يقدم دفترأً يشتمل على قسائم تبين في كل منها الخدمات التي يتعهد منظم الرحلة بتنفيذها للمسافر على البر في الميناء المذكور في القسيمة، وتفيد هذه القسائم بدورها في إثبات الالتزام بتقديم هذه الخدمات.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٧٣ و ٢٧٤ و ٢٧٦ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (٣٠١)

يبين في تذكرة الرحلة على وجه الخصوص :

- أ. اسم السفينة.
- ب. اسم منظم الرحلة وعنوانه.
- ج. اسم المسافر وعنوانه.
- د. درجة السفر ورقم الغرفة التي يشغلها المسافر في السفينة.
- هـ. ثمن التذكرة وبيان النفقات التي يشملها هذا الثمن.

- و. ميناء القيام وميناء الوصول والموانئ المتوسطة المعينة لرسو السفينة.
- ز. تاريخ القيام وتاريخ العودة.
- ح. الخدمات التي يتعهد منظم الرحلة بتقديمها للمسافر المشترك فيها.

#### المذكرة الإيضاحية:

لأهمية تذكرة السفر في الرحلات السياحية فقد بينت هذه المادة البيانات الواجب ذكرها فيها وهي بيانات تتعلق بتحديد اسم السفينة التي ستتم على متنها الرحلة، وكذلك اسم منظم الرحلة وعنوانه في العادة ما يكون منظم الرحلة مكتباً من مكاتب السياحة، وكذلك اسم المسافر وعنوانه للتعرف عليه وعلى موطنه ومكان إقامته، وكذلك تحديد درجة السفر (درجة سياحية أم درجة أولى) وتحديد رقم الغرفة التي يشغلها المسافر في السفينة، وكذلك بيان ثمن التذكرة وبيان النفقات التي يشملها هذا الثمن.

ومن البيانات الواجب ذكرها كذلك، ميناء القيام وميناء الوصول والموانئ المتوسطة المعينة رسو السفينة عليها، وتاريخ القيام وتاريخ العودة والخدمات التي يتعهد منظم الرحلة بتقديمها للمسافر المشترك فيها.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٧٥ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (٣٠٢)

يسأل منظم الرحلة عن الإخلال بالالتزامات المبينة في تذكرة الرحلة وفي الدفتر المشار إليه في المادة (٣٠٠) من هذا القانون

### المذكرة الإيضاحية:

يلتزم منظم الرحلة قبل المشتركين فيها بتنفيذها وفقاً للشروط المنصوص عليها في عقد تنظيم الرحلة أو الشروط المعلن عنها (انظر المادة ١/٣٠٠ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية) ولذا فإن منظم الرحلة يسأل عن الإخلال بهذه الالتزامات المبينة في تذكرة الرحلة وفي الدفتر المشار إليه في المادة (٣٠٠ من هذا القانون، انظر مذكرتها الإيضاحية). يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٧٧ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (٣٠٣)

يسأل منظم الرحلة عن تعويض الضرر الذي يصيب المسافر أو أمتعته أثناء تنفيذ عقد النقل البحري وتسري على هذه المسؤولية الأحكام المنصوص عليها في المواد ٢٨٥ - ٢٨٨ من هذا القانون.

### المذكرة الإيضاحية:

تحيل هذه المادة في مسؤولية منظم الرحلة في حالة إصابة المسافر أو أمتعته أثناء تنفيذ عقد النقل البحري (الرحلة السياحية) إلى الأحكام المنصوص عليها في المواد ٢٨٥/٢٨٦/٢٨٧/٢٨٨ من هذا القانون (انظر مذكراتها الإيضاحية).

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٧٨ من قانون التجارة البحرية المصري.



## الفصل الثالث

### القطر

مادة (٣٠٤)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

القطر البحري، عقد بمقتضاه يلتزم مالك السفينة بسحب أو جر سفينة أخرى مملوكة لشخص آخر لقاء أجر معلوم.

وعقد القطر يختلف باختلاف المقصود منه، فإذا كان القصد منه معاونة سفينة ذات قوة خاصة مزودة بالربان والطاقم على الدخول في ميناء أو الخروج منه أو الرسو على الرصيف، كان عقد القطر في هذه الحالة بمثابة عقد مقاوله يتعهد فيه مالك السفينة القاطرة بأداء عمل لصالح مالك السفينة المقطورة، أما إذا كان القصد منه جر مواعين أو صنادل أو سفينة ليست لها قوة دفع خاصة، فإنه يكون بمثابة عقد نقل يتعهد فيه مالك السفينة القاطرة

بنقل المواعين أو الصنادل أو السفينة التي تشتبه عندئذ بالبضائع إلى مكان معين.

وقد يستخدم القطر لمساعدة سفينة في حالة خطر الهلاك، عندئذ ليس من الصحيح القول بأن العلاقة بين السفينة المقطورة والسفينة القاطرة عقد قطر بالمعنى الصحيح والدقيق للكلمة، بل يكون القطر عندئذ نوعاً من المساعدة البحرية، وتظهر أهمية التفرقة بين القطر والمساعدة فيما يتعلق بتحديد الأجرة أو المكافأة.

وتحدد الفقرة الأولى من هذه المادة، من يتولى عملية القطر على ضوء ما سبق، داخل الموانئ والمسئول عما يحدث عن عملية القطر من أضرار. بناء على أحكام هذه الفقرة، يتولى إدارة عملية القطر داخل الموانئ ربان السفينة المقطورة ومجهز السفينة المقطورة هو من يتحمل المسؤولية عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة القاطرة.

وقد روعي في تقرير هذا الحكم، أن القطر داخل الموانئ يكون عادة لمعاونة سفينة ذات قوة دفع خاصة مزودة بالطاقم للقيام بالمناورات اللازمة لدخول الميناء أو الخروج منه أو الرسو على الرصيف، بحيث تكون القاطرة وربانها تحت رقابة وتوجيه السفينة المقطورة وتابعين لها، الأمر الذي يؤدي إلى مساءلة مجهز السفينة المقطورة عن جميع الأضرار التي تقع أثناء عملية القطر.

ومع ذلك، فقد أجازت الفقرة الثانية من هذه المادة وباتفاق كتابي، بترك عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة، في هذه الحالة، إذا وقع مثل هذا

الاتفاق، يسأل مجهزة السفينة القاطرة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا استطاع إثبات أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة. والمسئولية التي تحملها الفقرة الأولى على السفينة المقطورة، والتي تحملها الفقرة الثانية على السفينة القاطرة، لا تنحصر فقط في الأضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة من القاطرة، أو تلحق بالسفينة القاطرة من المقطورة، وإنما تمتد أيضاً إلى الأضرار التي تلحق بالغير أثناء أو بسبب عملية القطر. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٧٩/١/٢ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب المادة ٢١٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب المادتين ٨٦٦ و ٨٦٧ من القانون البحري الجزائري.

#### مادة (٣٠٥)

١. تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الموانئ لربان السفينة القاطرة ويسأل مجهزة السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة.
٢. يجوز باتفاق كتابي ترك عملية القطر خارج الميناء لربان السفينة المقطورة وفي هذه الحالة يسأل مجهزة هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة القاطرة.

### المذكرة الإيضاحية:

روعي في تقرير هذا الحكم، أن القطر خارج الموانئ يتم في الغالب بسبب افتقار السفينة المقطورة لقدرتها على التسيير الذاتي، فيتولى ربان السفينة القاطرة إدارة عملية القطر، ويعد القطر في هذه الحالة بمثابة عقد نقل، ومن ثم، يكون مجهز السفينة القاطرة مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر وتلحق السفينة المقطورة أو الغير، ولا يستطيع مجهز السفينة القاطرة التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة.

ومع ذلك يجوز وفقاً للفقرة الثانية من هذه المادة وبتفاق كتابي ترك عملية القطر خارج الميناء لربان السفينة المقطورة، في هذه الحالة، تنتقل المسؤولية عن الإضرار التي ترتبت عن عملية القطر والتي حدثت أثناءها إلى مجهز السفينة المقطورة، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة القاطرة.

والمسئولية التي تحملها الفقرة الأولى على السفينة القاطرة، والتي تحملها الفقرة الثانية على السفينة المقطورة، لا تنحصر فقط في الأضرار التي تلحق السفينة القاطرة من المقطورة، أو تلحق بالسفينة المقطورة من السفينة القاطرة، وإنما تمتد أيضاً إلى الأضرار التي قد تلحق بالغير أثناء أو بسبب عملية القطر.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٨٠/١ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (٣٠٦)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

أخضعت هذه المادة جميع الدعاوى الناشئة عن عملية القطر إلى التقادم القصير رغبة في إنهاء المنازعات التي تنشأ عن هذا النوع من العمليات بأسرع ما يمكن سواء أكان ذلك لصالح السفينة المقطورة أو لصالح السفينة القاطرة، وسواء كانت الدعوى مرفوعة من أحد طرفي العملية على الآخر أو من أحدهما على الغير أو من الغير على أي منهما.

ومدة التقادم سنتان تبدأ من الوقت الذي تنتهي فيه عملية القطر، ومدة التقادم هذه تنقطع وتوقف وفقاً للأحكام العامة، فهي مدة تقادم تخضع لأسباب الوقف والانقطاع وبهذا تكون هذه المدة متساوية في كل أنواع النقل أو القطر وفقاً لأحكام هذا القانون.

وتنتهي عملية القطر بانفصال السفينتين وابتعاد السفينة القاطرة حتى تجاوز المجال الذي تكون فيه تحت تأثير حركات السفينة المقطورة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٨١ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٨٧٢ من القانون البحري الجزائري، ويقارب حكم هذه المادة حكم المادة ٢٢٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي غير أن هذه المادة الأخيرة تجعل مدة التقادم سنة تتساوى في القانون الكويتي مع كل أنواع النقل أو القطر.

## الفصل الرابع

### الإرشاد

مادة (٣٠٧)

١. الإرشاد إجباري في الموانئ الفلسطينية.
٢. تسري فيما يتعلق بتنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم الأصلية والإضافية التي تستحق عنه القوانين والقرارات الخاصة بذلك.
٣. يصدر بتحديد حالات الإعفاء من الإلتزام بإرشاد السفن في الموانئ الفلسطينية قرار من وزير النقل والمواصلات.

#### المذكرة الإيضاحية:

المرشد هو الشخص الذي يدل ربان السفينة على خط السير الواجب الاتباع لدى الدخول في الميناء أو التحرك فيه أو الخروج منه، وترجع العلة في تقرير نظام الإرشاد إلى أن الموانئ تزخر بالصخور والشعاب أو حطام السفن الغارقة أو بالمنشآت الفنية المتعددة التي تعرقل سير السفينة وتعرضها للخطر فيما لو ارتطمت بأحد هذه العوائق، فضلاً عما يترتب على ذلك من شل حركة الملاحة في الميناء لزمناً غير قصير، مما يتطلب أن يستعين الربان بالمرشد لإمامته بالميناء وعوائقه ومسالكه.

والإرشاد عقد ينعقد بين المرشد وربان السفينة، وهو عقد عمل ذو مدة قصيرة يلتزم المرشد بمقتضاه بإرشاد السفينة لدى دخولها في الميناء أو خروجها نظير مبلغ تقديري يحدده القانون.

ويصدر الإيجاب في هذا العقد من الربان، فعلى كل سفينة خاضعة لالتزام الإرشاد قبل دخولها منطقة الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منه أن ترفع على ساريتها الإشارة الخاصة بطلب المرشد أن تقوم بطلبه لاسلكياً، وعلى المرشد أن يجيب طلب السفينة التي عهد إليه بإرشادها (وهذا هو القبول).

ويذهب بعض الفقهاء أن علاقة الربان بالمرشد ليست علاقة عقدية لانعدام كل عناصر العقد، حيث أن الربان ليس حراً في الاستعانة أو عدم الاستعانة بالمرشد ولا اختيار مرشد بعينه، كما أن المرشد ليس حراً في إرشاد السفينة بل يؤدي عمله بحسب دوره وليس له اختيار السفينة التي يرشدها، كذلك فإن مقابل الإرشاد تحدده سلفاً القوانين واللوائح ولا يخضع لتقدير الربان أو المرشد، وبذلك يقترب الإرشاد من فكرة النظام الذي يتولى القانون تحديد معالمه ويبعد عن فكرة العقد، لذا برز الاتجاه إلى اعتبار الإرشاد خدمة عامة يؤديها المرشد بوصفه منتماً لهيئة الإرشاد مقابل رسم يفرضه القانون.

ومع ذلك، فإن الرأي الغالب اعتبار الإرشاد عقداً بين المرشد والربان، وأن كلاهما يخضع لهذه العلاقة العقدية، فإجبارية الإرشاد لا تنتقص من كون الإرشاد عقداً، إذ أن الإجماع على التعاقد شائع في كثير من العقود وبخاصة العقود التي يبرمها الجمهور مع أشخاص يلزمهم القانون بالبيع أو بتقديم خدمة كمتعهدي النقل.

كما أن تحديد مقابل الإرشاد في القوانين واللوائح لا يتنافى مع فكرة العقد، إذ أن تحديد المقابل بواسطة القانون أو بواسطة الشخص الذي يقوم على إدارة مرفق عام كالبريد والبرق والنقل العام أو بالسكك الحديدية أو بواسطة شخص من أشخاص القانون الخاص كشركات النقل البري والبحري والجوي

لا يرفع صفة العقد على اتفاق الأطراف، والواقع أن تدخل الدولة في الإرشاد بالتنظيم ليس قاصراً على الإرشاد وحده بل ظاهرة عامة تلمسها في كثير من العقود والعلاقات القانونية الخاصة دون أن يستتبع ذلك إنكار صفة العقد. والإرشاد في الموانئ إما أن يكون اختيارياً متروكاً لمشئئة الربان وتقديره، وإما أن يكون إجبارياً بأن يلتزم الربان بالاستعانة بالمرشد عند دخوله الميناء أو خروجه منه، والإرشاد وفقاً لأحكام قانون التجارة البحرية الفلسطيني مثله في ذلك بقية التشريعات البحرية العربية إجبارياً كما تقرر ذلك الفقرة الأولى من هذه المادة.

ويعني الإرشاد إجبارياً أن كل سفينة خاضعة للالتزام الإرشاد لا تستعين بخدمات المرشد تلزم فضلاً عن أداء الرسوم المقررة برسوم إضافية. وتحيل الفقرة الثانية من المادة بالنسبة لتنظيم عملية الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم الأصلية الإضافية التي تستحق عنه، القوانين والقرارات الخاصة بذلك.

وقد خولت الفقرة الثالثة من هذه المادة وزير النقل والمواصلات إصدار قرار يحدد فيه حالات الإعفاء من الالتزام بإرشاد السفن في الموانئ الفلسطينية. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣/٢/١/٢٨٢ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٨٦ من القانون البحرية القطري، والمادة ٢/١/٢١٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي.



### مادة (٣٠٨)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

توجب هذه الفقرة على كل سفينة خاضعة لالتزام الإرشاد أن تتبع القواعد  
التي تحددها الجهة الإدارية المختصة بطلب الإرشاد قبل دخولها منطقة  
الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها، ومن المعروف أن جميع السفن  
تخضع لعملية الإرشاد سواء أكانت فلسطينية أم أجنبية وسواء أكانت تجارية  
أو سفن صيد أو سفن نزهة.

وهيئة الإشراف على عملية الإرشاد تتولاها الجهة الإدارية المختصة من قبل  
الإدارة البحرية الفلسطينية.

ينطبق حكم هذه المادة مع المادة ٢٨٣ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (٣٠٩)

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

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

### المذكرة الإيضاحية:

تحقيقاً لغايات نظام الإرشاد (انظر المادة ٣٠٧ ومذكرتها الإيضاحية) فإن الفقرة الأولى من هذه المادة توجب على المرشد بأن يقدم مساعدته إلى من يطلب منه ذلك، إلا إذا كانت سفينة أخرى في حالة خطر محقق، في هذه الحالة يجب أن يبدأ أولاً بهذه السفينة ولو لم يطلب إليه ذلك، ويتعرض المرشد للعقاب إذا امتنع عمداً عن القيام بعملية الإرشاد لسفينة تكون في حالة الخطر رغم تكليفه بإرشادها أو قام بعملية إرشادية وهو في حالة سكر. وإذا اضطر المرشد للسفر في السفينة التي يقوم بإرشادها حسب المطلوب، وذلك بسبب سوء الأحوال الجوية أو بناء على طلب الريان التزم هذا الأخير بنفقات غذائه وإقامته وإعادته إلى الميناء الذي قام به مع التعويض عن الاقتضاء.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٨٤ و ٢٨٥ من قانون التجارة البحرية المصري.

### **مادة (٣١٠)**

تبقى قيادة السفينة وإدارتها للريان أثناء قيام المرشد بعمله عليها.

### المذكرة الإيضاحية:

يلتزم المرشد بإرشاد ريان السفينة وتزويده بالمعلومات عن خط السير الواجب الاتباع لدى دخول السفينة في الميناء أو خروجها منه، وتتحصر مهمة المرشد في توجيه الريان، لكن قيادة السفينة وفقاً لأحكام هذه المادة تبقى للريان وكذلك إدارتها أثناء قيام المرشد بعمله عليها.

ويلاحظ أن الربان لا يجبر على قبول تعليمات المرشد، بل يجوز له أن يمتنع عن اتباعها إذا رأى فيها ما يعرض السفينة للخطر.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٨٦ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٢١٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٣١١)

١. يسأل مجهز السفينة وحده عن الأضرار التي تلحق الغير بسبب الأفعال الضارة التي تقع من المرشد في تنفيذ عملية الإرشاد، كما يسأل مجهز السفينة عن الأضرار التي تلحق بسفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، إلا إذا اثبت أن الضرر نشأ عن فعل ضار عمدي من المرشد.

٢. يسأل مجهز السفينة عن الضرر الذي يصيب المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن فعل ضار عمدي صدر من المرشد أو من البحارة.

### المذكرة الإيضاحية:

تتحصر مهمة المرشد في إرشاد الربان وتزويده بالمعلومات عن مسالك الميناء وخط السير الذي يجب اتباعه، ويظل الربان رغم وجود المرشد محتفظاً بقيادة السفينة وإدارتها وتنفيذ المناورات وليس للربان أن ينزل عن سلطاته للمرشد، بل عليه أن يراقب المرشد ويشرف عليه، كما أن له أن يرفض تنفيذ ما يشير به المرشد إذا رأى فيه ما يعرض السفينة للخطر، هذا

إلى أن المرشد يعتبر أثناء قيامه بعملية إرشاد السفينة تابعاً للمجهز، لأنه يزاول نشاطه لحسابه ويؤدي عمله تحت إشراف الربان وسلطانة.

لذلك كله، فقد حملت الفقرة الأولى من هذه المادة المسؤولية عن جميع الأضرار التي تلحق الغير بسبب الأفعال الضارة التي تقع من المرشد في تنفيذ عملية الإرشاد على مجهز السفينة وحده، حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً، لأن مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعيه إنما تقوم على أساس الخطأ في الرقابة والتوجيه ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقابته وتوجيهه وفقاً للقواعد العامة.

وممارسة مهمة الرقابة والتوجيه على المرشد من قبل المجهز، تكون من خلال الربان وبواسطته وقد قررت هذا الحكم كذلك المعاهدة الدولية والخاصة بالتصادم حيث جاء في مادتها الخامسة على أن تبقى المسؤولية المقرر في المادة السابقة (أي مسؤولية السفينة) في حالة ما إذا حصل التصادم بسبب خطأ المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً وهذا ما قررتَه الفقرة الأولى من هذه المادة.

وهذا يعني أن المرشد ينسلخ في الفترة التي يباشر فيها نشاطه على ظهر السفينة عن الجهة التي يتبعها أصلاً، فلا تسأل هذه الجهة عن الأخطاء التي تقع منه في تلك الفترة، وإنما يسأل عنها مجهز السفينة التي يقوم المرشد بإرشادها.

كما يسأل مجهز السفينة عن الأضرار التي تصيب سفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن فعل ضار وعمدي من

المرشد، وعبء إثبات الفعل الضار من المرشد يقع على مجهزة السفينة إذا أراد أن يدرأ مسؤوليته عن هذه الأضرار.

وقد حملت الفقرة الثانية مجهزة السفينة مسؤولية الضرر الذي يصيب المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، إلا إذا استطاع مجهزة السفينة لكي يتخلص من هذه المسؤولية أن يثبت بأن الضرر الذي لحق بالمرشد وبحارته نشأ عن فعل ضار عمدي صدر من المرشد أو من البحارة التابعين للمرشد.

ولا يشترط لإمكان دفع مسؤولية المجهزة أن يكون خطأ المرشد أو البحارة جسيماً، بل يكفي أن يكون الخطأ يسيراً.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٨٧ و ٢٨٨ من قانون التجارة البحرية المصري وذلك بالنسبة للفقرة الأولى من هذه المادة، بينما يتطابق حكم الفقرة الثانية من هذه المادة مع المادة ٢٨٩ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١/٢٢٠ والمادة ٢٢١ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٣١٢)

لا يسأل المرشد عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها.

#### المذكرة الإيضاحية:

قد يصدر من المرشد خطأ أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، يؤدي إلى إحداث الضرر في السفينة التي يرشدها، كما لو أدلى المرشد بمعلومات للربان خاطئة عن مسالك الميناء أو أعماق الممر المائي أو خط السير الواجب الاتباع فيترتب على هذا الخطأ جنوح السفينة.

وفقاً للقواعد العامة، كان يجب أن يسأل المرشد عن ذلك الخطأ وعن الأضرار التي لحقت بالسفينة التي يتولى إرشادها شريطة أن يقيم المجهز الدليل على خطأ المرشد (الفعل الضار) أي كانت درجة هذا الخطأ. إلا أن هذه المادة وما جاءت به من حكم يعد خروجاً عن حكم القواعد العامة، وهذا يعني أن المرشد لا يكون مسؤولاً عن أخطائه الشخصية، كما أن هيئة الإرشاد لا تكون مسؤولة عن هذه الأخطاء، لأن المرشد ينسلخ في الفترة التي يباشرها فيها عمله عن الجهة التي يتبعها أصلاً فلا تسأل هذه الجهة عن الأخطاء التي تقع منه في تلك الفترة.

وإذا كان الأمر كذلك، فإن مجهز السفينة هو الذي يسأل عما يلحق السفينة من أضرار بسبب خطأ المرشد، ويعد هذا الحل تأمينا للمرشد أثناء عمله ورفع القلق عنه أثناء أداء مهمته.

ومع ذلك وعلى الرغم من عمومية نص هذه المادة، إلا أن إعفاء المرشد من المسؤولية لا يصل إلى حد إعفائه من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها في حالة ما إذا أثبت المجهز وقوع غش أو خطأ جسيم منه أثناء الإرشاد، حيث لا يجوز إعفاء المرشد من الغش والخطأ الجسيم في نطاق المسؤولية العقدية وفقاً للأحكام العامة في القانون المدني. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٩٠ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٢٠ الفقرة الثانية من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٣١٣)

تتقادم الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد بمضي سنتين من تاريخ إنتهاء هذه العملية.

### المذكرة الإيضاحية:

أخضعت هذه المادة جميع الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد إلى التقادم القصير مثلها في ذلك مثل جميع الدعاوى الأخرى المتعلقة بالقطر وعقد نقل البضائع والأشخاص... الخ، وهي سنتين تبدأ من تاريخ انتهاء عملية الإرشاد، وهي مدة تقادم تخضع لأسباب الوقف والانقطاع المقررة في القانون المدني. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٩١ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٢٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي مع الملاحظة أن هذه المادة الأخيرة تجعل مدة التقادم سنة واحدة.

الباب الرابع  
في الحوادث البحرية  
الفصل الأول  
التصادم

مادة (٣١٤)

١. إذا وقع تصادم بين سفن بحرية، أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية تسوى التعويضات المستحقة 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 العائمات المقيدة بمرسى ثابت، تعد كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحة داخلية بحسب الأحوال.

٢. تسري 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 النافذة في فلسطين بشأن تنظيم السير في البحار.



## المذكرة الإيضاحية:

من الحوادث الاستثنائية التي تقع أثناء الملاحة البحرية التصادم، وهو خطر بحري كثير الوقوع لا سيما بعد أن زاد عدد السفن التي تجوب البحار وتضاعفت سرعتها واتحدت خطوط الملاحة، وهو من الأخطار التي تنجم عنها أضرار جسيمة للأموال والأشخاص.

وقد وضعت قواعد دولية لمنع التصادم في البحار أحدثها القواعد التي أقرها المؤتمر الدولي لسلامة الأرواح في البحار الذي عقد بلندن في ٢٠ أكتوبر ١٩٧٢م.

كما شعرت الدول بالحاجة إلى توحيد أحكام التصادم ابتغاء القضاء على التنازع بين القوانين في هذا الشأن، وانتهت جهودها إلى وضع معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية في ٢٣ سبتمبر ١٩١٠م وقد حققت هذه المعاهدة توحيد القواعد الموضوعية المتعلقة بالتصادم البحري ولكنها لم تعرض لموضوع الاختصاص رغم أهميته القصوى إذ أن التوحيد لا يكون كاملاً إلا إذا اقترن بتنظيم دولي للاختصاص، وقد ترتب على هذا النقص اضطراب الحلول التي أخذ بها في الدول المختلفة.

من أجل ذلك روي توحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي والاختصاص المدني في حالة التصادم ووضعت في هذا الشأن معاهدتان: الأولى هي المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الأخرى والموقع عليها ببروكسل في ١٠ مايو سنة ١٩٥٢، والثانية: هي المعاهدة الدولية

الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري والموقع عليها ببروكسل في ١٠ مايو سنة ١٩٥٢، وقد جاءت الأحكام المنظمة للتصادم في هذا الفصل مطابقة لأحكام معاهدة بروكسل لعام ١٩١٠م توحيداً للتنظيم الوطني والتنظيم الدولي.

ويكون مجال تطبيق أحكام المعاهدة المشار إليها عندما تكون جميع السفن الداخلة في التصادم تابعة لدول مختلفة موقعة على المعاهدة أو منضمة إليها، أما إذا كانت جميع السفن الداخلة في التصادم فلسطينية فإن القانون الفلسطيني هو الذي يطبق دون المعاهدة (م ١٢ من المعاهدة).

وقد حددت الفقرة الأولى من هذه المادة، الشروط الواجب توافرها لاعتبار الحادث تصادماً بحرياً وأولها: أن يحصل بين منشأتين عائمتين، ثانيها: أن تكون إحدى المنشأتين سفينة بحرية، ثالثها: أن يحصل ارتطام مادي بين المنشأتين.

فالتصادم يقع بين سفينتين أو سفينة ومركب داخلي، ومن ثم لا يعد تصادماً إذا وقع تصادم مركب داخلي ومركب آخر داخلي، حتى ولو كان ذلك وقع في أعالي البحار ومن ثم لا ينطبق عليه أحكام هذا الفصل من هذا القانون وإنما تنطبق عليه الأحكام العامة في القانون المدني، فالعبرة في تحديد التصادم البحري ليست بطبيعة المياه التي حصل فيها وإنما بصفة المنشآت التي يحدث بينها، ولا أهمية كذلك في تحديد التصادم بنوع السفينة، ومن ثم يستوي أن تكون السفينة تجارية أم سفينة صيد أم سفينة نزهة، كما لا أهمية لاختلاف المالك، فيحدث التصادم بين سفينتين تابعتين لنفس المجهز، إذا أن كل سفينة تعد ذمة بحرية مستقلة ويؤمن عليها عادة لدى مؤمنين مختلفين.

ولا تشترط الفقرة الثانية لاعتبار الحادث تصادمًا أن يقع ارتطام بين السفينتين، أو بين السفينة والمركب الملاحي الداخلي، وإنما أوجبت التعويض حتى لو كانت الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة أو عن إهمال القيام بحركة أو عدم مراعاة الأحكام الوطنية أو الدولية بشأن تنظيم السير في البحار.

وترجع أصول هذا الحكم للمادة ١٣ من معاهدة التصادم المذكورة سابقاً، فالتصادم لا يقع دائماً بالارتطام المادي بالسفن بعضها مع بعض وإنما التصادم ينشأ كذلك عن أية حركة تقوم بها السفينة عن خطأ أو إهمال سواء كانت هذه الحركة واجبة أو مخالفة لقواعد السير في البحر.

والتصادم لا يقع إذا ارتطمت السفينة بجسم ثابت كرصيف أو حاجز أمواج أو صخور، ومن ثم، لا يخضع مثل هذا الحادث إلى أحكام هذا الفصل من هذا القانون وإنما للأحكام العامة للمسئولية، والحال كذلك لا يعد تصادمًا إذا ارتطمت السفينة بجسم عائم لا يعد سفينة أو مركب ملاحية داخلية، ككراكة أو رافعة أو حطام أو صندل أو طائرة بحرية.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٩٢ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢/١/٢٢٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٨٧ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣١٥)

تسري أحكام هذا الفصل على السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة أو كانت لأغراض غير تجارية.

### المذكرة الإيضاحية:

تطبق أحكام هذا الفصل الخاص بالتصادم من هذا القانون، على السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة أو كانت لأغراض غير تجارية، وهذا يعني أن التصادم الذي يقع بين سفينتين حربيتين لا يخضع إلى مثل هذه الأحكام، كذلك لا تسري هذه الأحكام على التصادم الذي يقع بين سفينة الإرشاد والسفينة التي استخدمتها وإنما تخضع إلى أحكام المادة ٣١١ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية)، كما لا تسري هذه الأحكام على التصادم الذي يحصل بين سفينة القطر والسفينة المقطورة نظراً لارتباط السفينتين بعقد سابق هو عقد القطر الذي يحدد التزامات كل منهما.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٩٣ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (٣١٦)

**يقع على المتضرر إثبات الضرر الناشئ عن التصادم.**

### المذكرة الإيضاحية:

إذا أوقع التصادم أضراراً، فإن هذه المادة، توجب على الشخص المضرور، أي الذي لحقه الضرر، إثبات الضرر الناشئ عن التصادم، والفعل الضار الذي أدى إلى إحداث هذه الأضرار وعلاقة السببية بينهما. والفعل الضار كواقعة مادية يجوز إثباتها بكافة طرق الإثبات من قبل الشخص المضرور، ويستعين عادة في الإثبات بالتقرير البحري وبدفتر يومية السفينة، وللمحكمة أن تأمر بإجراء تحقيق لسماع شهود التصادم، أو تأمر بتعيين خبراء لتحديد سبب التصادم وقيمة الأضرار الناجمة عنه.

يترتب على هذه المادة، أن المتضرر لا يجوز له التمسك بأحكام القواعد العامة في القانون المدني، التي تقضي بمسئولية كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية إذا تعلق الأمر بتصادم بحري وذلك لأن هذه المسئولية تقوم على قرينة خطأ الحارس وليس ثمة قرائن على الخطأ في مادة التصادم.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٩٤ من قانون التجارة البحرية المصري، المادة ٢٢٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٩٢ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣١٧)

١. إذا نشأ تصادم 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.

٢. إذا نشأ التصادم عن فعل ضار من إحدى السفن التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الذي يترتب على التصادم.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة للتصادم القهري والتصادم المشتبه في سببه في الفقرة الأولى من هذه المادة، والتصادم القهري هو الذي ينشأ عن قوة قاهرة، كضباب كثيف تستحيل معه الرؤية أو عاصفة عاتية، أو أمر السلطة العامة بالملاحة مع إطفاء الأنوار أثناء الحرب فيقع التصادم بين السفينتين من غير أن ينسب خطأ لإحدهما، أما التصادم المشتبه في سببه فهو الذي لا يمكن

تعيين سببه على وجه التحقق، فلا يمكن معرفة ما إذا كان راجعاً إلى قوة قاهرة، أو إلى خطأ أحد الربابنة أو إلى خطأ مشترك بينهما. وقد جمعت الفقرة الأولى بين هذين النوعين من التصادم وطبقت عليهما حكماً واحداً، وهذا يعني إلحاق التصادم المشتبه في سببه بالتصادم القهري، ومن ثم يتحملة من أصابه، ويسري هذا الحكم حتى ولو كانت السفن التي وقع بينها التصادم أو كانت إحدى هذه السفن راسية وقت وقوع الحادث وينفق هذا الحكم مع ما أخذت به اتفاقية التصادم الدولية (م ٢ الفقرة ٢). أما الفقرة الثانية، فهي تعرض للحالة العكسية، حيث ينشأ التصادم عن فعل ضار من إحدى السفن (خطأ) حينئذ وفي هذه الحالة، تلتزم السفينة بتعويض الضرر الذي ترتب على التصادم.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٩٥، والمادة ٢٩٦ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٢٤ و ٢٢٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٨٨ و ١٨٩ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣١٨)

١. إذا كان الفعل الضار مشتركاً قدرت مسؤولية كل سفينة من السفن التي حدث بينها التصادم بنسبة ما وقع منها، وإذا حالت الظروف دون تحديد نسبة ما وقع من كل سفينة وزعت المسؤولية بينها بالتساوي.

٢. تسأل السفن التي اشتركت في الفعل الضار بذات النسبة المنصوص عليها في الفقرة السابقة وبدون تضامن بينهما قبل الغير عن الأضرار التي تلحق بالسفن أو بحمولتها أو بالأمتهعة أو الأشياء

الأخرى الخاصة بالبحارة أو بأي شخص آخر موجود على السفينة.

٣. تكون المسؤولية قبل الغير بالتضامن إذا ترتبت على الفعل الضار وفاة شخص أو إصابته بجروح، ويكون للسفينة التي تدفع أكثر من حصتها الرجوع بالزيادة على السفن الأخرى.

#### المذكرة الإيضاحية:

أخذت الفقرة الأولى بمبدأ توزيع المسؤولية بنسبة جسامة الفعل الضار الذي وقع من كل سفينة (الخطأ)، في حالة ما يكون التصادم قد وقع نتيجة فعل ضار مشترك وقع من السفن المتصادمة، ومن ثم، تتحمل كل سفينة بنسبة ما وقع منها من فعل ضار، وبعد أن أقرت مبدأ توزيع المسؤولية بمقدار نسبة جسامة الفعل الضار، أخذ بمبدأ التساوي في المسؤولية إذا حالت الظروف التي أحاطت بواقعة التصادم دون تحديد نسبة ما وقع من كل سفينة ومدى مشاركتها بالفعل الضار.

ويراعى الفارق بين التصادم المشتبه في سببه، والتصادم الناشئ عن الفعل الضار (الخطأ) المشترك الذي لا يمكن فيه تحديد نسبة مشاركة كل سفينة من الفعل الضار (الخطأ) الذي صدر من كل سفينة، ففي الحالة الأولى لا يعرف سبب الحادث وما إذا كان ناشئاً عن قوة قاهرة أو فعل ضار وقع من إحدى السفينتين أو فعل ضار (خطأ) مشترك بينهما، أما في الحالة الثانية فيقوم الدليل على فعل ضار (خطأ) وقع من السفينتين، بيد أنه لا يمكن تحديد نسبة مشاركة كل واحدة منهما فيه.

وقد ينشأ عن التصادم بسبب الفعل الضار (الخطأ) المشترك ضرر يصيب بضائع الشاحنين أو أمتعة المسافرين أو الأشياء الأخرى الخاصة بالبحارة، حينئذ تسأل السفن التي اشتركت في الفعل الضار (الخطأ) بذات النسبة المنصوص عليها في الفقرة الأولى، أي على أساس مبدأ التوزيع النسبي أو مبدأ التساوي في توزيع المسؤولية ويطبق كل مبدأ في مجاله على النحو الموضح في الفقرة الأولى ومذكرتها الإيضاحية، مع أن القواعد العامة في القانون المدني تقضي بأن مالكي السفينتين الداخلتين في التصادم يكونان مسئولين بالتضامن قبل الغير، بيد أن التضامن لا يسلم من العيوب ذلك أن الشاحن أو المسافر سيتجنب الرجوع على الناقل الذي تعاقده معه حتى لا يحتاج في مواجهته بشرط الإعفاء من المسؤولية الوارد في سند الشحن أو تذكرة السفر أو بالإعفاء القانوني من المسؤولية، ويوجه دعواه إلى المجهز الآخر ويحصل منه على التعويض كاملاً، ثم يرجع الأخير على المجهز الناقل بنصيبه في التعويض فيفقد الناقل ميزة الإعفاء من المسؤولية، هذا إلى أن المجهز الذي يدفع التعويض كاملاً قد يصطدم بتحديد المسؤولية الذي يتمسك به المجهز الآخر.

على ضوء ما سبق فقد عنيت معاهدة التصادم على عدم الأخذ بمبدأ التضامن بين المسئولين بالنسبة إلى الغير في حالة الفعل الضار المشترك (الخطأ) إذا تعلق الأمر بأضرار مادية أصابت السفن أو بضائع الشاحنين أو أمتعة الركاب والطاقم (انظر المادة ٤ فقرة ٢ من معاهدة التصادم)، بل يلزم المتضرر بتقسيم مطالبته على المسئولين، خلافاً لما تقضي به القواعد العامة.



أما إذا ترتب عن التصادم وفاة شخص أو إصابته بجروح فقد أخذت الفقرة الثالثة من هذه المادة كما أخذت معاهدة التصادم (م ٤ فقرة ٣) بأحكام القواعد العامة وطبقت أحكام التضامن بين المسؤولين مراعاة لاعتبارات إنسانية بحتة، ويكون للسفينة التي تدفع أكثر من حصتها الرجوع بالزيادة على السفن الأخرى.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣/٢/١/٢٩٧ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٩٠ من القانون البحري القطري، والمادة ٣/٢/١/٢٢٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٣١٩)

تترتب المسؤولية المنصوص عليها في هذا الفصل ولو وقع التصادم بفعل ضار من المرشد وذلك مع عدم الإخلال بالقواعد العامة في المسؤولية.

#### المذكرة الإيضاحية:

أخذت هذه المادة عن المادة الخامسة من معاهدة التصادم، ويرجع أساس هذه المادة إلى أن المرشد يكون تابعاً للمجهز ويكون من ثم مسؤولاً عن أخطائه وأفعاله الضارة ولو كان الإرشاد إجبارياً، فمهمة المرشد تنحصر أساساً في تزويد الربان بالمعلومات عن مسالك الميناء وخط السير الواجب الاتباع، أما قيادة السفينة وإدارتها وتنفيذ مناوراتها فتظل للربان رغم وجود المرشد. على ضوء ما سبق إذا وقع التصادم بفعل ضار (خطأ) من المرشد، حينئذ تترتب المسؤولية المنصوص عليها في هذا الفصل كل ذلك مع عدم الإخلال بالقواعد العامة في المسؤولية.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٩٨ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٢٢٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٩١ من القانون  
البحري القطري.

#### مادة (٣٢٠)

١. 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 الإلتزام وعليه كلما أمكن ذلك أن يعلم السفن  
الأخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة  
المسافرة إليها.

٢. لا يكون المالك أو المجهز مسؤولاً عن مخالفة هذه الإلتزامات إلا  
إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه.

#### المذكرة الإيضاحية:

توجب الفقرة الأولى على ربان كل سفينة من السفن التي حدث التصادم بينها  
أن يبادر إلى اتخاذ إجراءات المساعدة الضرورية للسفن الأخرى وبحارتها  
والأشخاص الموجودين عليها، على أن واجب المساعدة هذا، يكون دائماً  
بالقدر الذي لا يعرض سفينة الربان أو بحارتها أو الأشخاص الموجودين  
عليها لخطر جدي.

وفي حالة إهمال الربان في اتخاذ هذه الإجراءات يكون مسئولاً عن تقصيره وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية، ومن ثم، عليه لكي يتخلص من مسؤوليته أن يثبت بأنه بذل العناية المطلوبة وهي عناية الرجل المعتاد وهو المعيار العام للمسئولية.

كما يلتزم الربان أن يعلم السفن الأخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المسافرة إليها.

الالتزامات التي أوجبتها الفقرة الأولى من هذه المادة لا يسأل عنها المالك وفقاً لأحكام الفقرة الثانية إلا إذا وقعت المخالفة لأي التزام من تلك الالتزامات بناء على تعليمات صريحة منه.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٩٩ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٣٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٩٣ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣٢١)

١. للمدعي إقامة الدعوى الناشئة عن التصادم أمام إحدى المحاكم الآتية :

- أ. المحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه.
- ب. المحكمة التي يقع في دائرتها الميناء الذي حجز فيه على السفن التي حدث بينها التصادم أو على إحدى هذه السفن.
- ج. المحكمة التي يقع في دائرتها أول ميناء فلسطيني لجأت إليه السفن أو إحداها التي حدث بينهما التصادم.

د. المحكمة التي يقع في دائرتها مكان حدوث التصادم إذا حدث التصادم في مياه فلسطينية.

٢. ويجوز للخصوم الاتفاق على رفع الدعوى أمام محكمة غير المحاكم المذكورة في الفقرة السابقة أو عرض النزاع على التحكيم.

#### المذكرة الإيضاحية:

تمنح المادة الأولى من المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري والمبرمة ببروكسل في ١٠ مايو ١٩٥٢م المدعي الحق في رفع الدعوى الناشئة عن التصادم أمام إحدى محاكم ثلاث حسب اختياره:

أ. محكمة موطن المدعى عليه.

ب. محكمة المكان الذي أجرى فيه الحجز على سفينة المدعى عليه.

ج. المحكمة التي يقع في دائرتها أول ميناء فلسطيني لجأت إليه السفن أو إحداهما التي حدثت بينهما التصادم.

د. المحكمة التي يقع في دائرتها مكان حدوث التصادم إذا حدث التصادم في مياه فلسطينية.

هكذا فقد أعطي للمدعي الحق في اختيار المحكمة التي يراها مناسبة له للنظر فيما يدعيه كنتيجة مترتبة على التصادم، وقد اقتبس قانون التجارة البحرية الفلسطيني هذا كله من معاهدة التصادم.

ومع ذلك فقد أجازت الفقرة الثانية من المادة للخصوم الاتفاق على ما يخالف أحكام الفقرة الأولى، أو أن يتفقوا على عرض النزاع على التحكيم.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٠٠ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٢٣١ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٩٤ من القانون  
البحري القطري.

#### مادة (٣٢٢)

١. تتقادم دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم بمضي سنتين من  
تاريخ وقوع الحادث ومع ذلك تتقادم دعاوى حق الرجوع المشار  
إليها في الفقرة (٣) من المادة (٣١٨) من هذا القانون بمضي سنة  
من تاريخ الوفاة.

٢. مع مراعاة أحكام القانون المدني يقف سريان المدد المنصوص  
عليها في الفقرة السابقة إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى  
عليها في المياه الإقليمية الفلسطينية، وكان المدعى من الأشخاص  
الذين يتمتعون بالجنسية الفلسطينية أو كان له موطن في فلسطين.

#### المذكرة الإيضاحية:

تخضع دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم إلى التقادم القصير، ومدته  
سنتان محسوبة من تاريخ وقوع الحادث (التصادم) ما عدا دعاوى الرجوع  
إذا ترتب على التصادم وفاة أحد الأشخاص أو أصيب بجرح، فتتقادم بسنة  
واحدة من تاريخ الوفاة (انظر المادة ٣١٨، ومذكرتها الإيضاحية)، وهذا  
الحكم منقول عن معاهدة التصادم (م ٧).

ويخضع هذا التقادم لأسباب وقف وانقطاع التقادم المقرر في القانون المدني،  
ومع ذلك يقف سريان التقادم إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها في

المياه الإقليمية الفلسطينية، وكان المدعي من الأشخاص الذين يتمتعون بالجنسية الفلسطينية أو كان له موطن في فلسطين. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٠١ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١٩٥ من القانون البحري القطري، والمادة ٢٣٢ و ٢٣٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

## الفصل الثاني

### المساعدة والإنقاذ

#### مادة (٣٢٣)

١. تسري أحكام هذا الفصل على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة الخطر وعلى الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية وذلك دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها المساعدة.
٢. تعد كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية بحسب الأحوال.

#### المذكرة الإيضاحية:

درج الفقه على تسمية هذا الفصل بالمساعدة البحرية، بينما أخذ قانون التجارة البحرية المصري اصطلاح الإنقاذ، حيث تقول المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون رقم ٢١٢ (بحري مصري) "لأن هذا اللفظ هو مدلول حصيلة العملية التي تبدأ دائماً بمساعدة وتنتهي بإنقاذ، فالمساعدة وسيلة والإنقاذ نتيجة،

وتسمية الأشياء بنتائجها خير من تعريفها بالوسائل التي تؤدي إليها" ومع ذلك عندما عرف جزء من الفقه الإنقاذ البحري، عرفه كوسيلة وليست كنتيجة، فيقول "هو المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى في حالة الخطر، وهذا هو تعريف المساعدة البحرية.

ونعتقد أن التسمية الصحيحة لهذا الفصل هي ما اختارها قانون التجارة البحرية الفلسطيني وذلك، بجمع الوسيلة والنتيجة إذا صح التعبير في التسمية، فالمساعدة والإنقاذ عملية متكاملة تبدأ بالمساعدة وذلك بتقديم يد العون وذلك لإنقاذ ما يمكن إنقاذه حيث تكون السفينة المراد مساعدتها في خطر، وهو الاصطلاح الذي أخذ به المشرع الكويتي والمشرع القطري في قانون التجارة البحرية.

وقد كان المشرع الفرنسي خلواً من تنظيم مثل هذه العملية، إلى أن صدر قانون ١٠ مارس ١٨٩١م الذي فرض على ربان كل سفينة تصطدم بغيرها الالتزام بتقديم المساعدة للسفينة الأخرى، ثم أبرمت بعد ذلك معاهدة التصادم سنة ١٩١٠م فأوجبت على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها بقدر ما كان ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي (م ٧ من المعاهدة).

إلا أن الحاجة بدت أكثر طموحاً، بحيث لا تنحصر المساعدة في حالة التصادم فقط، وإنما جعل الالتزام بالمساعدة والإنقاذ التزاماً قانونياً لا في حالة التصادم وحدها بل في جميع الحالات التي تتعرض لها السفينة من أخطار، وانتهى الحال إلى صدور معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض

القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ في ٢٣ ديسمبر ١٩١٠م، والتي تطبق على جميع أصحاب السفن إذا كانت السفينة التي تقوم بالإنقاذ أو السفينة التي أنقذت تابعة لإحدى الدول المتعاقدة، أما إذا كان أصحاب الشأن في عملية المساعدة والإنقاذ فلسطينيين فيطبق حينئذ قانون التجارة البحرية الفلسطيني. وقد أبرمت بعد معاهدة بروكسل اتفاقية لندن الجديدة المتعلقة بالإنقاذ في ٢٨ أبريل ١٩٨٩م.

وقد تأثرت هذه المادة بأحكام اتفاقية بروكسل في تحديد متى تعد المساعدة والإنقاذ واجبا بحرياً، فالفقرة الأولى منها، أوجبت الالتزام بالمساعدة والإنقاذ متى كانت السفينة في حالة خطر ومن ثم، فلم تقصر هذه المادة واجب المساعدة والإنقاذ على حالة التصادم وإنما أي خطر تتعرض له سفينة من السفن.

والمساعدة والإنقاذ البحري، يخضع لأحكام هذا الفصل إذا وقع بين سفينتين أو سفينة وأحد المراكب الملاحية الداخلية، أي أنه يكفي أن تكون إحدى المنشأتين العائمتين المشتركتين في العملية مما ينطبق عليها وصف السفينة حتى يعد الإنقاذ بحرياً، سواء أكانت هي السفينة المعرضة للخطر أو كانت التي تقوم بالإنقاذ، وسواء تم ذلك في المياه البحرية أم في المياه الإقليمية الداخلية.

أما إذا تم الإنقاذ بين مركبتين من مراكب الملاحة الداخلية، ولو كان ذلك في المياه البحرية فلا يعد الإنقاذ بحرياً ولا تنطبق عليه أحكامه.



يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٠٢ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٢٣٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١٩٧ من القانون  
البحري القطري.

#### مادة (٣٢٤)

تسري الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل، عدا أحكام الفقرة (٢)  
من المادة (٣٣٥) من هذا القانون على السفن البحرية ومراكب  
الملاحة الداخلية التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة  
عامة أو لأغراض غير تجارية، فإذا كانت هذه السفن أو المراكب  
مملوكة للدولة أو لشخص عام فلا تسري عليها أحكام المادة (٣٢٨)  
والفقرة (٢) من المادة (٣٣٥) من هذا القانون.

#### المذكرة الإيضاحية:

تخضع السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية التي تخصصها الدولة أو  
أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة أو لأغراض غير تجارية إلى الأحكام  
المنصوص عليها في هذا الفصل الخاص بأحكام المساعدة والإنقاذ مثلها في  
ذلك السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية الخاصة (المملوكة ملكية  
خاصة) ما عدا الفقرة الثانية من المادة ٣٣٥ والتي تتعلق بوقف سريان مدة  
التقادم إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها حيث أن الأموال العامة أو  
الأموال التي تخصص لخدمة عامة أو لأغراض غير تجارية لا يجوز الحجز  
عليها.

وإذا كانت هذه السفن أو المراكب مملوكة فعلاً للدولة أو لشخص عام، حينئذ  
لا تسري عليها أحكام المادة (٣٢٨) من هذا القانون) والتي تتعلق باستحقاق

المكافأة على أعمال المساعدة والإنقاذ، حيث أن هذه المادة تتعلق فقط بالسفن التي تعود ملكيتها إلى الأفراد ملكية خاصة، كما لا تسري عليها الفقرة ٢ من الفقرة ٣٣٥ من هذا القانون والتي تتعلق بوقف سريان مدة التقادم إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها حيث أن السفن التي تعود ملكيتها للدولة لا يجوز الحجز عليها.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٠٣ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب المادة ٢٠٨ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣٢٥)

١. على كل ربان أن يبادر إلى مساعدة وإنقاذ كل شخص يوجد في البحر معرضاً لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء، وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي.

٢. لا يكون مجهز السفينة مسئولاً عن مخالفة الإلتزام المشار إليه في الفقرة السابقة، إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه.

٣. يعاقب ربان السفينة الذي لا يقدم المساعدة والإنقاذ المذكور في الفقرة (١) من هذه المادة بالحبس مدة لا تجاوز ستة أشهر وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف دينار أردني أو بما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين، ولا يسأل المالك أو المجهز عما يحكم به للغير من تعويض بسبب هذه الجريمة.

## المذكرة الإيضاحية:

المساعدة والإنقاذ لا تنحصر على السفن والمراكب على ضوء المواد السابقة من هذا الفصل، وإنما يمتد نطاق المساعدة والإنقاذ إلى كل شخص يوجد في البحر ويكون معرضاً لخطر الهلاك (الغرق) ولو كان من الأعداء، وهذا ما يظهر الوجه الإنساني لعملية المساعدة والإنقاذ، وعلى الربان أن يبذل في ذلك القدر الكافي في أعمال المساعدة والإنقاذ ولا يتجاوز عن ذلك مما يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي.

ومعيار المساعدة والإنقاذ كما هو واضح، الإشراف سواء من السفينة أو المركب أو الشخص على خطر الهلاك حتى تعد المساعدة (المعونة) التي تقدم من الربان من قبيل أعمال الإنقاذ، وهذا ما يفسر القواعد الخاصة بالمساعدة والإنقاذ والمكافأة المرتفعة التي يستحقها من قام به.

ولا يشترط أن يكون خطر الهلاك حالاً، وإنما يجوز أو يكفي أن يكون محتمل الوقوع، فإذا فقدت السفينة دفتها أو أصيبت محركاتها بعطل في عرض البحر فليس هناك خطر حال، ولكن هذا الخطر محتمل الوقوع إذ يخشى اضطراب الجو وهياج البحر فتتعرض السفينة للتحطم والهلاك.

وعنصر الخطر هو الذي يميز المساعدة والإنقاذ عن عملية القطر، على الرغم أن القطر هو الصورة الغالبة لعملية المساعدة والإنقاذ، ومن ثم إذا لم تكن السفينة أو المركب في حالة الخطر، فإن عملية المساعدة للسفينة المقطورة لا تعد إنقاذاً وإنما تعد قطراً تطبيقاً عليه أحكام القطر.

وتظهر أهمية التمييز بين المساعدة والإنقاذ والقطر في أن عقد القطر هو عقد مقاوله يعطي السفينة القاطرة الحق في أجر ثابت يحسب على أساس الساعة

أو اليوم، أما الاتفاق على الإنقاذ ولو اتخذ تنفيذه شكل القطر فإنه اتفاق من طبيعة مختلفة يخول السفينة التي تقوم بالإنقاذ مكافأة أكبر تحدد على أساس مختلف.

وتطبيقاً على ذلك يعتبر القطر من قبيل أعمال المساعدة والإنقاذ إذا أصيبت محركات السفينة بعطل على مقربة من حطام أثناء عاصفة شديدة، وعلى عكس ذلك تعد الخدمة التي تؤدي قطراً لا إنقاذاً إذا لم تكن الأحوال الجوية سيئة ومضطربة إلى الحد الذي يعتبر خطراً على السفينة.

تحمل الفقرة الثانية مسؤولية مخالفة الإلتزام المشار إليه في الفقرة الأولى على مجهز السفينة إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه، وإلا كان الربان هو المسئول في مخالفة ما توجبه الفقرة الأولى من واجب المبادرة في المساعدة وإنقاذ كل شخص يوجد في البحر ويكون معرضاً لخطر الهلاك.

وإذا أخل الربان بواجبه بالمساعدة والإنقاذ على النحو المبين في الفقرة الأولى من هذه المادة، فإنه يعاقب وفقاً لأحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة بالحبس بمدة لا تتجاوز ستة أشهر وبغرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف دينار أردني أو بما يعادلها بالعملة المتداولة قانوناً أو بإحدى هاتين العقوبتين، ولا يسأل المالك أو المجهز عما يحكم به للغير من تعويض بسبب هذه الجريمة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٠٤/١/٢ من قانون التجارة البحرية المصري، ويتطابق مع المادة ١/٢٤٢ مع الفقرة الأولى من المادة ٣٢٥ بحري فلسطيني أما الفقرة الثالثة من هذه المادة فهي تطابق الفقرة الثانية من المادة ٢٤٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٠٦ من القانون البحري القطري.

## مادة (٣٢٦)

١. كل عمل من أعمال المساعدة والإنقاذ يعطي الحق في مكافأة عادلة شريطة أن يؤدي إلى نتيجة نافعة، ولا يجوز أن تزيد المكافأة على قيمة الأشياء التي أنقذت.

٢. إذا لم تؤد أعمال المساعدة والإنقاذ إلى نتيجة نافعة التزم مالك أو مجهز السفينة التي قدمت لها هذه الأعمال بالمصاريف التي أنفقت في هذا الشأن.

### المذكرة الإيضاحية:

تنشئ عملية المساعدة والإنقاذ للسفن أو المراكب أو الأشخاص المعرضين لخطر الهلاك، حقاً في المكافأة لصالح السفينة التي قامت به. ويرجع أساس هذه المكافأة كما يذهب إلى ذلك جانب من الفقه لأحكام الفضالة حيث أن السفينة المنقذة تتولى عن قصد القيام بشأن عاجل لحساب السفينة المنكوبة، ولكن يرد على هذا القول، أن الفضولي لا يستحق إلا النفقات الضرورية والنافعة التي سوغتها الظروف وتعويضاً عن الضرر الذي لحقه بسبب قيامه بالعمل، ولكنه لا يستحق أجراً على عمله، فالفضالة عمل مجرد من الرغبة في تحقيق الربح، في حين أن الإنقاذ البحري والمساعدة يخول الحق في مكافأة، ولا تعطى هذه المكافأة إذا نتج عن عملية المساعدة والإنقاذ نتيجة مفيدة، كما أن الفضالة عمل اختياري يتولاه شخص لحساب شخص آخر دون أن يكون ملتزماً بذلك، أما المساعدة والإنقاذ فقد يكون اختيارياً في بعض الحالات ولكنه إلزامي بنص القانون في حالات أخرى.

كما يذهب جانب آخر من الفقه إلى القول أن أساس المكافأة هو الإثراء بلا سبب، إلا أن هذا الاتجاه مردود عليه أيضاً، حيث أن من أثرى لا يلتزم إلا في حدود ما أثرى به، وأنه لو طبقت قواعد الإثراء بحذافيرها لوجب إعطاء السفينة المنقذة قيمة السفينة التي أنقذت بأكملها وهذا غير مقبول.

وإنما الصحيح كما ذهب إليه جانب آخر من الفقه، إلى أن أساس المكافأة يرجع إلى كون نظام المساعدة والإنقاذ نظام أصيل خاص بالقانون البحري ولا يندرج في أحد أنظمة القانون المدني المعروفة. ويفسر بالتضامن الذي يربط الملاحين بعضهم ببعض الآخر ويلزمهم بتقديم المعونة لمن هو في حاجة إليها، ولإغرائهم على تقديم الإنقاذ وتقديم المساعدة، تقرر مكافأة كبيرة عن نجاحه.

وقد حددت الفقرة الأولى بأن المكافأة في جميع الأحوال، يجب ألا تزيد على قيمة الأشياء التي أنقذت، وإذا لم تؤد أعمال المساعدة والإنقاذ إلى نتيجة نافعة التزم مالك السفينة أو مجهز السفينة التي قدمت لها هذه الأعمال بالمصاريف التي أنفقت في هذا الشأن، وترتبط كما هو واضح من هذه المادة المكافأة بتحقيق نتيجة مفيدة للسفينة المنقذة، فعملية المساعدة والإنقاذ عملية احتمالية تقوم بها السفينة المنقذة على مسئوليتها، فإذا نجحت حصلت مكافأة ضخمة على ذلك وإذا فشلت فلا تحصل على مكافأة.

ولا يشترط في الفائدة التي تعود من عملية المساعدة والإنقاذ أن تكون كاملة، فيصح أن يترتب عليها فائدة جزئية كإنقاذ البضائع أو ملحقات السفينة دون السفينة ذاتها، حينئذ تستحق مكافأة جزئية على قدر ما تم إنقاذه. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/٣٠٥ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب المادة ٢٠٤ من القانون البحري القطري، والمادة ٢٤١ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٣٢٧)

لا يستحق الأشخاص الذين اشتركوا في أعمال المساعدة والإنقاذ أي مكافأة أو مصاريف إذا كانت السفينة التي قدمت لها هذه الأعمال قد رفضت معونتهم صراحةً ولسبب معقول.

#### المذكرة الإيضاحية:

لا تفرض المساعدة والإنقاذ على السفينة التي تكون في حالة خطر الهلاك، بل على هذه السفينة أن تسعى بوسائلها الخاصة لدرء هذا الخطر، وقد يكون لرفض السفينة المراد إغايتها وتقديم يد المعونة والإنقاذ ما يبرره إذا تقدمت عدة سفن لإغايتها وإنقاذها فإن لها أن تقبل معونة بعضها ورفض معونة البعض الآخر.

وإذا قدمت المعونة رغم رفض السفينة المغاتة لها فلا تستحق أية مكافأة وفقاً لأحكام هذه المادة المأخوذة عن المادة الثالثة من المعاهدة الدولية، شريطة أن يكون الرفض صريحاً ومعقولاً، ومن ثم لو فرض أن السفينة أوشكت على الغرق ورفض ربانها المعونة المعروضة عليه تفادياً لدفع المكافأة، فإن

رفضه لا يمكن أن يعد مقبولاً وتستحق المكافأة على المعونة التي تقدم رغم معارضته في هذه الحالة.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٠٦ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ١٩٩ من القانون البحري القطري، والمادة ٢٣٦ من قانون التجارة  
البحرية الكويتي.

### مادة (٣٢٨)

تستحق المكافأة ولو تمت المساعدة والإنقاذ بين سفن مملوكة لشخص  
واحد.

#### المذكرة الإيضاحية:

المكافأة على أعمال المساعدة والإنقاذ تستحق بغض النظر عن ملاك أو  
المجهزين للسفن المقدم منها المساعدة والإنقاذ أو المقدم لها ذلك، ومن ثم إذا  
تمت مساعدة أو إنقاذ سفينة في حالة خطر الهلاك، من سفينة يملكها نفس  
المالك الأول أو المجهز الأول فإن السفينة المنقذة تستحق المكافأة بغض  
النظر إن كان المالك للسفينتين واحداً أم أكثر من واحد، (انظر المادة ٣٢٦  
من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية).

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٠٧ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٢٣٥ الفقرة الثالثة منها من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة  
٢/١٩٨ من القانون البحري القطري.



## مادة (٣٢٩)

١. 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.
٢. لا تستحق أي مكافأة أو مصاريف عن إنقاذ رسائل البريد أيا كان نوعها.

### المذكرة الإيضاحية:

عملية القطر تختلف عن عملية المساعدة والإنقاذ (انظر مذكرة المادة ٣٢٥ من هذا القانون الإيضاحية)، ومن ثم لا تستحق السفينة القاطرة أي مكافأة أو مصاريف عن إنقاذ السفينة التي تقطرها أو البضائع أو الأشخاص الموجودين عليها، إلا إذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في عملية القطر، ويكون للقاضي السلطة التقديرية في تقدير ما إذا كانت الأعمال التي تدعيها السفينة القاطرة تدخل في أعمال القطر أم لا، ومثال الخدمات الاستثنائية قيام القاطرة بإطفاء حريق شبت في السفينة المقطورة أو بتخفيف حمولتها أو بتعويم السفينة المقطورة الجانحة، ويرجع عدم استحقاق السفينة القاطرة للمكافأة، إلى أن مالك السفينة القاطرة أو تجهزها، ملزم بتنفيذ ذلك وفقاً لأحكام عقد القطر، كما لا تستحق أي مكافأة أو مصاريف عن إنقاذ رسائل البريد أياً كان نوعها.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٠٨ و ٣٠٩ من قانون التجارة البحرية المصرية، والمادة ٢٣٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٠٠ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣٣٠)

١. يتفق الطرفان على مقدار المكافأة فإذا لم يتفقا حددت المحكمة مقدارها وتحدد بالكيفية ذاتها نسبة توزيع المكافأة بين السفن التي اشتركت في عمليات المساعدة والإنقاذ وكذلك نسبة التوزيع بين مالك السفينة وربانها وبحارتها.
٢. إذا كانت السفينة التي قامت بالمساعدة والإنقاذ سفينة أجنبية فيتم التوزيع بين مالكيها وربانها والأشخاص الذين في خدمتها طبقاً لقانون الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة لطرق تقدير المكافأة التي تستحقها السفينة التي قامت بأعمال المساعدة والإنقاذ، فتعطي هذه المادة للاتفاق الأولوية في تقدير المكافأة، فإذا وجد مثل هذا الاتفاق طبقت أحكامه فإلغى شريعة المتعاقدين، وفي حالة عدم وجود مثل هذا الاتفاق تتولى عندئذ تقدير المكافأة المحكمة التي لها أن تحدد مقدارها وكيفية توزيعها بين السفن التي اشتركت في عمليات المساعدة والإنقاذ على أساس النسبة التي تحدها، كما تحدد نسبة التوزيع بين مالك السفينة وربانها وبحارتها.

كما تعرض هذه المادة وفي فقرتها الثانية للحالة التي تكون السفينة التي قامت بأعمال المساعدة والإنقاذ سفينة أجنبية لا فلسطينية، عندئذ يتم توزيع المكافأة

بين ربانها ومالكها والأشخاص الذين في خدمتها طبقاً لقانون الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/٣١٠ من قانون التجارة البحرية المصرية، والمادة ٢/١/٢٣٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢١٠ من القانون البحري القطري.

### مادة (٣٣١)

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

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

### المذكرة الإيضاحية:

عندما عرضت مسألة استحقاق المكافأة عن إنقاذ الأشخاص وهم في حالة خطر الهلاك ضمن معاهدة المساعدة والإنقاذ، انتهت المعاهدة إلى أن السفينة التي قدمت المساعدة والإنقاذ للأشخاص لا تستحق عنهم أي مكافأة وذلك لأن إنقاذ الأرواح البشرية واجب إنساني محض فضلاً عن استحالة تقدير الخدمة التي تؤدي في هذه الحالة، كما أن المساعدة البحرية تعد خسارة مشتركة، والأشخاص الذين يفيدون من هذه الخسارة لا يشتركون في تحملها، لذا جاءت المادة التاسعة من المعاهدة تقرر بما يأتي "لا يستحق أي أجر على

الأشخاص الذين صار إنقاذهم" وقد أخذ بهذا الحكم قانون التجارة البحرية الكويتي الفقرة الأولى من المادة ٢٣٩ منه.

على أن الفقرة الثانية من المادة ٩ من المعاهدة عرضت بعد ذلك للحالة التي تقدم فيها المساعدة للأشخاص والأموال معاً وهو الوضع الغالب، فنصت بأن منقذي الأرواح البشرية الذين يتدخلون بمناسبة الحادث الذي أدى إلى الإنقاذ يستحقون حصة عادلة في المكافأة التي تعطى لمنقذي السفينة وشحناتها وملحقاتها، إذ أن منقذي الأرواح البشرية قد تعرضوا لنفس المخاطر التي تعرض لها منقذو الأموال فمن العدالة أن يستحقوا نصيباً من المكافأة.

وقد خالفت المادة ٣٣١ من هذا القانون أحكام المعاهدة، حيث أوجبت المكافأة عن إنقاذ الأشخاص، حيث أنه من غير المنطقي أن تستحق المكافأة عند إنقاذ الأموال ولا تستحق عند إنقاذ الأشخاص، إذ يخشى أن يفضل بحارة السفينة المنقذة - أو على الأقل ذوو النفوس المريضة منهم - إنقاذ البضائع على إنقاذ الأشخاص لعلمهم أنهم سوف لا يكافئون على هذا الإنقاذ، ثم أنه من الإنصاف أن يحصل المنقذ على مكافأة نظير جهده ومخاطرته إذا كانت الحالة المالية للشخص الذي أنقذ تسمح بدفع المكافأة.

والمكافأة تحدد من قبل القاضي عند الخلاف على تقديرها، ويجوز للقاضي أن يعفي الشخص الذي أنقذ من أداء المكافأة إذا كان حالته المالية تبرر ذلك. وقد جعلت الفقرة الثانية من هذه المادة لمنقذي الأرواح البشرية نصيباً عادلاً من المكافأة التي تعطى لمنقذي السفينة والحمولة في حالة إنقاذ الأشخاص والأموال معاً، ولم تجز الجمع بين هذا النصيب والمكافأة المشار إليها في الفقرة الأولى.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣١١/١/٢ من قانون التجارة البحرية المصري، والفقرة الثانية من المادة ٢٣٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٠٢ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣٣٢)

١. يجوز للمحكمة المختصة بناء على طلب أحد الطرفين إبطال أو تعديل كل إتفاق على المساعدة والإنقاذ تم وقت الخطر وتحت تأثيره إذا وجدت أن شروط الإتفاق غير عادلة.

٢. في جميع الأحوال يجوز للمحكمة بناء على طلب ذوي الشأن إبطال أو تعديل الإتفاق المذكور إذا تبين أن رضاء أحد الطرفين شابه تدليس أو إخفاء للحقيقة أو أن المكافأة لا تتناسب زيادة أو نقصان والخدمات التي أديت.

#### المذكرة الإيضاحية:

أخذت هذه المادة من المادة ٧ من المعاهدة، حيث قضت الفقرة الأولى منها على أن "كل اتفاق بالمساعدة والإنقاذ يبرم وقت الخطر وتحت تأثيره يجوز للقاضي إبطاله أو تعديله بناء على طلب أحد الطرفين إذ رأى القاضي أن الشروط المتفق عليها غير عادلة"، وقد نصت الفقرة الثانية من المادة ٧ من المعاهدة "وفي جميع الأحوال إذا ثبت أن رضاء أحد الطرفين قد أفسد بالتدليس أو التستر أو أن قيمة الأجر مبالغ فيها زيادة أو نقصاً بحيث لا تتناسب مع الخدمة المؤداة فإنه يجوز للقاضي أن يبطل أو يعدل هذا الإتفاق بناء على طلب صاحب المصلحة في ذلك".

يؤخذ من هذه النصوص سواء نص المادة ٣٣٢ من هذا القانون أو المادة ٧ من معاهدة المساعدة والإنقاذ الدولي بأن هناك ثلاث حالات لإبطال الاتفاق أو تعديله هي:

١. إذا أبرم الاتفاق وقت الخطر وتحت تأثيره، في هذه الحالة لا يجوز إبطال العقد أو تعديله إلا إذا رأى القاضي أن الشروط المتفق عليها غير عادلة مما يجعل الغبن سبباً خاصاً لبطلان اتفاق الإنقاذ أو تعديله.
٢. إذا كان رضاء أحد المتعاقدين قد شابه تدليس أو كتمان، وسواء صدر التدليس من ربان السفينة المنقذة بأن لجأ إلى حيل لإيهام السفينة بأنها في حالة خطر، أو يصدر من ربان السفينة المنكوبة الذي يسكت عمداً عن بيان حقيقة الخطر وصعوبات الإنقاذ، وقد اعتبرت المعاهدة السكوت تدليساً، ويراعى أن المعاهدة لم تقتصر على إجازة إبطال العقد في هذه الحالة كما تقضي القواعد العامة بل أجازت للقاضي كذلك تعديل الاتفاق.
٣. إذا كانت قيمة المكافأة مبالغاً فيها زيادة أو نقصاً بحيث لا تتناسب مع الخدمة المؤداة، وهذا الحكم يعد تطبيقاً للقواعد العامة في الغبن أو الاستغلال في التشريعات الحديثة، لكن يلاحظ أن الحالة الأولى من أحوال الإبطال أو التعديل تدخل في نطاق الحالة الثالثة، لأن الشروط المتفق عليها لا تكون غير عادلة إلا إذا انتفى التناسب والتعادل بين قيمة المكافأة والخدمة المؤداة.

يقارب حكم هذه المادة مع المادة ٣١٢ من قانون التجارة البحرية المصري، ويتطابق مع المادة ٢/١/٢٤٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويتطابق مع المادة ٢٠٣ من القانون البحري القطري.

### مادة (٣٣٣)

١. تراعي المحكمة في تحديد المكافأة تبعاً للظروف الأساسية الآتية حسب ترتيب ذكرهما:

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

ب. قيمة الأشياء التي أنقذت وأجرة النقل.

٢. تراعي المحكمة الأساسين ذاتهما عند توزيع المكافأة بين القائمين بالإنقاذ إذا تعددوا.

### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة الحالة التي تقدر فيها المحكمة المكافأة، إذا لم يتم الإتفاق على ذلك بين الطرفين، على أن القاضي، عليه أن يراعى في تقدير المكافأة

الأساسين اللذين ذكرتهما هذه المادة وفقاً للترتيب الوارد في الفقرة الأولى منها.

وأول هذه الأسس: هو مقدار المنفعة التي نتجت عن الإنقاذ، والمنفعة التي تترتب تتفاوت في المرتبة، فقد ينجح المنقذ مثلاً في تخفيف حمولة السفينة، ثم تقوم سفينة أخرى بتعويضها، كما يجب على القاضي ضمن هذا الأساس أن يراعي مجهودات وكفاءة الأشخاص الذين اشتركوا في الإنقاذ، والخطر الذي تعرضت له السفينة التي أنقذت وركابها وطاقمها وشحناتها وبالمنقذين والسفينة المنقذة والأشخاص الموجودين عليها والبضائع المشحونة في السفينة والمدة التي استغرقتها عمليات الإنقاذ، والمصاريف التي أنفقت على عملية المساعدة والإنقاذ، كثمن الوقود، وأجور الطاقم الإضافية، والأضرار التي نتجت عن عمليات المساعدة والإنقاذ كالأضرار المادية التي لحقت بالسفينة المنقذة والأضرار البدنية التي لحقت الطاقم، وأخطار المسؤولية وغير ذلك مما تعرض له المنقذون، كالمسؤولية التي يتحملها المنقذ بسبب عملية الإنقاذ قبل الغير أو قبل الشاحنين كما يجب على القاضي مراعاة قيمة الأدوات التي استعملها المنقذون، ونوع الخدمة المخصصة لها السفينة المنقذة إذا اقتضى الحال ذلك، وعلى وجه الخصوص إذا كانت السفينة مخصصة للإنقاذ ومن ثم يجب على القاضي تقدير المكافأة على أسس أكثر اتساعاً نظراً لأنها لا تعمل كل الوقت بل تظل عاطلة حتى تدعو الظروف إلى تقديم المساعدة لسفينة في حالة الخطر.

وثاني هذه الأسس هو قيمة الأشياء التي أنقذت، فتقدر قيمة السفينة والحمولة التي أنقذت معاً ويعطى المنقذ نسبة مئوية من هذه القيمة، ولم تحدد المعاهدة



ولا هذه المادة نسبة ثابتة لما تدخل به الأشياء المنقذة في تقدير المكافأة فالأمر متروك لتقدير القاضي المطلق، وقد تصل مكافأة الإنقاذ في العمل إلى ٦٠ في المائة من قيمة الأشياء المنقذة، ولا يجوز في أية حالة أن يزيد المبلغ الذي يدفع على قيمة الأشياء التي صار إنقاذها. وعلى المحكمة وفقاً للفقرة الثانية، مراعاة الأساسين السابقين عند توزيع المكافأة بين القائمين بالإنقاذ إذا تعددوا. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣١٣ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٤١ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٠٤ و ٢٠٥ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣٣٤)

يجوز للمحكمة أن تقضي بتخفيض المكافأة أو إلغائها إذا تبين أن القائمين بالإنقاذ قد ارتكبوا أفعالاً ضارة جعلت الإنقاذ لازماً أو إذا ارتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو وقع منهم غير ذلك من أعمال الغش.

#### المذكرة الإيضاحية:

خولت هذه المادة للمحكمة الحق في تخفيض المكافأة أو إلغائها إذا تبين أن القائمين على تقديم المساعدة والإنقاذ قد ارتكبوا أفعالاً ضارة كان من نتائجها أن جعلت الإنقاذ مهمة ضرورية للسفينة التي تحتاج إلى ذلك، أو أنهم ارتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة، أو وقع منهم غير ذلك من أعمال الغش، وتخضع كل هذه الأفعال إلى تقدير المحكمة والحرمان من المكافأة في هذه الحالة يعد عقوبة مدنية لا تخل بتطبيق العقوبة الجنائية، ومثال لتطبيق هذه

المادة، إذا تسببت السفينة المنقذة بخطئها في وضع السفينة الأخرى في حالة الخطر، كما في حالة التصادم الناشئ عن الخطأ فإن المساعدة التي تقدم والإنقاذ لا تستحق عنه أية مكافأة، لأن السفينة المنقذة لم تفعل في هذه الحالة أكثر من إصلاح الضرر الناشئ عن خطئها أو التخفيف من آثاره. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣١٤ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢/٢٠٥ من القانون البحري القطري، والفقرة الثالثة من المادة ٢٤١ من قانون التجارة البحرية الكويتي، وتطابق الفقرة الأخيرة من المادة ٨ من المعاهدة، والتي تقضي بما يأتي "يجوز للقاضي أن يحكم بتخفيض الأجر أو برفضه إذا ظهر أن المنقذين قد تسببوا بخطئهم في جعل الإنقاذ أو المساعدة ضرورياً" وتضيف المادة الثامنة من المعاهدة أنه "أو أنهم ارتكبوا جرائم سرقة أو إخفاء أشياء مسروقة أو غير ذلك من أعمال الغش".

#### مادة (٣٣٥)

١. تتقدم دعاوى المطالبة بالمكافأة أو المصاريف عن المساعدة والإنقاذ بمضي سنتين من تاريخ إنتهاء أعمال المساعدة والإنقاذ.
٢. مع مراعاة أحكام القانون المدني يقف سريان المدة المنصوص عليها في الفقرة السابقة إذا تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها في المياه الإقليمية وكان المدعي من الأشخاص الذين يتمتعون بالجنسية الفلسطينية أو كان له موطن في فلسطين.

#### المذكرة الإيضاحية:

أخضعت الفقرة الأولى من هذه المادة دعاوى المطالبة بالمكافأة أو المصاريف عن أعمال المساعدة والإنقاذ للتقادم القصير، مثلها في ذلك مثل

جميع الدعاوى الأخرى التي تترتب عن الأعمال التي تخضع لهذا القانون، ومدة التقادم سنتان ولنفس الهدف في إنهاء المنازعات المتعلقة بمثل هذه الأعمال، وتبدأ من تاريخ انتهاء أعمال المساعدة والإنقاذ.

ومن أسباب وقف سريان المدة المحددة في الفقرة الأولى، تعذر الحجز على السفينة المدعى عليها في المياه الإقليمية وكان المدعى من الأشخاص الذين يتمتعون بالجنسية الفلسطينية أو كان له موطن في فلسطين، كما تقف بالأسباب التي يقررها القانون المدني.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/٣١٥ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٠٧ من القانون البحري القطري، والمادة ٢٤٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٣٣٦)

يقع باطلاً كل إتفاق يقضي باختصاص محكمة أجنبية بنظر الدعاوى الناشئة عن المساعدة والإنقاذ أو بإجراء التحكيم في هذه الدعاوى خارج فلسطين وذلك إذا وقعت المساعدة والإنقاذ في المياه الفلسطينية وكانت السفينة التي قامت بالإنقاذ أو السفينة التي أنقذت تتمتع بالجنسية الفلسطينية.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعقد هذه المادة الاختصاص للمحاكم الفلسطينية وكذلك التحكيم لجميع الدعاوى الناشئة عن المساعدة والإنقاذ وعلى وجه الخصوص إذا وقعت أعمال المساعدة والإنقاذ في المياه الفلسطينية وكانت السفينة التي قامت بعمليات المساعدة والإنقاذ أو كانت السفينة التي أنقذت تتمتع بالجنسية

السلطينية، ومن ثم، يقع باطلاً كل اتفاق يقضي باختصاص محكمة أجنبية لمثل الدعاوى المذكورة إذا توافرت شروط انعقاد الاختصاص للمحاكم السلطينية سواء أكان ذلك للدعاوى أو التحكيم. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣١٦ من قانون التجارة البحرية المصري.

### الفصل الثالث

### الخسارات البحرية

#### مادة (٣٣٧)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

يقصد بالخسارات البحرية، جميع الأضرار التي تحصل للسفينة والبضائع وجميع المصاريف الاستثنائية التي أنفقت على السفينة والبضائع. والخسارات خاصة وعامة، ويراد بالخاصة الخسارات التي يتحملها من تقع به فيتحمل المجهز الخسارة التي لحقت للسفينة أو أنفقت في سبيلها، كما يتحمل الشاحن الخسارة التي لحقت بضاعته أو أنفقت بسببها ما لم يكن المجهز مسؤولاً عنها، وهذا النوع من الخسارات لا حصر لها، كالأضرار اللاحقة للبضائع بسبب عيب خاص بها أو بسبب العاصفة أو الغرق أو الجنوح أو المصادرة.... الخ، ويراد بالعامية: (المشتركة) الأضرار التي

تحصل اختياريًا في حالة الخطر وكذلك المصاريف التي تتفق عن قصد في مثل هذه الأحوال من أجل السلامة العامة، وهذه الخسارات يتحملها المجهز والشاحنون، كأن يقوم الربان بإلقاء بعض البضائع في البحر أو بكسر شراعات السفينة وصواريخها تخفيفاً لحمولتها وتمكيناً لها من متابعة السفر... الخ.

ويرجع جذور نظام الخسارات البحرية، إلى قانون رودس الذي كان سائداً في جزيرة رودس أيام الفينيقيين، فنظام الخسارات البحرية يعد من أقدم النظم في القانون البحري، ثم أخذ الرومان هذا القانون وأسموه "قانون رودس الخاص بالرمي في البحر" وقد أعطى الربان دعوى أخرى على الشاحنين للمطالبة بقيمة ما أفادوه من جراء التضحية، وقد تم تدوين هذا القانون "وجوب أخذ رأي الشاحنين من قبل الربان قبل أن يقوم بإلقاء البضائع في البحر، فإذا وافق الشاحنون قام الربان بالرمي.

ثم جاءت أحكام أوليرون، فأوجب الحصول على موافقة الشاحنين قبل القيام بالرمي أو قبل التضحية ببعض أجزاء السفينة تخفيفاً لحمولتها وتمكيناً لها من تفادي الخطر ومتابعة السفر، وفي حالة غياب الشاحنين، يأخذ الربان رأي الملاحين المرافقين معه على أن التضحية لا مفر منها ولا مناص.

تبع ذلك القانون الفرنسي الصادر سنة ١٦٨١ وأخذ بنظام الخسارات المشتركة، وتبعه التقنين التجاري الفرنسي سنة ١٨٠٧.

وقد انتهى الحال إلى صدور قواعد يورك وأنفرس والتي عملت على وضع قواعد موحدة تتسم بطابع الجدية وتتفق وحالة الملاحة البحرية الحديثة، وقد ووفق على هذه القواعد وعددها ١٨ قاعدة في مؤتمر ليفربول سنة ١٨٩٠،

وقد استكملت هذه القواعد في المؤتمر الذي عقد في استوكهلم سنة ١٩٢٤ وقد احتفظ هذا المؤتمر باسم قواعد يورك وانفرس مع استبدال رقم السنة ب١٩٢٤، وقد جاءت قواعد ١٩٢٤ متكاملة فقد تضمنت تعريفاً للخسارات المشتركة، كما تشتمل على قواعد عامة تحكم هذه الخسارات وتأتي في المقدمة.

وقد أضيف على قواعد يورك وانفرس بعد التعديلات الجزئية في المؤتمر الذي عقدته اللجنة الدولية في امستردام في سبتمبر ١٩٤٩ وانتهى إلى وضع قواعد "يورك وانفرس" سنة ١٩٥٠ والتعديل الجوهري الذي دخل على هذه القواعد هو إضافة قاعدة تمهيدية خاصة للتفسير، ثم دخل عليها تعديل أخير في هامبورج سنة ١٩٧٤.

وقواعد "يورك وانفرس" ذات طابع إلزامي، وتستمد إلزاميتها من الاتفاق على اتباعها وفقاً للطريقة التي التزمها جمعية القانون الدولي في توحيد القانون البحري بإيجاد عادات اتفاقية تحل محل القواعد الوطنية.

وقد اقتبس قانون التجارة البحرية الفلسطيني قواعد الخسارات البحرية من بعض التشريعات العربية، وقواعد يورك وانفرس.

ويرجع بعض الفقهاء الأساس القانوني لنظرية الخسارات البحرية، إلى قواعد الإثراء بلا سبب وبعضهم أرجعها إلى فكرة اتحاد المصالح بين المجهز والشاحنين ضد مخاطر البحر، وأخيراً يرجعها البعض إلى فكرة الإتفاق الضمني بين المجهز والشاحنين وهذا يعني أن هذا النظام يعد نظاماً مستقلاً عن القواعد العامة، لأنه نظام بحري أصيل يتضمن خروجاً على القواعد

العامّة، يقوم على اتفاق ضمّني بين المجهز والشاحنين يشتركون بمقتضاه في تحمل المخاطر التي تتعرض لها الرسالة البحرية. وتشير هذه المادة بأنّ الخسارات البحرية، تسري عليها أولاً ما يتفق عليه بين الرّبان والشاحنين، وفي حالة عدم وجود الاتفاق، طبقت أحكام هذا الفصل، وإن لم يوجد حينئذ تحيل هذه المادة إلى القواعد المقررة في العرف البحري. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣١٧ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٤٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٠٩ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣٣٨)

١. الخسارات البحرية إما مشتركة وإما خاصة.
٢. يفترض أن الخسارة خاصة، وعلى من يدعي أنها خسارة مشتركة إثبات ذلك.
٣. يتحمل الخسارة الخاصة مالك الشئ الذي لحقه الضرر أو من انفق المصروفات مع مراعاة حقه في الرجوع على من أحدث الضرر أو أفاد من المصروفات التي أنفقت.
٤. تعد خسارة مشتركة كل تضحية أو مصروفات اعتبارية يقرها الرّبان تبذل أو تنفق عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لاتقاء خطر داهم يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها وكل خسارة لا تنطبق عليها هذه الفقرة تعد خسارة خاصة.

### المذكرة الإيضاحية:

تتنوع الخسارات البحرية إما خسارات بحرية مشتركة (عامة) وإما خسارات بحرية خاصة (انظر المادة ٣٣٧ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية). والأصل في الخسارات البحرية كما تقرر الفقرة الثانية من هذه المادة إنها خسارة خاصة، ومن يدعي غير ذلك، أن يقيم الدليل على أنها خسارات مشتركة (عامة)، فالقرينة التي وضعتها هذه الفقرة بافتراض خصوصية الخسارة عند وقوعها ضعيفة يجوز إثبات عكسها ممن يدعي عموميتها (المشتركة).

وتحمل الفقرة الثالثة من هذه المادة الخسارة الخاصة على مالك الشيء الذي لحقه الضرر أو من أنفق المصروفات مع حقه في الرجوع على من أحدث الضرر أو أفاد من المصروفات التي أنفقت بالتعويض. وقد تناولت الفقرة الرابعة من هذه المادة الخسارات البحرية المشتركة (العامة) (انظر المادة ٣٣٧ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية). وتعد هذه الفقرة كل خسارة لا تنطبق عليها مواصفات الخسارات البحرية المشتركة التي عددها خسارة خاصة تنطبق عليها أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ١/٣١٩ بالنسبة للفقرة الرابعة بحري فلسطيني، والفقرة الثانية للفقرة الثانية بحري فلسطيني، والمادة ٣٢٠ بالنسبة للفقرة الثالثة بحري فلسطيني، بينما يتطابق مع المادة ٢٤٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي، بالنسبة للفقرة الأولى بحري فلسطيني، والمادة ١/٢٤٦ من



قانون التجارة البحرية الكويتي بالنسبة للفقرة الرابعة بحري فلسطيني والفقرة الثالثة بحري كويتي بالنسبة للفقرة الثانية بحري فلسطيني.

### مادة (٣٣٩)

يعد من الخسارات المشتركة بوجه خاص ما يأتي :

١. رمي البضائع في البحر والأضرار التي تصيب السفينة أو الشحنة بسبب ذلك.
٢. جنوح السفينة من أجل السلامة العامة وتقوية الأشرعة أو زيادة البخار أو القوة المحركة بقصد إعادة تعويمها والأضرار التي تصيب السفينة أو الشحنة بسبب ذلك.
٣. الأضرار التي تلحق السفينة أو الشحنة أو بإحدهما بسبب الماء أو جنح السفينة أو خرقها لإطفاء نار شبت فيها، ومع ذلك لا تدخل في الخسارات المشتركة أضرار الحريق التي تلحق بجزء من السفينة أو بالبضائع المشحونة صبا أو ببعض الطرود.
٤. النفقات التي تصرف في حالة الجنوح الإجباري لتخفيف حمولة السفينة واستئجار الموانئ لهذا الغرض وإعادة شحن البضائع على السفينة.
٥. الأشياء والمؤن التي تقتضي السلامة العامة استعمالها كوقود إذا كانت السفينة قد زودت بالوقود الكافي.

٦. نفقات التجاء السفينة لأجل السلامة العامة إلى ميناء أو مرسى بسبب ظروف غير عادية اعتيادية ونفقات استئناف سفرها بحمولتها الأولى أو بجزء منها ونفقات توجيهها لإصلاحها في ميناء غير الميناء الذي ترسو فيه.
٧. مصاريف تفريغ البضائع أو الوقود أو المؤن إذا كان ذلك ضرورياً لإصلاح ضرر لحق بالسفينة ولا تستطيع متابعة السفر دون إصلاحه وما يتبع ذلك من نفقات إعادة شحن البضائع ورسوها وتخزينها والتأمين عليها والأضرار التي تلحق الشحنة والوقود والمؤن أثناء القيام بهذه العمليات.
٨. نفقات الإصلاحات المؤقتة للسفينة.
٩. أجور الربان والبحارة وقيمة الوقود والمؤن التي استهلكت أثناء امتداد السفر بسبب التجاء السفينة إلى ميناء أو مرسى لتحتمي فيه أو لتجري فيه إصلاحات تعد من الخسارات المشتركة وذلك خلال المدة المعقولة لتصبح السفينة صالحة لمتابعة السفر.
١٠. فقدان أجرة السفينة بعد استنزال نفقات تحميلها إذا كان هذا الفقدان بسبب خسارة مشتركة ما لم يكن متفقاً على استحقاق الأجرة في جميع الأحوال.
١١. نفقات مساعدة السفينة وإنقاذها وقطرها.
١٢. مصاريف تسوية الخسارات المشتركة.

### المذكرة الإيضاحية:

لقد عدت هذه المادة ما يعد من الخسارات المشتركة (العامة) والتي يتحملها مالك السفينة والشاحنين والتعداد الذي ورد في هذه المادة لم يرد على سبيل الحصر وإنما على سبيل المثال.

يتضح من هذا التعداد أن الخسارة لكي تكون مشتركة (عامة) يجب أن تتوفر فيها الشروط الآتية:

١. حصول تضحية اختيارية من الربان.
  ٢. أن تكون التضحية الاختيارية لدرء خطر يهدد الرسالة البحرية.
  ٣. أن تكون التضحية الاختيارية لأجل السلامة العامة.
- يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢١٠ من القانون البحري القطري.

### مادة (٣٤٠)

لا تقبل في الخسارات المشتركة إلا الأضرار المادية التي تصيب السفينة أو الأموال الموجودة عليها والمبالغ التي تنفق من أجلها شريطة أن تكون الأضرار أو المبالغ ناشئة مباشرة عن التضحية التي قرر الربان بذلها أو المصروفات التي قرر إنفاقها، أما الأضرار الناشئة عن التأخير كتعطيل السفينة والأضرار غير المباشرة كفرق أسعار البضائع فلا تقبل في الخسارات المشتركة.

### المذكرة الإيضاحية:

لا تجيز هذه المادة أن تدخل ضمن الخسارات المشتركة (العامة) إلا ما يلحق السفينة من أضرار مادية تصيب السفينة أو البضائع المشحونة على ظهر السفينة، والمبالغ التي تنفق من أجل ذلك، شريطة أن تكون هذه الأضرار أو

المبالغ الناشئة مباشرة عن التضحية التي قرر الربان بذلها أو المصروفات التي قرر إنفاقها، ومن ثم، تخرج عن نطاق الخسارات البحرية المشتركة الأضرار الناشئة عن التأخير كتعطيل السفينة والأضرار غير المباشرة كفرق أسعار البضائع ولا تدخل ضمنها بقوة القانون.

وحيث أن أحكام هذه المادة لا تدخل إلا الأضرار المترتبة مباشرة عن التضحية التي قرر الربان بذلها، ضمن الخسارات المشتركة تبعد كذلك الخسارة التي كانت نتيجة مباشرة للقوة القاهرة، فهذه الخسارة لا تعد خسارة مشتركة بل خسارة خاصة يتحملها من نصيبه، كما إذا قذفت الرياح بالبضائع إلى البحر أو سببت دخول الماء إلى عنبر البضائع فأحدثت تلفاً بها، أما إذا ألقى الربان باختياره بعض البضائع في البحر إنقاذاً للسفينة وحمولتها، فإن هذا يعد خسارة مشتركة.

كما لا يعتبر من الخسارات البحرية المشتركة الأضرار التي تقع بخطأ الغير كما في حالة التصادم، وكل ما للمتضرر حينئذ هو الرجوع على من ارتكب الخطأ.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٢١ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب المادة ٢١٣ من القانون البحري القطري، ويقارب المادة ٢٥٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٣٤١)

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

٢. تعد خسارة مشتركة المصروفات التي أنفقت بدلاً من مصروفات أخرى كانت تقبل في الخسارة لو أنها أنفقت شريطة أن لا تتجاوز المصروفات التي لم تنفق.

#### المذكرة الإيضاحية:

أخذت هذه المادة بما أخذت به الكثير من التشريعات البحرية المعاصرة، كالقانون الإنجليزي والألماني والاسكندنافي واللبناني والتي تعترف بالخسارة المشتركة ولو كان هناك خطأ من ذوي الشأن، وقد أخذت قواعد يورك وانفرس بهذا الاتجاه، فتتص القاعدة (٤) منها على أنه إذا كان الحادث الذي سبب التضحية نتيجة خطأ ارتكبه أحد ذوي الشأن في الرسالة البحرية، وجبت المساهمة رغم ذلك، مع عدم الإخلال بحق الرجوع بالتعويض على مرتكبي الخطأ.

وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من هذه المادة، إذا صدر خطأ من الربان فإن للشاحن طريقتين:

الأول: أن يرجع بدعوى المسؤولية على المجهز بسبب خطأ الربان.

الثاني: أن يرجع بدعوى المساهمة على المجهز والشاحنين الآخرين.

وله حق الاختيار بين الطريقتين وفقاً لما تمليه عليه مصلحته.

وتعد وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من هذه المادة، المصروفات البديلة، وهي المصروفات التي تنفق بدلاً من مصروفات أخرى كانت تتدرج في الخسارات المشتركة لو أنها أنفقت بشرط أن لا تتجاوز مبلغ المصروفات المستبدلة التي لم تنفق، ومثال ذلك أن يلحق ضرراً بالسفينة يندرج في عداد الخسارات المشتركة، ويكون الميناء الذي تلجأ إليه السفينة عقب الحادث لا تتوافر فيه

معدات الإصلاح أو يكون الإصلاح فيه باهظ التكاليف، ولكن يوجد على مقربة منه ميناء آخر يتم فيه الإصلاح بطريقة مرضية وبشروط حسنة، فيقرر الربان قطر السفينة إلى الميناء، فمصروفات القطر في هذه الحالة إنما حلت محل المصروفات التي كان يجب أن تنفق كخسارة مشتركة في ميناء الالتجاء، ولكن في حدود ما اقتصد من مصروفات الإصلاح في ميناء الالتجاء، وقد أخذت بهذه القاعدة "قواعد يورك وانفرس".

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٢٢ و ٣٢٣ من قانون التجارة البحرية المصري، ويتطابق مع المادة ١/٢٤٩ بالنسبة للفقرة الأولى من المادة ٣٤١ بحري فلسطيني، والمادة ٣/٢٥٠ بالنسبة للفقرة الثانية من المادة ٣٤١ بحري فلسطيني.

#### مادة (٣٤٢)

عدا الملاحة الساحلية تسهم البضائع التي تشحن على سطح السفينة بالمخالفة لأحكام المادة (٢٥١) من هذا القانون في الخسارة المشتركة إذا أنقذت أما إذا ألقيت في البحر أو أتلفت 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.

#### المذكرة الإيضاحية:

الأصل أنه لا يجوز شحن البضائع على سطح السفينة، إلا إذا كان بإذن الشاحن كتابة أو كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون

المعمول به في ميناء الشحن، أو إذا كانت طبيعة الشحنة تسمح بذلك، أو جرى العرف بالسماح بالنقل على هذه الطريقة (انظر المادة ٢٥١ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية).

ومع ذلك فإذا جرى شحن البضائع مخالفة لأحكام المادة ٢٥١ من هذا القانون، أي جرى شحنها على السطح دون إذن من الشاحن... الخ، وتم إنقاذها من الأخطار التي تتعرض لها، فإنها تدخل ضمن الخسارات المشتركة بقوة القانون، أما إذا أُلقيت في البحر أو أُلقت، فلا يجوز للشاحن (صاحبها) المطالبة باعتبارها من الخسارات المشتركة، إلا إذا أثبت الشاحن أنه لم يصدر للناقل إذناً بشحن البضاعة على سطح السفينة، أو إذا كان القانون أو اللوائح المعمول بها في ميناء الشحن أو كانت طبيعة الشحنة توجب على الناقل شحنها بهذه الكيفية (على سطح السفينة) أو جرى العرف في هذا الميناء على ذلك بإلزام الناقل شحن البضائع على سطح السفينة. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٢٤ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٥١ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢١٥ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣٤٣)

لا يقبل في الخسارات المشتركة الهلاك أو التلف الذي يلحق البضائع التي لم يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال من الناقل أو وكيله، أما إذا أنقذت هذه البضائع فأنها تسهم في الخسارات المشتركة.

### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة للحالة التي يتم فيها شحن البضائع على ظهر السفينة دون أن يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال من الناقل أو وكيله، ثم هلكت أو تلفت، فإن هذه البضائع لا تدخل ضمن الخسارات المشتركة، إلا إذا تم إنقاذها في هذه الحالة فقط تدخل وتسهم في الخسارات المشتركة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٢٥ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب المادة ١/٢٥٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والفقرة الأولى من المادة ٢١٦ من القانون البحري القطري.

### مادة (٣٤٤)

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

### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة للحالة التي يكون الشاحن قد قدم عن البضاعة المشحونة بياناً بأقل من قيمتها الحقيقية، فتقرر هذه المادة بأن هذه البضائع تسهم في الخسارات المشتركة لا على أساس البيان المقدم من قبل الشاحن، وإنما على أساس قيمتها الحقيقية إذا تم إنقاذها.

أما إذا هلكت هذه البضائع أو تلفت، فإنها تسهم في الخسارات المشتركة لا على أساس قيمتها الحقيقية وإنما على أساس القيمة التي ذكرت في البيان المقدم من الشاحن والغرض في هذه الحالة التي تعرضها هذه المادة أن القيمة



التي ذكرت أقل من قيمتها الحقيقية، أي أنه يؤخذ عندئذ بالتقويم الأقل فائدة للشاحن عقاباً له على ما ارتكبه من غش. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٢٦ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٥٢ الفقرة الثانية والثالثة من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢١٦ الفقرة الثانية والثالثة من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣٤٥)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة للحالة التي يشحن على ظهر السفينة، أمتعة البحارة والمسافرين وكذلك رسائل البريد على اختلاف أنواعها، ولم يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال من الناقل أو وكيله، فتقرر بعدم إسهام مثل هذه الأمتعة ورسائل البريد في الخسارات المشتركة إذا تم إنقاذها أما إذا هلكت أو تلفت، عندئذ تدخل أو تسهم في الخسارات المشتركة وذلك بقيمتها التقديرية، والتي تخضع للسلطة التقديرية للقاضي، أو الخبراء.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٢٧ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٥٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٢١ من القانون البحري القطري.

### مادة (٣٤٦)

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

تعرض هذه المادة لكيفية عمل تسوية الخسارات البحرية المشتركة، فتقرر بأنه يتوجب تكوين مجموعتين، مجموعة مدينة، ومجموعة دائنة من الالتزامات والحقوق الناشئة عن الخسارات البحرية المشتركة. وتتألف المجموعة الدائنة، من مجموع حقوق التعويض بسبب التضحيات التي قام بها الربان، أما المجموعة المدينة فتتألف من مجموع الأموال أو القيم التي تشترك في تحمل الخسارة، على أساس أن الاشتراك في الخسارة قاصرة على الأموال التي تقبل التقويم بالنقود ولذا لا تدخل الأرواح البشرية ضمنها. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٢٨ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٣١٧ من القانون البحري القطري، والمادة ٢٥٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٣٤٧)

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

١. تقدر السفينة بقيمتها في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية مضافاً إليها قيمة التضحيات التي تكون قد تحملتها.

٢. تقدر الأجرة الإجمالية لنقل البضائع وأجرة نقل الأشخاص التي لم يشترط استحقاقها في جميع الأحوال بمقدار الثلثين.
٣. تقدر البضائع التي أنقذت بقيمتها التجارية الحقيقية في ميناء التفريغ وتقدر البضائع التي تم التضحية بها بقيمتها التجارية التقديرية في الميناء المذكور.

#### المذكرة الإيضاحية:

تدخل ضمن المجموعة المدينة (انظر المادة ٣٤٦ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية) السفينة وأجرة النقل والبضائع المشحونة بالسفينة تقدر قيمتها كاملة في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية، أما الأجرة فيقصد بها في هذه الحالة الأجرة الإجمالية للرحلة التي نشأت الخسارة المشتركة خلالها، بمقدار الثلثين وذلك بخصم ثلث الأجرة الإجمالية نظير مصروفات الملاحة. وتشمل الأجرة، أجرة نقل البضائع وأجرة نقل الأشخاص غير المستحقة، وإذا كانت الأجرة مستحقة في جميع الأحوال، فهي لا تساهم في الخسارة المشتركة، وذلك لأن المجهز كما رأت ذلك محكمة النقض الفرنسية (٢٧ مارس ١٩١٢ دالور ١٩٣ - ١١٧) لا يفيد من الخسارة في هذه الحالة، إذ انه يحصل على الأجرة في كل الأحوال ولو هلكت البضاعة، فلم تكن هذه الأجرة في خطر وعرضة للضياع.

كما تدخل وفقاً لهذه المادة البضائع المشحونة في السفينة، وهي البضائع التي أنقذت في المجموعة المدينة بقيمتها في ميناء التفريغ وفي نفس يوم التفريغ، والعبارة بالقيمة الصافية للبضائع، ومن ثم يجب أن يخصم من قيمة البضائع

الإجمالية أجرة النقل ونفقات التفريغ والرسوم الجمركية وغيرها من المصروفات.

وتدرج البضائع المضحاة أيضاً في المجموعة المدينة بقيمتها التجارية التقديرية في ميناء التفريغ أما البضائع التي تم إنقاذها فتقدر عندئذ بقيمتها التجارية الحقيقية في ميناء التفريغ.

ولقد كان حرياً بإدخال البضائع المضحاة بها ضمن المجموعة الدائنة وليس المدينة، إلا أن هذا الحكم لو أقرته هذه المادة، كان سيؤدي إلى أن يكون صاحبها أحسن حالاً من مالك البضائع التي سلمت، ويتضح ذلك فيما يأتي: لو فرضنا أن كميتين من البضائع قيمة كل منها ١٠٠٠ دينار شحنتنا على ظهر السفينة ثم ألقيت إحداهما في البحر، ونجت الأخرى، فإن مالك البضاعة التي أنقذت يجب عليه أن يدفع نصيبه في الخسارة المشتركة ولنفرض أنه ١٠٠ دينار فيكون قد أفاد فعلاً ٩٠٠ دينار، فإذا دخلت البضاعة المضحاة في المجموعة الدائنة فحسب دون أن تدرج في المجموعة المدينة فإن مالكيها يحصل على قيمتها أي على ١٠٠٠ دينار ويكون في مركز أحسن من مالك البضاعة التي أنقذت، وتلتافي هذه النتيجة غير المنطقية وتحقيقاً للمساواة تدرج البضائع المضحاة في المجموعة المدينة كالبضائع المنقذة سواء بسواء. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٢٩ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٥٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٣٤٨)

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

١. 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، يحدد المبلغ الذي يقبل في الخسارات المشتركة على أساس قيمة السفينة سليمة قبل وقوع الحادث بعد خصم القيمة التقديرية للإصلاحات التي ليست لها صفة الخسارات المشتركة والتمن المحصل من بيع الحطام إن وجد.

٢. تقدر قيمة الأضرار التي تلحق البضائع في ميناء التفريغ، ويكون التقدير على أساس القيمة التجارية لهذه البضائع وهي سليمة في الميناء المذكور، وفي حالة التلف تقدر على أساس الفرق بين قيمتها سليمة وقيمتها 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 حدد الضرر الذي يقبل في الخسارات المشتركة على أساس الفرق بين الثمن الصافي الناتج عن البيع وقيمة البضائع وهي سليمة في آخر

يوم لتفريغ السفينة في الميناء المعين أولاً لوصولها أو في يوم  
انتهاء الرحلة البحرية إذا انتهت في غير الميناء المذكور.

#### المذكرة الإيضاحية:

تدخل ضمن المجموعة الدائنة (انظر المادة ٣٤٦ من هذا القانون ومذكرتها  
الإيضاحية) والأضرار اللاحقة بالسفينة من جراء التضحية الاختيارية لأجل  
السلامة العامة، وتقدر هذه الأضرار 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، وهذا هو الوضع الغالب، حيث من النادر أن  
يترتب على الخسارات البحرية المشتركة هلاك السفينة، بيد أن المجهز لا  
يدخل بمصروفات الإصلاح كاملة، إذ أن المجهز يحصل على أشياء جديدة  
بدلاً من الأشياء القديمة، ومن ثم يجب أن يخصم من مصروفات الإصلاح  
الفرق بين القديم والجديد، حتى لا يثرى المالك بسبب التضحية.

أما إذا هلكت السفينة هلاكاً كاملاً أو إذا اعتبرت هكذا، عندئذ يحدد المبلغ  
الذي يقبل في الخسارات المشتركة على أساس قيمة السفينة سليمة قبل وقوع  
الحادث (التضحية) ويرجع هذا الشأن إلى القيمة المؤمن بها على السفينة، كل  
ذلك بعد خصم القيمة التقديرية للإصلاحات التي ليست لها صفة الخسارات  
المشتركة والثلث المحصل من بيع الحطام إن وجد (أي ما تبقى من السفينة).  
كما تدخل ضمن المجموعة الدائنة كما هو واضح في الفقرة الثانية من هذه  
المادة الأضرار اللاحقة بالبضائع وتقدر قيمتها في ميناء التفريغ، ويكون

تقدير قيمة هذه الأضرار على أساس القيمة التجارية لهذه البضائع وهي سليمة في ميناء التفريغ.

ويقصد بميناء التفريغ، الميناء الذي تفرغ فيه البضاعة أو الذي كان يجب تفريغها فيه، لا ميناء وصول السفينة، العبرة بقيمة البضاعة يوم التفريغ، أو في اليوم الذي ينتهي فيه التفريغ إذا استغرق بضعة أيام.

وإذا تلفت البضاعة، حينئذ تقدر على أساس الفرق بين قيمتها سليمة وقيمتها وهي تالفة، حينئذ يكون الفرق هو قيمة الخسارة، فإذا كانت قيمة البضاعة سليمة في ميناء التفريغ ١٠٠٠ دينار وبيعت البضاعة بمبلغ ٣٠٠ دينار على سبيل المثال، فلا يدخل الشاحن في المجموعة الدائنة إلا بمبلغ ٧٠٠ دينار وهو يمثل الضرر الذي أصابه، وتسمى هذه الطريقة بطريقة التسوية بالفرق، ويتم تقدير الفرق في آخر يوم لتفريغ السفينة المعين أولاً لوصلها أو في يوم انتهاء الرحلة البحرية إذا انتهت في غير الميناء المذكور.

وإذا بيعت البضائع التالفة، حينئذ يحدد الضرر الذي يقبل الخسارات البحرية المشتركة، على أساس الفرق، بين الثمن الصافي الناتج عن البيع وقيمة البضائع وهي سليمة في آخر يوم لتفريغ السفينة في الميناء المعين أولاً لوصلها أو في يوم انتهاء الرحلة البحرية.

ومن المعروف أن قيمة البضاعة في ميناء التفريغ تشمل: ثمن الشراء، وأجرة النقل، والربح الذي فات على الشاحن، ومصروفات التفريغ والرسوم الجمركية، ومصروفات حفظ البضاعة وإيداعها، لكن ما يدخل ضمن الخسارات البحرية المشتركة سوى ثمن الشراء، وأجرة النقل لأن هذه الأجرة واجبة الأداء رغم التضحية بالبضاعة والربح الفائت، لأن هذه المبالغ التي

ضاعت على الشاحن فعلاً، ومن ثم، تمثل الضرر الذي أصابه من جراء التضحية، أما الرسوم ومصروفات التفريغ والإيداع فيجب خصمها من القيمة عند التفريغ حتى لا يكون الشاحن الذي ضحيت بضاعته في مركز أحسن مما لو وصلت بضاعته سالمة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٣٠ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٥٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٣٤٩)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة للحالة التي لا يدفع فيها ذوي الشأن أو أحداً منهم، الأصول المطلوبة للإسهام في الخسارات البحرية المشتركة، فتوجب هذه المادة، إدخال المصروفات التي تنفق للحصول على هذه الأموال في الخسارات المشتركة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٣١ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (٣٥٠)

إذا قدم أصحاب البضائع مبالغ نقدية لضمان المساهمة في الخسارات المشتركة وجب إيداعها فوراً في حساب مشترك يفتح باسم وكيل عن المجهز ووكيل عن أصحاب البضائع الذين قدموا المبالغ المذكورة في



أحد المصارف التي يتفق عليها الطرفان وتحفظ هذه المبالغ لضمان الوفاء بحقوق ذوي الشأن في الخسارات المشتركة، ولا يجوز صرف دفعات من هذه المبالغ أو ردها إلى من دفعها إلا بإذن كتابي من خبير التسوية وذلك مع عدم الإخلال بالحقوق والالتزامات التي تترتب على التسوية النهائية وفي حالة الخلاف يعين قاضي الأمور المستعجلة نائباً عن أصحاب البضائع كما يعين المصرف الذي تودع لديه المبالغ.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة للحالة العكسية للمادة السابقة (٣٤٩ من هذا القانون، انظر مذكرتها الإيضاحية) وهي حالة قيام أصحاب البضائع بدفع مبالغ نقدية لضمان المساهمة في الخسارات البحرية المشتركة، فتوجب هذه المادة إيداع هذه المبالغ على الفور في حساب مشترك يفتح باسم وكيل عن المجهز، ووكيل عن أصحاب البضائع الذي قدموا هذه المبالغ.

ويتم فتح الحساب المشترك، في أحد المصارف التي يتفق عليها الطرفان، وتحفظ هذه المبالغ وذلك لضمان الوفاء بحقوق ذوي الشأن في الخسارات المشتركة.

وتحظر هذه المادة صرف أي جزء من هذه المبالغ أو ردها إلى من دفعها إلا بعد الحصول على إذن كتابي من خبير التسوية، كل ذلك مع عدم الإخلال بالحقوق والالتزامات التي تترتب على التسوية النهائية.

وفي الحالة التي يقوم فيها خلاف، يتولى قاضي الأمور المستعجلة تعيين نائب عن أصحاب البضائع كما يحدد المصرف الذي تودع لديه المبالغ.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٣١ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٢٥٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٢٣ من القانون  
البحري القطري.

### مادة (٣٥١)

١. توزع الخسارات المشتركة بين جميع ذوي الشأن في الرحلة  
البحرية.

٢. يقوم بتسوية الخسارات المشتركة خبير أو أكثر يعينه ذوو الشأن  
فإذا لم يتفقوا يعينه قاضي الأمور المستعجلة بالمحكمة التي يقع  
في دائرتها آخر ميناء للتفريغ، أما إذا كان هذا الميناء موجوداً  
خارج فلسطين يكون الاختصاص للمحكمة التي تقع في دائرتها  
ميناء تسجيل السفينة.

٣. يجوز للخبراء الاستعانة بغيرهم في تأدية مهمتهم.

### المذكرة الإيضاحية:

الخسارة المشتركة هي كل تضحية اختيارية يقوم بها الربان للسلامة العامة  
ودرءاً لخطر تتعرض له الرسالة البحرية، ويلتزم كل من أفاد من هذه  
التضحية، أي مالك السفينة والشاحنون، بأن يساهم ويشترك في تحملها.  
ويقوم بتحديد حصة كل من مالك السفينة والشاحنين في الخسارات المشتركة  
خبراء متخصصون يطلق عليهم اسم خبراء التسوية، كما تسمى عملية تسوية  
الخسائر ذاتها (adjustment dispatch) ، وتجري تسوية الخسارات  
المشتركة في آخر ميناء للتفريغ أو في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة

البحرية، وبموجب قانون هذا الميناء، ويتم تعيين الخبراء من قبل أطراف الخسارات المشتركة "ذوي الشأن" وإن لم يتفقوا يكون لقااضي الأمور المستعجلة وبناء على طلب ذوي الشأن تعيين الخبير أو الخبراء للقيام بأعمال التسوية، وذلك في المحكمة التي يقع في دائرتها آخر ميناء للتفريغ، أما إذا كان هذا الميناء موجوداً خارج فلسطين يكون الاختصاص للمحكمة التي تقع في دائرتها ميناء تسجيل السفينة.

وقد أجازت الفقرة الثالثة من هذه المادة للخبراء الاستعانة بغيرهم في تأدية مهمتهم المكلفين بها إما عن طريق أصحاب الشأن أو المحكمة. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٣٣ بالنسبة للفقرة الأولى من هذه المادة والمادة ٢/١/٣٣٤ بالنسبة للفترتين الثانية والثالثة منها من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٥٩ والمادة ٢٦٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

ويقارب المادة ٢٢٤ من القانون البحري القطري بالنسبة للفقرة الأولى، والمادة ٢٢٥ من القانون البحري القطري بالنسبة للفترتين الثانية والثالثة من هذه المادة.

#### مادة (٣٥٢)

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

### المذكرة الإيضاحية:

إذا انتهت التسوية على النحو الذي انتهى إليه الخبراء كان هذا التوزيع نهائياً وملزماً إذا وافق عليه كل نوي الشأن وغالباً ما يقع هذا الاتفاق بين مؤمني الشاحنين ومؤمني المجهز، ولكن إذا لم يرض به أصحاب الشأن فإن التوزيع حينئذ لا يكون ملزماً ولا نهائياً إلا بتصديق المحكمة المختصة عليه، فإذا رفضت المحكمة التصديق على التسوية، وجب على المحكمة أن تعين خبيراً أو أكثر لإجراء تسوية جديدة. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٣٥ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٢٧ من القانون البحري القطري، والمادة ٢٦١ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٣٥٣)

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

### المذكرة الإيضاحية:

تعطي هذه المادة الربان الحق في أن يمتنع عن تسليم البضائع التي يجب أن تسهم في الخسارات المشتركة أو طلب إيداعها، إلا إذا قدم صاحبها ضماناً كافياً لدفع نصيبه من الخسارات، وإذا لم يتفق الطرفان

على الضمان يعرض الأمر على قاضي الأمور المستعجلة لتقديره، وقد جرى العمل على أن يقدم الشاحن كفالة مصرفية وقت تسلم البضاعة ضماناً للوفاء بحقه في الخسارة المشتركة أو إيداع مبلغ في أحد البنوك (انظر القاعدة ١٣ من قواعد يورك وانفرس).

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٣٦ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٣٦٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٢٨ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣٥٤)

تعد الديون الناشئة عن الخسارات المشتركة ديوناً ممتازة ويقع هذا الامتياز فيما يتعلق بالمبالغ المستحقة لمجهز السفينة على البضائع التي أنقذت أو الثمن المتحصل من بيعها.

أما بالنسبة إلى المبالغ المستحقة لأصحاب البضائع فيقع الامتياز على السفينة التي أنقذت وأجرتها وتوابعها، وتكون لمصروفات تسوية الخسارات المشتركة، الأولوية على ما عداها من الديون.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعد الديون الناشئة عن الخسارات المشتركة، وبقوة القانون ديوناً ممتازة، وذلك ضماناً للوفاء بهذه الديون.

ومحل حق الامتياز المقرر في هذه المادة فيما يتعلق بالمبالغ المستحقة لمجهز السفينة، على البضائع التي أنقذت لضمان الوفاء بحقه في الخسارة المشتركة، أو على الثمن المتحصل من بيعها.

بينما يقع محل حق الامتياز المقرر بالنسبة إلى المبالغ المستحقة للشاحن (أصحاب البضائع) فيقع الامتياز على السفينة التي أنقذت وأجزائها وتوابعها، وذلك ضماناً للوفاء بحصتها في الخسارة المشتركة، وتكون لمصروفات تسوية الخسارات المشتركة، الأولوية على ما عداها من الديون في التحصيل.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٣٧ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٢٩ من القانون البحري القطري، والمادة ٢٦٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٣٥٥)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

من القواعد العامة في القانون المدني، أن التضامن لا يفترض إذا تعدد المدينون (الملتممون) بالدين، وهذا على عكس ما يجري عليه الحال

وفقاً لأحكام القانون التجاري حيث يفترض التضامن بين المدينين حتى ولو لم يتفق عليه بين أصحاب ذوي الشأن.

ويبدو أن المادة هذه أخذت بأحكام القواعد العامة في القانون المدني، وذلك بعدم افتراض التضامن بين الملتزمين بالإسهام في الخسارات المشتركة.

ومع ذلك، إذا عجز أحد الملتزمين من دفع ما يستحق عليه من الخسارات المشتركة، فإن حصته من الخسارة المشتركة توزع على الآخرين، وذلك بنسبة ما يستحق على كل منهم في الخسارات البحرية المشتركة.

هكذا يكون للدائن بناء على أحكام هذه المادة أن يطالب الباقيين بحصته في الخسارة المشتركة وبنصيبه في حصة المعسر. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٣٨ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٦٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٣٠ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣٥٦)

١. تتقادم دعوى الاشتراك في الخسارات المشتركة بمضي سنتين من يوم وصول السفينة إلى الميناء الذي كان معيناً لوصولها أو إلى الميناء الذي انقطعت فيه الرحلة البحرية.
٢. ينقطع سريان المدة المشار إليها في الفقرة السابقة بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني بتعيين خبير تسوية، وفي هذه

الحالة تسري مدة جديدة مقدارها سنتان من تاريخ التوقيع على تسوية الخسارات المشتركة أو من التاريخ الذي اعتزل فيه خبير التسوية.

#### المذكرة الإيضاحية:

لكل دائن يسبب الخسارة المشتركة دعوى مباشرة قبل كل مدين للمطالبة بحصته فيها، وذلك إذا لم تتم التسوية بين ذوي الشأن بالطريق الودي وتختص بنظر هذه الدعوى المحكمة التي يقع في دائرتها آخر ميناء للتفريغ.

قد أخضعت الفقرة الأولى من هذه المادة دعوى الاشتراك في الخسارات المشتركة إلى التقادم القصير، ومدته سنتان تبدأ من يوم وصول السفينة إلى الميناء الذي كان معيناً لوصولها أو إلى الميناء الذي انقطعت فيه الرحلة البحرية.

وينقطع هذا التقادم بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني، بتعيين خبير التسوية، وفي هذه الحالة تسري مدة جديدة مقدارها سنتان من تاريخ التوقيع على تسوية الخسارات أو من التاريخ الذي اعتزل فيه خبير التسوية.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٣٨ من قانون التجارة البحري المصري، والمادة ٢٣٢ من القانون البحري القطري، والمادة ٢/١/٢٦٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي.



## الباب الخامس في التأمين البحري مادة (٣٥٧)

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

### المذكرة الإيضاحية:

للتأمين البحري أهمية خاصة في القانون البحري، حيث من النادر أن تسافر السفينة أو تنقل بضائع بطريق البحر دون أن يكون مؤمناً عليها من الحوادث والأخطار البحرية ابتغاء الأمن والضمان، وليس من المغالاة القول بأن التأمين البحري هو عصب التجارة البحرية وسبب نموها وازدهارها إذ جذب إليها رعوس الأموال التي ما كان يمكن أن تقدم على التعرض لأخطار البحر لولا الحماية والطمأنينة التي يحققها التأمين البحري لملاك السفن والبضائع، وبفضل هذه الطمأنينة أخذت البنوك تفتح الاعتمادات المستندية لتمويل المبادلات الدولية بضمان البضائع المنقولة بطريق البحر نظراً لما يقدمه التأمين على البضائع من ضمان فعال للبنك ضد مخاطر النقل البحري.

والتأمين البحري سبق في الظهور التأمين البري بوقت ليس بالقليل، نظراً للمخاطر الجسيمة التي تكتنف الملاحة البحرية، ويرجع التأمين البحري، في نشأته إلى نظام القرض البحري أو قرض المخاطرة الجسيمة الذي عرفه اليونان وانتقل منهم إلى الرومان، وكان هذا النظام يقوم على شخص يقرض مجهزة السفينة أو الشاحن ما يحتاجه من نقود حتى إذا انتهت الرحلة البحرية

بسلام استوفى المقرض مبلغ القرض مع فائدة مرتفعة، أما إذا لم تنجح الرحلة ولم تصل السفينة والبضاعة أعفي المقرض من رد ما اقترضه، ويقترب قرض المخاطرة الجسيمة كثيراً من التأمين، فالمقرض ما هو في الواقع إلا مؤمن يدفع مبلغ التأمين مقدماً في صورة قرض ثم يستوفي هذا المبلغ بعد ذلك مع فائدة مرتفعة تحل محل الأقساط إذا نجحت الرحلة البحرية ولم يتحقق الخطر، أما إذا تحقق الخطر فإن المجهز أو الشاحن يحتفظ بالمبلغ المقرض ولا يلزم بدفع الفائدة عنه.

في القرن السادس عشر وضعت في روان بفرنسا مجموعة العادات المعروفة باسم، مرشد البحر وتتضمن قواعد مفصلة للتأمين البحري، ثم جاء القانون الفرنسي الصادر سنة ١٦٨١م فاستقى أحكامه في التأمين البحري من مرشد البحر، وانتقلت نصوص هذا القانون إلى التقنين التجاري الفرنسي سنة ١٨٠٧م، وفي إنجلترا سنة ١٦٨٧م افتتح ادوار لويد مقهى اللويدز الشهير في لندن لينتقي فيه المشتغلون بالأعمال البحرية من شحن وبيع السفن والتأمين البحري، وتطور هذا المقهى حتى صار مؤسسة اللويدز أهم مركز للتأمين البحري في العالم، وتتألف جماعة اللويدز من مكثبي التأمين (المؤمنين) ومن سماسرة التأمين، واللويدز ليست شركة تمارس التأمين، ولكنها جماعة يقوم نظامها على أساس المسؤولية الشخصية لكل من المكتتبين.

وقد تولى التأمين البحري في بداية ظهوره الأفراد، (التجار) وكان بالنسبة إليهم نوع من المقامرة يقوم على فكرة نقل الخطر من عاتق المستأمن إلى عاتق المؤمن، فإذا تحقق الخطر لحقت المؤمن خسارة، أما إذا لم يتحقق

أصاب المؤمن مغنماً كبيراً، سرعان ما قامت بالتأمين شركات التأمين الضخمة وحلت محل فكرة المقامرة فكرة توزيع المخاطر واستبدل فكرة نقل الخطر من المستأمن إلى المؤمن، بفكرة تقوم أساساً على التعاون والتضامن بين المستأمنين وتوزيع الأضرار على من يستهدفون للمخاطر.

ولم يقف الأمر عند توزيع المخاطر على المستأمنين داخل كل شركة، بل وجدت الشركات في نظام إعادة التأمين ما يسمح لها بتوزيع المخاطر بينها، ولا يقتصر على النطاق المحلي، بل امتد إلى النطاق الدولي حيث توجد شركات عالمية لإعادة التأمين.

وقد أفرد التقنين البحري الفلسطيني الباب الخامس منه للتأمين البحري في المواد من ٣٧٥ لغاية ٤١٨، وهو يتضمن تنظيمياً مفصلاً يتناول العقد من جميع نواحيه ويعالج بعض أنواعه الخاصة.

وتتسم قواعد التأمين البحري بأنها تفسيرية في معظمها، الأمر الذي مكن مستغلو التأمين من إحلال قواعد أخرى أكثر ملاءمة تضمنتها وثائق التأمين التي تضعها هيئات التأمين وتفرضها على المستأمن بحيث أصبحت هذه الوثائق مصدراً هاماً لاستقاء أحكام التأمين البحري يفوق النصوص القانونية، وتتضمن وثائق التأمين الشروط العامة التي يقبل المؤمن التعاقد بمقتضاها، وشروطاً خاصة يتفق عليها المتعاقدان عند التعاقد.

والباب الخامس من هذا القانون تسري أحكامه على عقد التأمين البحري الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٤٠ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٣٣ من القانون البحري القطري.

## الفصل الأول

### أحكام عامة

#### الفرع الأول : عقد التأمين

##### مادة (٣٥٨)

١. لا يثبت عقد التأمين وكل ما يطرأ عليه من تعديلات إلا بالكتابة،  
ويأخذ عقد التأمين البحري المحرر إلكترونياً حكم العقد المكتوب.
٢. وتكون الوثيقة المؤقتة التي يصدرها المؤمن ملزمة للطرفين إلى  
أن تصدر الوثيقة النهائية.

##### المذكرة الإيضاحية:

عقد التأمين البحري من العقود الرضائية والتي يكفي لانعقادها تطابق إيجاب وقبول أطرافه دون حاجة لأن ينصب ضمن شكل محدد، وإذا كانت الفقرة الأولى من هذه المادة تشترط الكتابة، فإن ذلك للإثبات فقط، ومن ثم لا يثبت عقد التأمين عند قيام نزاع بين المؤمن والمستأمن، فلا يجوز إثبات عقد التأمين إلا كتابة، كما ينسحب ذلك على كل تعديل طرأ عليه. وترجع الحكمة من اشتراط الكتابة لإثبات عقد التأمين، أن عقد التأمين عادة ما يتضمن شروطاً متعددة ومعقدة، وقد يستغرق تنفيذه وقتاً طويلاً، وقد تمتد آثاره إلى غير طرفيه، مما يقتضي إثباته بالكتابة حسماً لكل نزاع محتمل حول العقد وآثاره، ويسمى المحرر المثبت لعقد التأمين بالوثيقة.

وقد تنوعت وسائل الاتصال في الوقت الحاضر، ومنها الوسائل الإلكترونية، ومن ثم إذا تم انعقاد العقد إلكترونياً فإن هذا العقد يأخذ حكم عقد التأمين المكتوب بقوة القانون وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من هذه المادة. وإذا كان في الأصل، أن التراضي كافي لانعقاد عقد التأمين البحري، إلا أنه ومع ذلك يجوز للطرفين جعل الكتابة شرطاً لانعقاد العقد، كأن يتفق على أن العقد لا يتم إلا بتوقيع الطرفين على وثيقة التأمين. وتقوم وثيقة التأمين المؤقتة التي يصدرها المؤمن ملزمة للطرفين، إلى أن تصدر الوثيقة النهائية وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من هذه المادة. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٤١ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٦٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٣٤ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣٥٩)

١. تشتمل وثيقة التأمين على وجه الخصوص البيانات الآتية :
  - أ. تاريخ عقد التأمين مبيناً فيه اليوم والساعة.
  - ب. مكان إبرام العقد.
  - ج. اسم كل من المؤمن والمؤمن له وموطنه.
  - د. الأموال المؤمن عليها.
  - هـ. الأخطار التي يشملها التأمين والأخطار المستثناة منه وزمانها ومكانها.
  - و. مبلغ التأمين وقسطه.

٢. يجب أن يوقع المؤمن أو من ينوب عنه وثيقة التأمين.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعدد هذه المادة البيانات الواجب ذكرها في وثيقة التأمين، وهي بيانات وردت على سبيل المثال لا على سبيل الحصر، الأمر الذي يجوز للأطراف زيادة ما يروونه مناسباً لهما في وثيقة التأمين شريطة ألا يكون مخالفاً للنظام العام.

وتتمثل هذه البيانات بتاريخ عقد التأمين مبيناً فيه اليوم والساعة، فبيان التاريخ جوهرى لمعرفة ما إذا كان الخطر موجوداً أو مازال أو تحقق وقت إبرام العقد، كما تظهر أهميته في حالة تعدد التأمينات على الشيء الواحد، إذ يعتد بالتأمين الأول دون التأمين اللاحق في بعض التشريعات.

بينما تظهر أهمية مكان إبرام العقد، في تحديد المحكمة المختصة، أما بالنسبة لاسم كل من المؤمن والمؤمن له وموطنه فلتتعرف على أطراف العقد كذلك تشمل الوثيقة الأموال المؤمن عليها، حيث يجري التمييز بين الوثائق على أساس التمييز بين الأموال المؤمن عليها، فإذا كان التأمين متعلقاً بالسفينة فيجب تعيين السفينة وتحديد ذاتيتها بذكر الاسم والحمولة والجنسية والدرجة والنوع والغرض من الملاحة، وإذا كان التأمين متعلقاً بالبضائع فيجب بيان جنس البضائع المؤمن عليها وقيمتها، ويكتفى بذلك بسند الشحن والبيانات المبينة فيه.

كما يجب أن تشتمل الوثيقة على بيان الأخطار التي يشملها التأمين والأخطار المستثناة منه وزمانها ومكانها، وكذلك يجب أن تشتمل على مبلغ التأمين وقسطه ثم توقيع المؤمن أو من ينوب عنه في وثيقة التأمين.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٤٢ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٢٧١ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٣٦ من القانون  
البحري القطري.

#### مادة (٣٦٠)

١. تكون وثيقة التأمين باسم المؤمن له أو لأمره أو لحاملها.
٢. يكون لحامل الوثيقة الشرعي الحق في المطالبة بالتعويض،  
وللمؤمن أن يحتج في مواجهته بالدفع التي يجوز له توجيهها  
إلى المتعاقد ولو كانت وثيقة التأمين محررة لأمره أو لحاملها.

#### المذكرة الإيضاحية:

تصدر شركات التأمين (المؤمن) وثيقة التأمين، إما اسمية، وإما للأمر أو  
لحاملها، والغالب أن تصدر الوثيقة اسمية في التأمين على السفينة، وإذا أريد  
نقل الحقوق الناشئة عنها، فلا مفر من إجراء تعديل في الوثيقة يعتبر في  
الواقع بمثابة تأمين جديد لا نزولاً عن التأمين الأصلي، أو اتباع طريق حوالة  
الحق بإعلان الحوالة للمؤمن أو قبوله لها، وتنتقل الحقوق في الوثيقة الإذنية  
(لأمر) عن طريق التظهير، ويقع في الغالب في التأمين على البضائع، أما  
إذا كانت وثيقة التأمين لحاملها فيتم تداولها عن طريق التسليم، والوثيقة على  
هذا النحو نادرة الوقوع من الناحية العملية.

يكون لحامل وثيقة التأمين الشرعي، وفقاً لأحكام الفقرة الثانية، الحق في  
المطالبة بالتعويض ويكون للمؤمن أن يتمسك في مواجهته بالدفع التي يجوز  
له توجيهها إلى المتعاقد ولو كانت وثيقة التأمين محررة لأمره أو لحاملها،  
ويرجع هذا الحكم، إلى أن وثيقة التأمين ليست من قبيل الأوراق التجارية،

لأنها أداة ضمان لا أداة ائتمان، ولذلك لا يجوز التمسك بقاعدة عدم جواز الاحتجاج بالدفع على الحامل حسن النية لأن هذه القاعدة خاصة بالأوراق التجارية وحدها، هذا فضلاً عن أن اشتغال الوثيقة على شرط الإذن أو الحامل إنما يقصد به التعديل في الشكل الذي تحصل به حوالة الحق لا التعديل في أحكامها، ومن ثم يجوز للمؤمن أن يدفع في مواجهة الحامل ببطان عقد التأمين بسبب كتمان المستأمن أو تقديمه بيانات غير صحيحة. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٤٣/١/٣ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٣٥ من القانون البحري القطري، والمادة ٢٧٠/١/٣ من قانون التجارة البحرية المصري

#### مادة (٣٦١)

١. يجوز أن يكون محلاً للتأمين جميع الأموال التي تكون معرضة للأخطار البحرية.
٢. لا يجوز أن يكون طرفاً في عقد التأمين أو مستفيداً منه إلا من كانت له مصلحة في عدم حصول الخطر.

#### المذكرة الإيضاحية:

وضعت هذه المادة، قاعدة عامة فيما يجوز التأمين عليه أو فيما يجوز أن يكون محلاً للتأمين البحري، وذلك بإجازة أو إباحة التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة للأخطار البحرية دون استثناء، وتأتي السفينة على رأس الأموال التي يجوز التأمين عليها، والتأمين على السفينة لا ينحصر فقط على جسم السفينة وإنما يشمل أيضاً ملحقاتها (الألات والأدوات اللازمة لملاحتها)، ويجوز أن يقع التأمين على السفينة وهي في دور البناء،



ومن ثم فيكون التأمين في هذه الحالة شاملاً المخاطر البحرية التي تتعرض لها السفينة بعد إنزالها في البحر حتى تسليمها للمجهز والمخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء كالحريق، ومخاطر إنزال السفينة في البحر. كما يجوز لمالك السفينة أن يؤمن على مصروفات الملاحه كالوقود وأغذية الطاقم والركاب وأجور رجال الطاقم، كما يجوز التأمين على البضائع المشحونة أيأ كان نوع هذه البضائع، كذلك أمتعة المسافرين والأسماك التي توجد على ظهر سفن الصيد.

كما يجوز التأمين على الربح المتوقع استثناءً إلى أنه يجب تعويض المستأمن عن الضرر الذي يلحقه كاملاً، والتعويض الكامل يجب أن يكون معادلاً تماماً للضرر الواقع والربح الفائت طبقاً للقواعد العامة، وقد عبرت عن ذلك المادة ١/٢٧٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي "الربح المتوقع".

كما يجوز التأمين على أفساط التأمين، وهو وإن كان نادر الوقوع، إلا أنه يجوز أن يكون محلاً لعقد التأمين البحري وعلى وجه الخصوص في حالة الحرب البحرية، نظراً لارتفاع أفساط التأمين على مخاطر البحر، وترجع الحكمة لإجازة هذا النوع من التأمين لأنها عرضة لمخاطر البحر، وعلى سبيل المثال لو فرضنا أن التأمين عقد بمبلغ ١٠٠٠ دينار وكان سعر التأمين ١٠% فإن المستأمن يدفع ١٠٠ دينار قسطاً للتأمين، وإذا تحقق الخطر فإن المستأمن يقبض ١٠٠٠ دينار، ولكنه يكون قد دفع ١٠٠ ديناراً نظير قسط التأمين، فيكون ما حصل عليه في الحقيقة ٩٠٠ دينار، وبذلك تلحقه خسارة قدرها ١٠٠ دينار، ولذلك أجاز للمستأمن أن يؤمن على قسط التأمين، وإذا

تابع المستأمن التأمين على الأقساط فقد يحصل على تعويض كامل عن الضرر تقريباً.

وتشترط الفقرة الثانية من هذه المادة فيمن يكون طرفاً في عقد التأمين البحري أو من يكون مستفيداً من عقد التأمين، أن تكون له مصلحة في عدم حصول الخطر المؤمن منه، فعقد التأمين من عقود التعويض، أي تعويض الضرر الذي يلحق بالمستأمن كاملاً من جراء تحقق الحادث وفقدانه المال الحريص على استمراره وبقائه.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٤٥ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٣٧ من القانون البحري القطري، والمادة ٢٧٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٣٦٢)

١. يجوز للمؤمن إعادة التأمين على الأموال المؤمن عليها أو على المسؤولية قبل الغير.
٢. لا يكون للمؤمن له أن يتمسك بعقد إعادة التأمين الذي يبرمه المؤمن.

#### المذكرة الإيضاحية:

إعادة التأمين، هو التأمين الذي يعقده المؤمن على تعويض التأمين الذي يلتزم بدفعه للمستأمن عند تحقق الخطر والذي لا يخرج عن كونه قيمة معرضة لأخطار الملاحة البحرية.

ويجباً المؤمن إلى إعادة التأمين لكي يتلافى آثار الكوارث الكبيرة، وتظهر الفائدة التي تعود على المؤمن من إعادة التأمين من ناحية أن قسط إعادة

التأمين يكون أقل من قسط التأمين الأول، ويرجع ذلك أن المؤمن الثاني يتحمل مصروفات ونفقات أقل من تلك التي يتحملها المؤمن المباشر.

وهناك صورتان لإعادة التأمين :

الأولى : وترد إعادة التأمين فيها على تأمين منفرد، وهذه الصورة هي أقدم صور إعادة التأمين وأكثرها بساطة، وقد زالت من العمل.

الثانية : وتأخذ إعادة التأمين في هذه الصورة صورة اتفاق عام لتغطية جميع المخاطر التي يتحملها المؤمن، بمعنى أنه يطبق بطريقة آلية لمدة معينة على مجموعة من عقود التأمين التي يبرمها المؤمن المباشر وهي الصورة المستعملة اليوم.

وقد أجازت الفقرة الأولى من هذه المادة للمؤمن أن يعيد التأمين (إعادة التأمين) على الأموال المؤمن عليها، أو على المسؤولية قبل الغير.

وعقد إعادة التأمين هو عقد خاص بالمؤمن، ومن ثم فليس للمؤمن له (المستأمن) التمسك به، فهو بالنسبة إليه من الغير وليس طرفاً فيه ومن ثم فليس هناك أدنى علاقة قانونية بين المؤمن له الأصلي، ومعيد التأمين نظراً لاستقلال عقد التأمين الأصلي عن عقد إعادة التأمين، وتفرعاً على ذلك يحظر على المستأمن الأصلي الرجوع مباشرة على معيد التأمين بمبلغ التأمين، على أنه يجوز الاتفاق في عقد التأمين الأصلي على نزول المؤمن عن تعويض إعادة التأمين للمؤمن له.

يستطيع المؤمن من خلال هذا العقد أن يتمسك في مواجهة معيد التأمين (المؤمن الثاني) بالعقد ويطالبه بتعويض التأمين إذا ثبت قيامه بدفع التعويض للمستأمن الأصلي أو على الأقل إذا أثبت التزامه بدفعه.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٣٨ من القانون البحري القطري إلا فيما يتعلق بالمسئولية إلى الغير، حيث لم ترد في المادة ٢٣٨ بحري قطري، ويتطابق مع حكم المادة ٣٤٤ من قانون التجارة البحرية وعلى وجه الخصوص فيما يتعلق بالفقرة الثانية من المادة ٣٦٢ بحري فلسطيني، ويتطابق مع المادة ٢/١/٢٧٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٣٦٣)

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

٢. لا يسري هذا الحكم على وثائق التأمين بالاشتراك إلا بالنسبة إلى الشحنة الأولى.

### المذكرة الإيضاحية:

تضع هذه المادة مبدأ عاماً بالنسبة لقبول دعوى التأمين، حيث لا تقبل دعوى التأمين إذا انقضى شهران من تاريخ سريان عقد التأمين، أو من التاريخ الذي حدده أطراف العقد لبدء سريان الخطر المؤمن منه، دون أن يبدأ الخطر المؤمن منه في السريان.

وبعبارة أخرى، لا يترتب على التأمين أي أثر إذا انقضى شهران من تاريخ عقد التأمين أو من التاريخ المحدد لبدء سريان الخطر دون أن يبدأ الخطر المؤمن منه في السريان.

ومع ذلك فإن هذا الحكم لا يسري على وثائق التأمين بالاشتراك (العائمة) إلا بالنسبة إلى الشحنة الأولى.

ووثيقة التأمين بالاشتراك (العائمة) وهي الوثيقة التي تصدر من المؤمن لضمان جميع البضائع التي يقوم المستأمن بشحنها خلال فترة زمنية معينة في حدود مبلغ معين، كأن يؤمن أحد التجار على جميع البضائع التي يستوردها أو يصدرها خلال سنة في حدود مبلغ معين، وقد سميت بالوثيقة "بالاشتراك" أو "بالعائمة" لأنها لا تتضمن تحديداً للأشياء المؤمن عليها ويعتبر المستأمن من خلالها بمثابة مشترك لدى المؤمن.

وقد ذاع استعمال مثل هذه الوثيقة في عمليات الاستيراد والتصدير، فهي تمكن المستأمن بأن يؤمن على البضائع التي تصدر أو تستورد خلال فترة معينة قبل القيام بشحنها ومعرفة نوعها وقيمتها، ولأنها تعفى الأطراف من إبرام وثيقة مستقلة خاصة بكل رسالة بحرية اكتفاء بتقديم إخطار للمؤمن عن كل بضاعة تشحن خلال الفترة المحددة مما يترتب عليه قصد كبير من الوقت والنفقات.

وسواء أكانت البضاعة المشحونة للمستأمن أو كانت للغير، فقد قصد بهذا درء الغش وحماية المؤمن وذلك، لأن البضائع لا تتعرض لنفس الأخطار، فبعضها قد يتعرض لأخطار جسيمة أو البعض الآخر لأخطار بسيطة، ولا يحق للمؤمن رفض بعض البضائع نظراً لطبيعتها أو طريقة شحنها بل يلتزم بقبول البضائع جميعها.

ويترتب على عدم قيام المستأمن بإخطار المؤمن على النحو السابق، يجوز للمؤمن فسخ العقد مع الاحتفاظ بالأقساط المدفوعة، كما يحق استيفاء الأقساط المتعلقة بالشحنات غير المصرح بها.

ولا تتوقف آثار عقد التأمين في ظل الوثيقة العائمة (بالاشتراك) على تقديم الإخطار، بل أنها تترتب قبل تقديم الإخطار بمجرد شحن البضائع وتعرضها للخطر، ولذلك يجوز تقدم الإخطار ولو كان الخطر قد تحقق من قبل حتى ولو كان المستأمن على علم به، دون أن يعتبر ذلك استثناء يرد على القاعدة التي تقضي ببطالان كل تأمين يعقد بعد هلاك الأشياء المضمونة أو بعد وصولها.

وقد استتنتت الفقرة الثانية الشحنة الأولى الذي ينطبق عليها الحكم الذي قررته الفقرة الأولى من هذه المادة، حيث لا يترتب أي أثر على وثيقة التأمين بالاشتراك (العائمة) أي أثر دون أن يبدأ الخطر المؤمن منه في السريان. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/٣٤٦ من قانون التجارة البحرية المصرية، والمادة ٢/١/٢٧٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٤٠ من القانون البحرية القطري.

#### مادة (٣٦٤)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

يجوز كقاعدة عامة، أن يؤمن على الخطر الذي يتعرض له المستأمن من عدة مؤمنين وفي عقد تأمين واحد، على أنه إذا وقع الخطر المؤمن منه، فإن كل مؤمن يلتزم بنسبة حصة مشاركته بمبلغ التأمين وفي حدود هذه الحصة فقط.

ويترتب على هذا أن المؤمن له (المستأمن) لا يجوز مطالبة كل مؤمن بمبلغ التأمين على وجه التضامن، وفي ذلك تتفق أحكام هذه المادة مع القواعد العامة، حيث لا يفترض التضامن بين المدينين إلا إذا اتفق أو نص القانون على ذلك، ولا تتفق أحكام هذه المادة مع ما يقرره القانون التجاري وذلك بافتراض التضامن في حالة تعدد المدينين، وقد صرحت العبارة الأخيرة من هذه المادة صراحة "بغير تضامن بينهم".

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٣٩ من القانون البحري القطري، والمادة ٣٥١ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (٣٦٥)

يقع باطلاً ما يرد في وثيقة التأمين من الشروط الآتية:

١. الشرط الذي يقضي بسقوط الحق في التأمين بسبب مخالفة القوانين واللوائح إلا إذا انطوت هذه المخالفة على جناية أو جنحة عمدية.
٢. الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له بسبب تأخره في إعلان الحادث المؤمن منه إلى السلطات أو في تقديم المستندات إذا تبين من الظروف أن التأخير كان لعذر مقبول.
٣. شرط التحكيم إذا ورد في الوثيقة بين شروطها العامة المطبوعة ولم يتخذ صورة إتفاق خاص منفصل عن الشروط العامة.
٤. كل شرط تعسفي آخر يثبت أنه لم يكن لمخالفته أثر في وقوع الحادث المؤمن منه.

## المذكرة الإيضاحية:

يعد حكم هذه المادة تطبيقاً لأحكام القواعد العامة في المشروع التمهيدي في القانون المدني الفلسطيني وعلى وجه الخصوص المادة ٨٧٥ منه. وهذه المادة مقررة لحماية المستأمن (المؤمن له) تجاه شركات التأمين حيث قضت على بطلان كل شرط يرد في وثيقة التأمين بطلاناً مطلقاً على غير النحو الذي جاء في هذه المادة وفقراتها الأربع، ومن ثم يبطل الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له في التأمين لمجرد مخالفة القوانين واللوائح، إلا إذا تبين أن المخالفة التي ارتكبتها المؤمن له (المستأمن) انطوت على جناية أو جنحة عمدية، وهذا يعني إذا انطوى الفعل الذي ارتكبه المستأمن على مجرد مخالفة، أو جنحة غير عمدية، فإن الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له في التأمين لمجرد مخالفة القوانين واللوائح يعتبر باطلاً ولا يؤدي إلى سقوط حق المؤمن له بالتأمين.

كما يبطل الشرط الذي يؤدي إلى سقوط حق المؤمن له إذا تعلق الأمر بتأخير المؤمن له عن إعلان المؤمن عن الحادث المؤمن منه أو في تقديم المستندات، طالما كان لهذا التأخير سبب أو عذر مقبول من قبل المؤمن له، وعليه يقع عبء إثبات هذا العذر، وللمحكمة كلمتها الأخيرة في تقدير مقبولية هذا العذر أو عدم مقبوليته.

كما يبطل الشرط الذي يحيل النزاع إلى التحكيم إذا لم يتخذ هذا الشرط صورة اتفاق خاص منفصل عن الشروط العامة في وثيقة التأمين.



كما يبطل كل شرط تعسفي يثبت أنه لم يكن لمخالفته من قبل المؤمن له اثر في وقوع الحادث المؤمن منه، وكل ذلك يخضع تقديره إلى السلطة التقديرية للمحكمة.

#### مادة (٣٦٦)

١. يجوز للمؤمن أن يطلب إبطال عقد التأمين إذا قدم المؤمن له ولو بحسن نية بيانات غير صحيحة أو سكت عن تقديم البيانات المتعلقة بالتأمين وكان من شأن ذلك في الحالتين أن قدر المؤمن الخطر بأقل من حقيقته.
٢. يقع الإبطال ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أو للسكوت عن تقديم البيان أي علاقة بالضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه.
٣. للمحكمة مع مراعاة جميع الظروف، أن تحكم على المؤمن له في الأحوال المبينة في الفقرتين السابقتين بمبلغ مساو لقسط التأمين إذا اثبت سوء النية من جانب المؤمن له، أو بمبلغ لا يجاوز نصف هذا القسط إذا انتفى سوء النية.

#### المذكرة الإيضاحية:

أعطت هذه المادة للمؤمن الحق في أن يطالب بإبطال عقد التأمين، إذا اكتشف أن المستأمن (المؤمن له) قد قدم حتى ولو بحسن نية، بيانات عن الخطر المراد التأمين منه غير صحيحة، أو مجرد أن سكت عن الإخبار بها للمؤمن وكانت متعلقة بالتأمين، وعلى وجه الخصوص، إذا كان من شأن هذه البيانات غير الصحيحة أو التي سكت عنها المؤمن له، أن تؤثر على تقدير المؤمن

للخطر المؤمن منه، وذلك بأن يقدره بأقل من قيمته الحقيقية لو علم بكل تلك البيانات، ومن المعلوم، أن ذلك له تأثير كبير على قيمة القسط ومبلغ التأمين. وهذا ما يوجب على المؤمن له (المستأمن) أن يدلي بكل تفاصيل وبيانات متعلقة بالخطر المؤمن منه وأن لا يسكت عن أي بيان له شأن بالخطر حتى يتمكن المؤمن من تقدير القسط ومبلغ التأمين الذي يتفق مع الخطر وأهميته ونوعه وطبيعته.

ولا تشترط هذه المادة، لاستعمال المؤمن حقه في الإبطال أن تكون البيانات غير الصحيحة التي أدلى بها المستأمن عن الخطر، أو التي سكت عنها تماماً لها علاقة بالضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه، وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من هذه المادة.

وإعمالاً للسلطة التقديرية للمحكمة المطروح أمامها النزاع، وبعد دراسة وتقدير جميع الظروف المحيطة بعقد التأمين، أن تحكم إذا ثبت لها سوء نية المستأمن من عدم الإدلاء بالبيانات التي سكت عنها أو التي أدلاها على غير حقيقتها عليه بقسط مساو لقسط التأمين الذي يقدره المؤمن عادة فيما لو قدمت له البيانات صحيحة ولم يسكت المستأمن عن بعضها، أما إذا ثبت حسن نية المستأمن، فإن المحكمة وبناء على أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة تحكم على المستأمن بقسط لا يجاوز نصف القسط فيما لو أدليت البيانات صحيحة ولم يسكت المستأمن عن بعضها.

ومن المعروف ووفقاً للقواعد العامة أن حسن النية مفترض إلى أن يقام الدليل على عكس ذلك، ويقع عبء إثبات سوء النية على من يدعي بذلك، فالبينة على المدعي وهذا يعني أن عبء إثبات سوء النية يقع على المؤمن الذي له

مصالحة حقيقية في معرفة الحقيقة المتعلقة بالخطر، وذلك لعمل حساباته في مبلغ التأمين، وبالتالي في قسط التأمين الذي يلتزم المستأمن بدفعه. وإبطال عقد التأمين مقرر فقط للمؤمن ومن ثم لا يجوز للمؤمن له وفقاً لأحكام هذه المادة استعمال مثل هذا الحق. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٤٧/١/٢/٣ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٨٠/١/٢/٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي والمادة ٢٥١ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣٦٧)

يقع باطلاً عقد التأمين الذي يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها إذا أثبت أن نبأ الهلاك أو الوصول بلغ قبل إبرام العقد إلى مكان توقيع العقد أو إلى المكان الذي يوجد به المؤمن له أو المؤمن. المذكرة الإيضاحية:

لا يكفي لقيام العقد (عقد التأمين) أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضاً للخطر، بل يجب كذلك ألا يكون الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل التأمين، وإلا كان العقد باطلاً لانعدام محله، وبهذا تقرر هذه المادة. ولو طبقت القواعد العامة لكان التأمين باطلاً ولو جهل طرفاه هلاك الشيء المؤمن عليه أو وصوله قبل العقد، لكن نظراً للصعوبة التي قد يوجد فيها أطراف عقد التأمين في الاستعلام عن مصير الأشياء المؤمن عليها وحصراً للقاعدة في النطاق اللازم لدرء الغش وحماية المتعاقدين، فلم تأخذ المادة في تقدير وجود الخطر قبل إبرام العقد بمعيار مادي، وإنما أخذت بمعيار شخصي مفاده بأن عقد التأمين الذي يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو

بعد وصولها لا يكون باطلاً إلا إذا ثبت أن نبأ الهلاك أو الوصول قد بلغ قبل إبرام العقد إلى مكان توقيع العقد أو إلى المكان الذي يوجد فيه المؤمن له أو المؤمن كما تقضي هذه المادة.

ويمكن تأصيل حكم هذه المادة، أن الخطر الذي عد عنصراً جوهرياً في صحة عقد التأمين البحري، قد ينعقد من الناحية المادية ويوجد من الناحية المعنوية، وهذه هي الحالة التي لا يوجد فيها خطر فعلي وإنما يقوم فقط في ذهن المتعاقدين وقت إبرام العقد ويسمى بالخطر الظني، بمعنى أن الخطر يتحقق فعلاً قبل إبرام العقد ولكن نبأه لا يصل إلى علم طرفي عقد التأمين قبل إبرام العقد، فيظن كل منهما أن عقد التأمين يغطي مخاطر لم تتحقق بعد. ونظراً لصعوبة إثبات علم المؤمن أو المستأمن بوصول الشيء أو بهلاكه، فقد أقامت هذه المادة قرينة قانونية على هذا العلم بمجرد إثبات أن نبأ الهلاك أو الوصول قد بلغ إلى مكان التوقيع على العقد أو مكان وجود المستأمن أو المؤمن.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٥٠ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٥٣ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣٦٨)

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

## المذكرة الإيضاحية :

يجوز للمتعاقدين استبعاد تطبيق القرينة القانونية المستفادة من المادة السابقة وذلك عن طريق الاتفاق على أن سوء نية المؤمن أو المستأمن لا يفترض بل لا بد من الدليل عليه وفقاً للقواعد العامة، وهذا ما يسمى التأمين المعقود على شرط الأنباء السارة أو السيئة، فإذا عقد التأمين على شرط الأنباء السارة أو السيئة، وجب على المؤمن الذي يتمسك بالبطلان أن يقيم الدليل على سوء نية المستأمن وأنه كان يعلم شخصياً بهلاك السفينة أو البضاعة في الوقت الذي أبرم فيه العقد، وعلى العكس يجب على المستأمن الذي يحتج بالبطلان أن يثبت أن المؤمن كان يعلم شخصياً قبل إبرام العقد بوصول الشيء المؤمن عليه وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من هذه المادة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٥٠ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٥٣ من القانون البحري القطري.

### مادة (٣٦٩)

١. يجوز للمؤمن طلب إبطال العقد إذا كان مبلغ التأمين يزيد على قيمة الأشياء المؤمن عليها، وثبت التغير من جانب المؤمن له أو نائبه، وفي هذه الحالة يبقى القسط كاملاً من حق المؤمن.
٢. إذا انتفى التغير عد العقد صحيحاً بمقدار قيمة الأشياء المؤمن عليها.
٣. إذا كان مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها فلا يلتزم المؤمن إلا في حدود مبلغ التأمين.

### المذكرة الإيضاحية:

إذا غالى المؤمن له (المستأمن) في تقييم الشيء المؤمن عليه، وعقد التأمين بمبلغ يزيد على قيمة الشيء الحقيقية، فيجب التمييز بين ما إذا كان المؤمن له (المستأمن) حسن النية أو سيئ النية.

فإذا كان المؤمن له (المستأمن) حسن النية وغالى في تقييم الشيء المؤمن عليه خطأ، فإن عقد التأمين يكون صحيحاً في حدود قيمة الشيء المؤمن عليه الحقيقية قابلاً للإبطال بالنسبة إلى الزيادة، والإبطال هنا مقرر لمصلحة المؤمن لا المؤمن له، فله أن يتمسك به، وله أن يجيزه ولا يأخذ المؤمن قسط التأمين على هذه الزيادة في القيمة، ولكن له أن يطالب بالتعويض عن الاقتضاء، أما إذا ثبت وقوع غش أو تقرير (تدليس) من المؤمن له (المستأمن) في التقييم يقصد الحصول وقت الحادث على تعويض أعلى من قيمة الشيء المؤمن عليه، فيجوز للمؤمن طلب إبطال العقد، ويحق له استيفاء كامل القسط على سبيل التعويض، ويستوي أن يقع التقرير (التدليس) من المؤمن له ذاته، أو من نائبه.

وقد يكون مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، وهذا ما يسمى بالتأمين الجزئي، إذ قد يجد المستأمن مصلحته في أن يدفع قسط أقل نظراً لأن القسط يحسب على أساس قيمة الشيء المؤمن عليه، كما أن المؤمن يتجنب وقت الحادث دفع تعويض مساو للضرر اللاحق بالمؤمن له (المستأمن)، فإذا هلك الشيء المؤمن عليه هلاكاً كلياً فلا يلتزم المؤمن إلا بقدر المبلغ المتفق عليه، يعني لا يدفع أكثر من مبلغ التأمين، أما إذا هلك الشيء المؤمن عليه هلاكاً جزئياً فقد استقر القضاء على أن المؤمن لا يلتزم

بأن يدفع من مبلغ التأمين إلا ما يعادل النسبة بين هذا المبلغ والقيمة الكلية  
للشيء المؤمن عليه وقت الحادث، وهذا ما يعرف بقاعدة النسبية.  
وأساس قاعدة النسبية هو أنه في حالة التأمين على الشيء بأقل من قيمته،  
يعتبر المؤمن له (المستأمن) مؤمناً لنفسه بالفرق، ويكون الحل كما لو كان  
هناك مؤمنان لنفس الشيء يلتزم كل منهما على حسب المبلغ الذي أمنه،  
وقاعدة النسبية لا تتعلق بالنظام العام، لذلك يجوز بشرط صريح في العقد  
الاتفاق على أنه يحق للمستأمن أن يحصل على التعويض الكامل إذا لم يجاوز  
الضرر مبلغ التأمين، وإنما يلاحظ أنه لا محل لتطبيق قاعدة النسبية في حالة  
القيمة المتفق عليها للسفينة، إذ أنها تعتبر مساوية بالاتفاق للقيمة الحقيقية  
للسفينة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٤٩ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٢٨٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٥٤ من القانون  
البحري القطري.

#### مادة (٣٧٠)

١. على المؤمن له أن يدفع قسط التأمين والرسوم والمصروفات في  
المكان والزمان المتفق عليهما وأن يبذل العناية المعقولة للمحافظة  
على السفينة أو البضائع وأن يعطي بياناً صحيحاً عند التعاقد  
بالظروف التي يعلم بها والتي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير  
الأخطار التي يجري التأمين عليها.

٢. على المؤمن له أن يخطر المؤمن بالظروف التي تطرأ أثناء سريان  
التأمين ويكون من شأنها زيادة الخطر الذي يتحملة المؤمن وذلك

خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ العلم بها ما لم يتفق على إطالة هذا الميعاد أو تقصيره فإذا تخلف المؤمن له عن الإخطار في هذا الميعاد جاز خفض قيمة التعويض بمقدار ما أصاب المؤمن من ضرر نتيجة التأخير في الإخطار أو فسخ العقد أو إبقاء العقد مع المطالبة بزيادة قسط التأمين مقابل زيادة الخطر.

٣. يسقط الحق في التعويض إذا أثبت المؤمن أن عدم الإخطار كان عن عمد بقصد منعه من الوقوف على أسباب تحقق الخطر في الوقت المناسب.

#### المذكرة الإيضاحية:

يلتزم المؤمن له (المستأمن) بمقتضى عقد التأمين، بدفع القسط المستحق عليه والرسوم والمصروفات الواجبة عليه، في المكان والزمان المتفق عليهما، وعليه أن يبذل العناية المعقولة للمحافظة على السفينة أو البضائع، ويخضع ما يبذله المؤمن له من عناية معقولة إلى السلطة التقديرية للمحكمة، كما يلتزم بإعطاء بيانات صحيحة عند التعاقد بالظروف التي يعلم بها والتي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الأخطار التي يجري التأمين عليها، وتعد هذه الفقرة تطبيقاً لأحكام المادة (٣٦٤) من هذا القانون، انظر مذكرتها الإيضاحية).

ولا ينحصر التزام المؤمن له بالإدلاء بالظروف المؤثرة بالخطر وقت إبرام عقد التأمين، وإنما يمتد إلى كل الظروف التي تطرأ أثناء سريان التأمين ويكون من شأنها زيادة الخطر الذي يتحملة المؤمن وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من هذه المادة، على أن يتم ذلك، خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ العلم بها ما لم يتفق على إطالة هذا الميعاد أو تقصيره بين المتعاقدين.



ويترتب على إخلال المؤمن له بهذا الالتزام يكون للمؤمن المطالبة بتخفيض قيمة التعويض الذي يستحقه بمقدار ما أصاب المؤمن من ضرر نتيجة التأخير في الإخطار، أو المطالبة بفسخ العقد، أو المطالبة بزيادة قسط التأمين مقابل زيادة الخطر في الإبقاء على عقد التأمين.

وإذا أثبت المؤمن بأن عدم الإخطار يمثل هذه الظروف التي طرأت أثناء سريان عقد التأمين وكان من شأنها زيادة احتمالات وقوع الخطر، من قبل المؤمن له (المستأمن) كان بقصد منع المؤمن من الوقوف على أسباب تحقق الخطر في الوقت المناسب، فإن حق المؤمن له بالتعويض يسقط وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة، والأمر في النهاية يخضع إلى السلطة التقديرية للمحكمة، وهي التي تقدر ما إذا كان المؤمن له (المستأمن) قد أخفى هذه البيانات عن عمد أم لا، فإذا ثبت أن المؤمن قد أخفى ما طرأ على الخطر من ظروف أثناء سريان عقد التأمين لتضليل المؤمن حتى لا يزيد عليه قسط التأمين، قضت المحكمة بسقوط حق المؤمن له بالتعويض كاملاً وإذا تبين لها العكس فلا تحكم بإسقاط حق المؤمن له بالتعويض.

يقارب حكم هذه المادة حكم المادة ٣٤٨ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب المادة ٢٥٢ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣٧١)

١. إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين المستحق جاز للمؤمن أن يوقف التأمين أو يفسخ العقد، ولا ينتج الإيقاف أو الفسخ أثره إلا بعد انقضاء خمسة عشر يوماً على إخطار المؤمن له بطلب الوفاء في آخر موطن للمؤمن له يعلمه المؤمن.

٢. لا يحول الإخطار بإيقاف التأمين دون وجوب توجيه إخطار آخر بفسخ العقد طالما أن قسط التأمين والمصاريف لم تدفع، ويجوز أن يقع الإخطار بالوفاء والإخطار بإيقاف التأمين أو فسخه بإجراء واحد.

٣. يعود عقد التأمين إلى إنتاج أثاره في المستقبل بعد انقضاء أربع وعشرين ساعة على دفع أقساط التأمين والمصاريف.

٤. يترتب على فسخ العقد التزام المؤمن برد قسط التأمين بما يعادل الأخطار السارية وذلك دون إخلال بما يستحق من تعويض.

٥. لا يسري أثر الإيقاف أو الفسخ في مواجهة الغير حسن النية الذي انتقلت إليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقوع أي حادث وقبل تبليغ الإيقاف أو الفسخ.

٦. يجوز للمؤمن في حالة وقوع الحادث أن يتمسك في مواجهة الغير بالمقاصة برد القسط المستحق.

#### المذكرة الإيضاحية:

ترتب الفقرة الأولى من هذه المادة للمؤمن في حالة الإخلال بدفع أقساط التأمين من قبل المؤمن له (المستأمن) المستحقة في ذمته، الحق في أن يوقف التأمين، أو يفسخ العقد برمته والمسألة جوازية للمؤمن : فله أن يستعمل مثل هذا الحق، وله أن لا يستعمله، ومن ثم، فهي تخضع إلى تقديره وفيما يراه مناسباً لإجبار المؤمن له في تنفيذ التزامه.

ومع ذلك، فإن إيقاف عقد التأمين، أو فسخه من قبل المؤمن، لا ينتج ثماره وآثاره إلا بعد انقضاء خمسة عشر يوماً على إخطار المؤمن له، وذلك لكي يتمكن المؤمن له من القيام بالتزامه حتى لا يضيع عليه التغطية للخطر المؤمن عليه وعلى وجه الخصوص في حالة إيقاف عقد التأمين عندما يتحقق الخطر المؤمن منه في فترة الإيقاف، أو في حالة فسخ العقد حيث يعود المتعاقدين إلى وضعهما الذي كان قبل إبرام عقد التأمين وذلك وفقاً للأثر الرجعي للفسخ، مما يؤدي إلى سقوط حق المؤمن له بالمطالبة بمبلغ التأمين عند تحقق الخطر المؤمن منه.

وقد ربطت هذه الفقرة حق المؤمن بالإيقاف أو الفسخ، بتوجيه إخطار للمؤمن له يحثه فيه على دفع الأقساط، والإخطار ليس له شكل محدد، ومن ثم يمكن أن يكون كتابة أو شفاهة أو بخطاب مسجل أو غير مسجل وإنما إذا كان الإخطار غير مكتوب فيثير عندئذ مسألة الإثبات، وعبء الإثبات بوقوع الإخطار يقع على المؤمن، وقد أجازت هذه الفقرة أن يقع الإخطار بالوفاء وبإيقاف التأمين أو الفسخ بإجراء واحد.

كما ربطت هذه المادة قدرة الإيقاف أو الفسخ على تحقيق الآثار القانونية لكل منهما، بمضي مدة خمسة عشر يوماً محسوبة من توجيه الإخطار للمؤمن له في آخر موطن للمؤمن له يعلمه المؤمن.

كما أوجبت الفقرة الثانية من هذه المادة عند توجيه الإخطار بالإيقاف، أن يوجه للمؤمن له أيضاً إخطاراً بفسخ العقد، طالما أن المؤمن له لم يقدّم بدفع الأقساط والمصاريف المستحقة، والفقرة الثانية كما هو واضح، لا تجيز توجيه الإخطار بالإيقاف دون توجيه الإخطار بالفسخ، وكأنها تربط بينهما.

إذا دفع المؤمن له الأقساط المستحقة أو القسط المستحق والمصاريف، يعود عقد التأمين إلى إنتاج آثاره في المستقبل، وذلك بعد انقضاء أربع وعشرين ساعة على دفع أقساط التأمين والمصاريف.

وإذا فسخ عقد التأمين من جانب المؤمن وفقاً لأحكام الفقرة الأولى، فإن على المؤمن رد قسط التأمين بما يعادل الأخطار السارية، وذلك دون إخلال بما يستحق المؤمن من تعويض وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الرابعة من هذه المادة. هذا فيما بين المؤمن والمؤمن له، أما بالنسبة للغير، الذي انتقلت إليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقوع أي حادث وقبل تبليغ الإتفاق أو الفسخ فلا يجوز للمؤمن أن يتمسك في مواجهته بآثار الإيقاف أو الفسخ متى كان هذا الغير حسن النية أي تجهل استعمال المؤمن حقه بالإيقاف أو الفسخ في مواجهة المؤمن له، ومفهوم المخالفة، أن الغير إذا كان سيئ النية عندئذ يعامل كما يعامل المؤمن له في مواجهة آثار الإيقاف أو آثار الفسخ، ويقع على المؤمن إثبات أن الغير سيئ النية حيث يفترض في الشخص بصفة عامة حسن النية إلى أن يقام الدليل على سوء نيته.

وقد أجازت الفقرة السادسة من هذه المادة للمؤمن عند وقوع الحادث المؤمن منه أن يتمسك في مواجهة الغير بالمقاصة برد القسط المستحق.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٧٩/١/٢/٣/٤/٥/٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٣٦٢ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٤٩ من القانون البحري القطري.

## مادة (٣٧٢)

إذا أفلس المؤمن له أو أعسر ولم يكن قد دفع القسط المستحق عليه بعد إخطاره جاز للمؤمن فسخ العقد ولا يسري هذا الفسخ على الغير حسن النية الذي انتقلت إليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقوع أي حادث وقبل التبليغ بالفسخ، ويثبت هذا الحق للمؤمن له في حالة إفلاس المؤمن، وفي جميع الأحوال يلتزم المؤمن برد قسط التأمين بما يعادل الأخطار السارية.

### المذكرة الإيضاحية:

إذا تم إشهار إفلاس المؤمن له أو إعساره، يكون للمؤمن الحق في فسخ عقد التأمين إذا ثبت عدم قيام المؤمن له بدفع القسط المستحق عليه قبل إشهار إفلاسه أو إعساره وثبت قيام المؤمن بإخطاره بدفع القسط المستحق. وينحصر أثر فسخ عقد التأمين من قبل المؤمن، بين هذا الأخير والمؤمن له (المستأمن) ولا يمتد أثره إلى الغير حسن النية الذي انتقلت إليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقوع أي حادث وقبل التبليغ بالفسخ. ويقع فسخ عقد التأمين بالإرادة المنفردة من قبل المؤمن إذا تحققت شروطه سابقة الذكر والحق في فسخ عقد التأمين يثبت كذلك للمؤمن له (المستأمن) وإيرادته المنفردة، إذا تم إشهار إفلاس المؤمن. ويترتب على فسخ عقد التأمين سواء وقع من قبل المؤمن، أو من المؤمن له، التزام المؤمن برد قسط التأمين بما يعادل الأخطار السارية انظر (المادة ٣٧١ من هذا القانون فقرة رقم ٤، ومذكرتها الإيضاحية). يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٥٠ من القانون البحري القطري.

### مادة (٣٧٣)

١. على المؤمن له عند وقوع الخطر المؤمن منه أن يبذل ما في استطاعته لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها وعليه أن يتخذ كافة الإجراءات التحفظية للمحافظة على حق الرجوع على الغير المسئول، ولا يؤثر ذلك على حقوق المؤمن له الناشئة عن عقد التأمين.

٢. يسأل المؤمن له في مواجهة المؤمن عن الضرر الذي يلحقه بسبب عدم تنفيذ هذا الالتزام نتيجة فعل ضار أو إهمال من المؤمن له.  
المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة للالتزامات التي تترتب عن عقد التأمين في ذمة المؤمن له، فتلزمه عند وقوع الخطر منه، أن يبذل العناية التي من شأنها إنقاذ الأشياء المؤمن عليها قدر ما في استطاعته، والعناية المقصودة هي عناية الرجل المعتاد (المؤمن له الشاحن)، وعليه أن يتخذ كافة الإجراءات التحفظية التي من شأنها أن تحافظ على حقه في الرجوع على الغير المسئول عن هلاك البضائع أو إتلافها، كالإخطار ورفع الدعوى إلى غير ذلك من هذه الإجراءات، دون أن يؤثر ذلك على حقوق المؤمن له الناشئة عن عقد التأمين.

ويكون المؤمن له، مسئولاً في مواجهة المؤمن عن جميع الأضرار التي تصيب هذا الأخير التي تترتب عن قيام المؤمن له بتنفيذ ما ألزمته به الفقرة الأولى من هذه المادة من التزامات وعلى وجه الخصوص إذا تبين أن هذه الأضرار كانت نتيجة لفعل ضار صدر من المؤمن له (المستأمن) أو إهمال

منه في بذل العناية الواجبة لإنقاذ ما يمكن إنقاذه من الأشياء عند وقوع الخطر المؤمن منه.

يقارب حكم هذه المادة حكم المادة ٢٥٦ من القانون البحري القطري، ويتطابق مع المادة ٢/١/٢٨٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويتطابق مع المادة ٣٦٣ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (٣٧٤)

١. فيما عدا حالة الغش إذا كان الخطر مؤمناً عليه بعدة عقود سواء كانت مبرمة في تاريخ واحد أم في تواريخ مختلفة وكان مجموع مبلغ التأمين المذكور في هذه العقود يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه عدت عقود التأمين صحيحة وجاز للمؤمن له الرجوع في حدود الضرر وبما لا يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه على المؤمن المتعددين بغير ترتيب بينهم بنسبة مبلغ التأمين الذي يلتزم به كل منهم إلى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه.
٢. يجب على المؤمن له الذي يطلب تسوية الضرر الذي لحق به أن يصرح للمؤمن بوجود التأمينات الأخرى التي يعلم بها وإلا كان طلبه غير مقبول.
٣. ويجوز لكل مؤمن الرجوع على المؤمن الآخر لمطالبة كل منهم بحصته من الضرر بنسبة المبلغ الذي التزم به، فإذا كان أحدهم مفلساً وزعت حصته بالنسبة ذاتها على باقي المؤمنين.

٤. وفي حالة ثبوت الغش من المؤمن له، يكون كل عقد من عقود التأمين المتعددة قابلاً للإبطال بناءً على طلب المؤمن، وللمحكمة عند الحكم بإبطال العقد أن تقضي بالتعويض المناسب لمن يستحقه بما لا يتجاوز القسط الكلي للتأمين..

#### المذكرة الإيضاحية:

إذا أمن على نفس الشيء بكامل قيمته ضد نفس الأخطار لدى مؤمنين مختلفين بحيث يزيد مجموع مبالغ التأمين على قيمة الشيء المؤمن عليه، فإن هذه العقود تعد صحيحة وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من هذه المادة إذا تبين أن المستأمن (المؤمن له) حسن النية، كأن يؤمن على البضاعة من وكيل بالعمولة ثم يؤمن عليها من مالكا جاهلاً بالتأمين الذي عقده الوكيل، وكأن يقوم المشتري "قوب" بالتأمين على البضائع ويقوم البائع بالتأمين عليها رغم عدم التزامه بذلك، بل وينتج كل عقد من العقود المبرمة آثاره بنسبة مبلغ التأمين الذي يلتزم به كل من المؤمن المتعددين إلى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه بغير تضامن بينهم، ويؤصل مثل هذا الحكم على أنه ليس فدي هذه العقود سبب لإبطالها، وعلى أن المؤمن له (المستأمن) لن يحصل على تعويضات يزيد مجموعها على قيمة الشيء المؤمن عليه، كما تقضي بذلك الفقرة الأولى من هذه المادة، ولا يلتزم المؤمن له عند الرجوع على المؤمن بالترتيب أيهما تاريخ عقده مع المؤمن له أسبق من الآخر، وإن كان ليس هناك ما يمنع من الاتفاق على الأخذ بقاعدة ترتيب التواريخ أو اشتراط تضامن المؤمنين، فالحكم الذي جاءت به هذه الفقرة ليس متعلقاً بالنظام العام.



أما إذا كان المؤمن له (المستأمن) سيئ النية، ويكون كذلك إذا أبرم عدة عقود تأمين على نفس الشيء بقصد الحصول على تعويض يجاوز قيمته وقت وقوع الحادث المؤمن منه، عندئذ يكون كل عقد وفقاً لأحكام الفقرة الرابعة من هذه المادة، قابلاً للإبطال بناء على طلب المؤمن، وللمحكمة عند الحكم بإبطال العقد أن تقضي بالتعويضات المناسبة لمن يستحقها بما لا يجاوز القسط الكلي للتأمين.

وتلزم الفقرة الثانية من هذه المادة المؤمن له (المستأمن) الذي يطلب تسوية الضرر في حالة تعدد عقود التأمين على الشيء الواحد، أن يصرح للمؤمن بوجود مثل هذا التعدد الذي يعلم به، وإلا كان طلبه غير مقبول.

وتجيز الفقرة الثالثة لكل مؤمن الرجوع على مفلس المؤمن الآخر كل منهم بحصته من الضرر بنسبة المبلغ الذي التزم به، وإذا تبين أن أحد المؤمنين مفلساً وزعت حصته على باقي المؤمنين بالنسبة ذاتها.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٥٢ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٣/٢/١/٢٨٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٥٥ من القانون البحري القطري ما عدا الفقرة الأخيرة منها.

#### مادة (٣٧٥)

يسأل المؤمن عما يأتي :

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

٢. حصة الأموال المؤمن عليها في الخسارات البحرية المشتركة ما لم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التأمين.
٣. المصاريف التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الأموال المؤمن عليها من ضرر مادي أو للحد منه.

#### المذكرة الإيضاحية:

يضمن المؤمن البحري وفقاً لأحكام عقد التأمين، في الأصل، الأضرار أو الخسارات المادية التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحري أو حادث يعد قوة قاهرة إذا كان الخطر أو الحادث المؤمن منهما مما يشملهما التأمين.

والأضرار أو الخسارات المادية التي تلحق بالشيء المؤمن عليه تنقسم إلى خسارات مشتركة وخسارات خاصة (انظر المادة ٣٣٨ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية)، والخسارات العامة (المشتركة) يضمنها المجهز والشاحنون، بينما الخسارات الخاصة، يتحملها مالك الشيء المتضرر. والخسارة الخاصة تنقسم بدورها إلى خسارة كلية وجزئية، والخسارة الكلية، قد تكون خسارة كلية فعلية وهي هلاك الشيء المؤمن عليه هلاكاً تاماً كغرق السفينة أو البضائع أو احتراق البضائع حتى آخرها، أو تلف الشيء المؤمن عليه بحيث يفقد ذاتيته كحجر الأسمنت لاختلاطه بماء البحر، وقد تكون خسارة حكمية، أو تقديرية إذا كان إصلاح الشيء المؤمن عليه يتطلب نفقات تجاوز قيمته، أما الخسارة الجزئية فهي هلاك جزء من الشيء المؤمن عليه أو تلفه، وهو المقصود بعبارة الخسارة الخاصة عند إطلاقها، كتلف البضاعة نتيجة دخول مياه البحر في عنابر السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية.

كما يضمن المؤمن المصاريف التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الأموال المؤمن عليها من ضرر مادي أو للحد منه. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٥٣ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب المادة ٢٤٢ من القانون البحري القطري، والمادة ٢٨٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٣٧٦)

١. يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق الأشياء المؤمن عليها بفعل ضار من المؤمن له أو تابعيه البريين ما لم يثبت المؤمن أن الضرر ناشئ عن فعل عمدي أو جسيم صادر من المؤمن له، أو عن إهماله في بذل العناية المعقولة اللازمة لحماية الأشياء المؤمن عليها.

٢. كما يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق الأشياء المؤمن عليها بفعل ضار من الربان أو البحارة دون الإخلال بحكم الفقرة الثانية من المادة (٣٩٥).

### المذكرة الإيضاحية:

ويكون المؤمن مسئولاً عن الضرر المادي الذي يلحق بالأشياء المؤمن عليها بسبب الفعل الضار (الخطأ) الذي وقع من المؤمن له أو من تابعيه، والمقصود هنا، الخطأ غير العمدي، كل ذلك ما لم يثبت المؤمن أن الضرر الذي لحق الأشياء المؤمن عليها، قد حدث أو نشأ عن فعل ضار عمدي وقع من المؤمن له (المستأمن) أو من تابعيه أو فعل ضار جسيم، أو كان كنتيجة

مباشرة لإهمال المؤمن له أو تابعيه في بذل العناية المعقولة اللازمة لحماية الأشياء المؤمن عليها.

ومعقولة العناية اللازمة للحماية، يخضع تقديرها للسلطة التقديرية للمحكمة وذلك عند الاختلاف على مدى العناية التي يبذلها المؤمن له أو تابعوه.

ومعيار العناية هو المعيار العام للمسئولية العقدية، وهي عناية الرجل المعتاد (المؤمن له المعتاد من الأخطار التي تلحق البضائع).

كما يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق الأشياء المؤمن عليها ويكون نتيجة مباشرة عن الفعل الضار الذي وقع من الربان أو البحارة وذلك دون الإخلال بحكم الفقرة الثانية من المادة (٣٩٥) من هذا القانون والتي تعفي المؤمن من تحمل الضرر إذا كان نتيجة لفعل ضار عمدي وقع من الربان، انظر مذكرتها الإيضاحية).

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٥٤ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٤٢ من القانون البحري القطري، ٢٨٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٣٧٧)

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

## المذكرة الإيضاحية:

الأصل إنه إذا كان التأمين لرحلة معينة فإن مكان الأخطار يتحدد بالطريق العادي للسفر بين نقطة القيام ونقطة الوصول، أما إذا كان التأمين لمدة محددة، فإنه يحدد غالباً طبيعة الرحلات المزمع القيام بها أو يحدد على الأقل المياه والمناطق التي يجوز فيها للسفينة أن تقوم بالملاحة، ولا يضمن المؤمن إلا الأخطار التي تقع في المكان المحدد في العقد.

لكن إذا حصل تغيير في الطريق المتفق عليه لسير السفينة، أو تغيير في الرحلة، فهل يمتد الحكم على هذين الفرضين؟

إذا قامت السفينة بالرحلة المقررة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول دون أن تسلك الطريق المحدد في العقد أو الطريق المعتاد اختياريًا، فإنها تكون قد غيرت طريقها أو انحرفت عنه، ومن ثم لا يكون المؤمن مسئولاً عن الأخطار التي تطرأ في غير الطريق المعتاد، أما إذا كان تغيير الطريق اضطراريًا أملتة القوة القاهرة، حينئذ يظل المؤمن مسئولاً عن كل هلاك أو ضرر يحصل للشيء المؤمن عليه بسببه.

والحال كذلك إذا غيرت السفينة الرحلة المحددة في العقد، فإن المؤمن لا يكون مسئولاً عن الحوادث التي تقع خارج الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد إذا كان تغيير الرحلة اختياريًا، وذلك لأن المؤمن له (المستأمن) يكون قد غير في الأخطار التي أخذها على عاتقه المؤمن، أما إذا كان تغيير الرحلة إجباريًا، كأن تفر السفينة من عاصفة أو لم تستطع دخول ميناء الوصول لحصر بحري مضروب عليه، فإن المؤمن يظل مسئولاً عن كل الأخطار

التي تتعرض لها السفينة، لأن تغيير الرحلة في هذه الحالة إنما كان نتيجة لحظر بحري يدخل في عداد المخاطر المؤمن منها. ويعد تغيير السفينة تغييراً لمحل التأمين ومن ثم، فإن تغيير الناقله اختيارياً يعد تعديلاً لمكان الإخطار يترتب عليه إعفاء المؤمن من الضمان ما لم يتفق على خلاف ذلك، أما إذا كان اضطرارياً حينئذ يظل المؤمن مسؤولاً عن الأخطار التي يشملها التأمين وكذلك إذا قبل المؤمن نتائج شروط سند الشحن، وكان السند يجيز تغيير السفينة أثناء الطريق.

ومع ذلك، قد تغير السفينة طريقها اختيارياً ثم تعود إلى الطريق المعتاد أو المتفق عليه فتقع الأخطار المؤمن عليها، عندئذ يثور التساؤل حول مسؤولية المؤمن عن هذه الأخطار، يذهب الرأي الراجح في الفقه إلى أن المؤمن يظل مسؤولاً عن الأخطار التي تتحقق في جزء من الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد ما لم يكن الخطر ناشئاً عن تغيير الطريق، كأن تتعرض السفينة لعاصفة ما كانت لتتعرض لها لو سارت في طريقها المعتاد دون أن تتحرف عنه، وهذا ما أقرته هذه المادة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٥٥ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٤٣ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣٧٨)

لا يشمل التأمين الأخطار الآتية إلا إذا اتفق على غير ذلك :

١. أخطار الحرب الأهلية أو الخارجية وأعمال القرصنة، والاضطرابات، والثورات والإضراب والإغلاق وأعمال التخريب،

والإرهاب، والأضرار الناشئة عن تفجيرات أو إشعاعات نووية أيا كان سببها.

٢. الأضرار التي تحدثها الأشياء المؤمن عليها للأموال الأخرى أو للأشخاص فيما عدا ما نصت عليه المادة (٣٩٦) من هذا القانون.

#### المذكرة الإيضاحية:

يقصد بالأخطار الحربية، الأعمال العدائية أو الانتقامية أو الأسر أو الاستيلاء أو الإيقاف أو الإكراه أو انفجار الألغام ومعدات الحرب الأخرى. وليس من شك في أن الخطر الحربي يشمل الأعمال الحربية التي تسبب ضرراً للأشياء المؤمن عليها كأن تصاب السفينة بطوربيد أو قذيفة أو تمس لغماً... الخ.

ظلت مثل هذه الأخطار إلى حد النصف الثاني من القرن التاسع عشر مغطاة بعقود التأمين مثلها في ذلك مثل الأخطار البحرية الأخرى، وقد جاء ذلك في القانون التجاري الفرنسي، والقانون الفرنسي الصادر سنة ١٦٨١ والذي تأثر بها بعض القوانين العربية وعلى رأسها القانون التجاري البحري المصري القديم، حيث كان المؤمن يلتزم بكل هلاك أو ضرر يحصل للأشياء المؤمن عليها بسبب الأخطار البحرية أو بسبب الأسر أو النهب أو التوقيف عن السفر بأمر دولة أو إعلان حرب أو مقابلة الإساءة بمثلها، وقد ظل هذا الحال كما سبق القول بذلك إلى منتصف القرن التاسع عشر حيث أخذت الحروب البحرية في النقصان على عكس الحال ما كان عليه قبل منتصف القرن التاسع عشر، وتضاعفت الحماية المقررة للملكية الخاصة زمن الحرب، فأصبحت المخاطر الحربية أخطاراً استثنائية بحتة، ونتيجة لذلك جرت

الوثائق على استبعاد الأخطار الحربية من ضمان المؤمن، وقد وجدت من ناحية أخرى وثائق أخرى للتأمين من الأخطار الحربية نظير قسط مرتفع يكون إبرامها ضرورة لا مناص منها إذا نشبت الحرب. وقد جاءت المادة ٣٧٨ من هذا القانون كصدى لما استقرت عليه التشريعات الحديثة وذلك من استبعاد الأخطار الحربية من ضمان مؤمن الأخطار البحرية.

إنما يفترض لتطبيق هذا النص، قيام حرب وفقاً لأحكام القانون الدولي العام (وهي الحرب الخارجية) أو قيام حرب أهلية داخل أفراد المجتمع الواحد، أو أعمال الثورة حيث ساوت الفقرة الأولى بين الأخطار التي تحدث عن الحرب الأهلية أو الخارجية وأعمال القرصنة، والاضطرابات والثورات والإضراب والإغلاق وأعمال التخريب، والأعمال الإرهابية، وكذلك الأضرار عن التفجيرات أو الإشعاعات النووية أياً كان سببها، سواء أكان الحرب أم التخريب أو المناورات العسكرية... الخ.

فكل هذه الأخطار تستبعد من نطاق عقد التأمين البحرية كأصل نصت عليه هذه المادة، وتضيف الفقرة الثانية من هذه المادة الأضرار التي تحدثها الأشياء المؤمن عليها للأموال الأخرى أو للأشخاص، فهي كذلك خارج نطاق مسؤولية المؤمن ولا يجوز أن يشملها التأمين البحري، وقد استثنت هذه الفقرة ما نصت عليه المادة ٣٩٦ من هذا القانون والتي تتحدث عن الأضرار التي تصيب الأشخاص في حالة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو ارتطامها بشيء ثابت أو متحرك أو عائم، حيث توجب هذه المادة تغطيتها بالتأمين البحري استثناء من الأصل وهو حظر تغطية الأخطار البحرية.



يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٥٦ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٣٧٨ منه كذلك، كما يتطابق مع المادة ٢٤٤ من القانون البحري  
القطري، والمادة ٢٨٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٣٧٩)

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

### المذكرة الإيضاحية:

القاعدة التي أرسنها وحددت معالمها المادة ٣٧٨ من هذا القانون، ليست من  
القواعد العامة، وإنما من القواعد التكميلية والتي تتعلق بمصلحة المؤمن،  
ومن ثم، أجازت هذه المادة مخالفة ما سبق أن أرسنه المادة ٣٧٨ من هذا  
القانون من استبعاد الأخطار التي تترتب على الأعمال الحربية (انظر  
مذكرتها الإيضاحية)، وذلك بجواز الاتفاق على تأمين الأخطار الحربية، وقد  
حددت هذه المادة، بأنه إذا اتفق على تأمين أخطار الحرب، فإن ذلك يشمل  
جميع الأضرار التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها بسبب الأعمال العدائية أو  
الانتقامية أو الأسر، أو الاستيلاء أو الإيقاف أو الإكراه، إذا وقعت بفعل

الحكومات أو السلطات سواء أكانت معترفاً بها من قبل الدول الأخرى (الأمم المتحدة) أو غير معترف بها، أو كانت هذه الأضرار كنتيجة لانفجار الألغام البحرية ومعدات الحرب الأخرى.

وتساوي هذه المادة بين الحرب المعلن عنها أو غير المعلن عنها، وهذا ما أجمع عليه الفقهاء حيث أن انتفاء الإعلان عن الحرب لا يرفع عن الحرب صفتها الحقيقية، ومن ثم تعتبر الأضرار التي تلحق الأشياء المؤمن عليها خلالها ناشئة عن أخطار حربية، وقد عبرت عن ذلك عجز المادة حيث تقول "ولو لم تكن الحرب قد أعلنت أو كانت قد انتهت"، كما يشمل التأمين عن الاتفاق على تأمين الأخطار البحرية، الأضرار التي تلحق الشيء المؤمن عليه نتيجة عمل حربي بعد انتهاء حالة ترجع في الواقع إلى أعمال حربية ولو أنها حصلت بعد انتهاء حالة الحرب.

كما يجب أن يلاحظ مخالفة أحد المتحاربين لقوانين الحرب لا يرفع عن العمل صفة الخطر الحربي، لأن هذا العمل ولو أنه غير قانوني إلا أنه يصدر من قوة نظامية مسلحة ومن ثم يعد عملاً من أعمال الحرب، وعلى هذا إذا نهبت القوات المسلحة البضاعة المؤمن عليها يعد خطر حربياً وكذلك ضرب السفن التجارية المحايدة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٥٧ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٩٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٤٥ من القانون البحري القطري.

### مادة (٣٨٠)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

أقامت هذه المادة، قرينة قانونية على بحرية الخطر، في الحالة التي يتعذر معرفة ما إذا كان الضرر الذي لحق البضائع المؤمن عليها أو الأشخاص، قد وقع بسبب خطر حربي أو خطر بحري.

إلا أن هذه القرينة ليست قرينة قاطعة وإنما من القرائن الضعيفة التي يجوز إثبات خلافها، وقع إثبات عكس ذلك على المستأمن الذي يطالب بالضمان وفقاً لأحكام المادة ٣٧٩ من هذا القانون.

فالقريضة التي قررتها هذه المادة موجهة في الأصل لصالح المؤمن وليس المؤمن له الذي يقع عليه عبء الإثبات.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٥٨ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٩١ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٣٨١)

لا يسأل المؤمن عما يأتي :

١. الأضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتي في الشئ المؤمن عليه أو عدم كفاية تغليفه أو حزمه، وذلك مع مراعاة ما نص عليه في الفقرة (١) من المادة ٣٩٥ من هذا القانون.
٢. النقص العادي الذي يطرأ على البضاعة أثناء الطريق.

٣. الأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية، واختراق الحصار وأعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة.

٤. التعويضات المستحقة بسبب الحجز والكفالة المقدمة لرفع الحجز.  
٥. الأضرار التي لا تعد تلفاً مادياً يلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الأسعار، والعقبات التي تؤثر في العملية التجارية التي يجريها المؤمن له.

#### المذكرة الإيضاحية:

تستبعد هذه المادة من نطاق ضمان المؤمن البحري ومن ثم، مسئوليته الأضرار التي يرجع سببها إلى عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه وهو العيب الداخلي في الشيء المؤمن عليه ويؤدي إلى الهلاك أو التلف أو كان يرجع إلى عدم كفاية تغليفه أو حزمه، على أن يراعى في ذلك كله ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة ٣٩٥ من هذا القانون والتي تتعلق بالأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في السفينة والتزام المؤمن بضمانها إلا إذا تبين أن العيب خفياً لا يعلمه المؤمن حينئذ لا يسأل المؤمن بضمانها وفقاً لأحكام المادة ١/٣٣٥ من هذا القانون.

كما لا يسأل المؤمن وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من هذه المادة عن النقص العادي الذي يطرأ على البضاعة أثناء الطريق، كأن تكون البضاعة سريعة البخر أو التسرب أو التخمر، وقابلية الفواكه الناضجة للعفن، أو نفق بعض الحيوانات لأمراض موجودة فيها، ويقع إثبات ذلك، على المؤمن الذي يطلب

إعفاءه من مسئولية هذا النقص، وللمحكمة الكلمة الأخيرة في تقدير ما إذا كان النقص يعد نقصاً عادياً أم غير عادي.

كما لا يسأل المؤمن عن الأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية واختراق الحصار وأعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة كما تقضي بذلك الفقرة الثالثة من هذه المادة.

كما لا يسأل المؤمن عن التعويضات المستحقة بسبب الحجز والكفالة المقدمة لرفع الحجز وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الرابعة من هذه المادة.

كما لا يسأل المؤمن عن الأضرار التي لا تعد تلفاً يلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الأسعار، والعقبات التي تؤثر في العملية التجارية التي يجريها المؤمن له.

وذلك لأن التأمين يهدف إلى حماية الأضرار المادية المباشرة فلا يضمن الأضرار غير المباشرة ذات الطبيعة التجارية والمالية.

وهذا الحكم لا يتعلق بالنظام العام، فليس ثمة ما يمنع من ضمان هذه الأضرار التجارية والمالية بالاتفاق.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٥٩ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٤٦ من القانون البحري القطري.

## الفرع الثاني تسوية الأضرار مادة (٣٨٢)

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

### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة إلى طرق تسوية الأضرار التي تلحق بالمؤمن له (المستأمن) عند وقوع الخطر المؤمن منه، فتذكر أولى الطرق بالتعويض وذلك عن طريق دعوى عادية يرفعها المؤمن له (المستأمن) للحصول على تعويض الضرر اللاحق به.

بيد أن المؤمن له (المستأمن) في الأحوال التي يصاب فيها الشيء المؤمن عليه بمخاطر جسيمة أن يستعمل طريق آخر لتسوية الأضرار وهو التترك، بمقتضاه يطالب المؤمن له (المستأمن) بدفع مبلغ التأمين بأكمله في مقابل أن يتخلى عن ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن.

والترك كطريق حددته هذه المادة لتسوية الأضرار، يعد طريقاً استثنائياً محضاً لا يستعمل إلا في أحوال المخاطر الجسيمة، على أن المؤمن له (المستأمن) ليس ملزماً بالتترك في هذه الأحوال، بل له إذا شاء أن يرفع دعوى الخسارة (التعويض) على المؤمن، وله أن يختار بينهما حسبما تقتضيه

مصلحته، أما في غير أحوال المخاطر الجسيمة فليس للمؤمن له (المستأمن) إلا دعوى الخسارة (التعويض).

والترك كطريق يجوز للمستأمن (المؤمن له) كما هو واضح من هذه المادة، اتباعه إما بالاتفاق أو في الحالات التي ينص عليها القانون.

والترك نظام خاص بالتأمين البحري وحده، ويعد سبباً لنقل ملكية الشيء المؤمن عليه في القانون البحري ومن ثم لا مجال لتطبيقه في التأمين البري، وهو من الأنظمة القديمة التي يرجع جذورها إلى العادات البحرية القديمة في العصور الوسطى، ولا يزال الترك محتفظاً بفائدته في حالة انقطاع أخبار السفينة والهلاك الحكمي المشبه بالهلاك الحقيقي وفائدته هي في تيسير تسوية تعويض التأمين بطريق أسرع من تسويته بطريق التعويض، إذ يكفي المؤمن له (المستأمن) أن يثبت توافر حالة من حالات الترك ويبيد رغبة في الترك حتى يحصل على التعويض المتفق عليه بالكامل.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٦٤ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٩٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٥٧ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣٨٣)

لا يجوز أن يكون الترك جزئياً أو معلقاً على شرط، ويترتب عليه انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن والتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله، وتنتقل الملكية بين الطرفين من يوم تبليغ المؤمن له رغبته في الترك إلى المؤمن ولا يجوز الرجوع عنه إلا برضاء المؤمن.

### المذكرة الإيضاحية:

إذا توافرت حالة من حالات الترك التي ينص عليها القانون، أو اختار المؤمن له (المستأمن) الترك كطريق لتسوية الأضرار التي لحقت به على ضوء المادة السابقة (٣٨٢ من هذا القانون، انظر مذكرتها الإيضاحية)، فإن على المؤمن له (المستأمن) أن يترك الأشياء المؤمن عليها للمؤمن بأكملها فلا يجوز له أن يترك جزءاً من الأشياء المؤمن عليها ويستعمل في نفس الوقت دعوى الخسارة (التعويض) فيما يتعلق بالباقي، ويشمل الترك ملحقات الشيء المؤمن عليه، وكذلك الحقوق والدعاوى التي تكون للمؤمن له (المستأمن) بسبب الشيء المؤمن عليه، ولا يشمل الترك إلا الأشياء المؤمن عليها التي كانت محلاً للتأمين.

كما لا يجوز أن يكون الترك معلقاً على شرط، وهذا ما أكدت عليه هذه المادة، ومن ثم لا يجوز للمستأمن أن يشترط في الترك لانقطاع الأخبار فسخ الترك إذا رجعت السفينة سالمة إلى ميناء آمن، وتعليق الترك على شرط ليس من أثره بطلان الشرط فقط، بل إن الترك ذاته يكون باطلاً، ولا يجوز للمؤمن من جهة أخرى أن يعلق قبوله للترك على شرط، والحكمة من تقرير البطلان للترك الشرطي هي أن الشروط التي يوردها المستأمن أو المؤمن على إعلان الرغبة في الترك أو قبوله قد تكون مثاراً لمنازعات جديدة، الأمر الذي يؤدي إلى تأخر التسوية السريعة والنهائية للحادث، وهو ما يتنافى مع الغاية من الترك.

ويترتب على الترك، انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن من يوم تبليغ المؤمن له (المستأمن) رغبته في الترك إلى المؤمن، والتزام المؤمن



بدفع مبلغ التأمين المتفق عليه بكامله كمقابل لترك الشيء المؤمن عليه، ولا يجوز الرجوع عن الترك إلا إذا رضي المؤمن بذلك. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٦٧ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٣/٢/١/٢٩٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٥٨ من القانون البحري القطري مع الملاحظة أن هذه المادة تجعل تاريخ انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن من تاريخ وقوع الحادث أي بأثر رجعي.

#### مادة (٣٨٤)

١. يبلغ الترك إلى المؤمن بإخطار كتابي.
٢. يجب على المؤمن له عند تبليغ رغبته بالترك أن يصرح بجميع عقود التأمين التي أجراها أو التي يعطم بوجودها.
٣. يجب أن يحصل الإخطار خلال ثلاثة أشهر من تاريخ علم المؤمن له بالحادث الذي يجيز الترك أو من تاريخ إنقضاء المواعيد المنصوص عليها في المادتين (٤٠٣) و(٤١٠) من هذا القانون.
٤. على المؤمن أن يدفع مبلغ التأمين خلال ثلاثة أشهر من تاريخ تبليغه بالترك.

#### المذكرة الإيضاحية:

يتم التبليغ عن رغبة المؤمن له (المستأمن) بترك الأشياء المؤمن عليها بإخطار كتابي كما تقضي بذلك الفقرة الأولى من هذه المادة، ومن ثم، لا يجوز أن يقع الإخطار شفويًا، وتوجب الفقرة الثالثة من هذه المادة أن يقع الإخطار خلال ثلاثة أشهر محسوبة من تاريخ علم المؤمن له بالحادث الذي

يجوز الترك أو من تاريخ انقضاء المواعيد المنصوص عليها في المادتين ٤٠٣ و ٤١٠ من هذا القانون (انظر مذكراتهما الإيضاحية) وتوجب الفقرة الأخيرة من هذه المادة (الفقرة الرابعة) على المؤمن دفع مبلغ التأمين المتفق عليه خلال ثلاثة أشهر من تاريخ تبليغه بالترك. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٦٨ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٩٧ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٩٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٥٩ من القانون البحري.

#### مادة (٣٨٥)

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

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تجيز هذه المادة للمؤمن له والمؤمن الاتفاق على إعفاء المؤمن من التعويض عن الضرر في الحدود التي يعينها العقد، وإذا وقع مثل هذا الاتفاق فإن ما تم إعفاء المؤمن منه يستنزل من مبلغ التعويض الإجمالي الذي يستحقه المؤمن له (المستأمن) كل ذلك شريطة ألا يزيد الضرر الذي لحق المؤمن له حق الإعفاء المنفق عليه، حينئذ يستحق المؤمن له كل التعويض دون نقص.

والإعفاء من التعويض، لا يستتزل حسب الفقرة الثانية من هذه المادة وفي جميع الأحوال، إلا بعد أن يستتزل النقص العادي الذي يصيب الشيء المؤمن عليه أثناء الطريق والذي لا يسأل عنه في الأصل المؤمن (انظر المادة ١/٣٨١ من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية).

ويقوم هذا الحكم على أساس تقادي المطالبات قليلة الأهمية من جهة، وحث المستأمن على العناية والمحافظة على الشيء المؤمن عليه نظراً لتحمله نصيباً معيناً من الخسارة من جهة أخرى.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٦٠ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (٣٨٦)

١. يجب على المؤمن له إثبات بدء سريان الخطر، ويفترض وقوع الضرر في الزمان والمكان المذكورين في عقد التأمين إلا إذا أثبت المؤمن خلاف ذلك.

٢. إذا أراد المؤمن إبراء ذمته وجب عليه أن يثبت أن الضرر لا يدخل ضمن الأخطار التي يشملها التأمين، ومع ذلك إذا كان التأمين لا يشمل إلا بعض الأخطار وجب على المؤمن له أن يثبت أن الحادث ناشئ عن أحد هذه الأخطار وإذا استعمل المؤمن له حقه في الترك وجب عليه أن يثبت أيضاً أن الضرر وظروف الحادث مما يعطيه الحق في اختيار طريقة الترك.

### المذكرة الإيضاحية:

يقع على المؤمن له (المستأمن) وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من هذه المادة إثبات بدء سريان الخطر، ولما كان ذلك من الصعوبة بمكان، حيث يفترض أن المؤمن له (المستأمن) لا يرافق البضاعة والسفينة، لذا أقامت هذه الفقرة قرينة لصالح المؤمن له، موضوعها افتراض وقوع الضرر في الزمان والمكان المذكورين في عقد التأمين ومن ثم يستوجب على المؤمن دفع مبلغ التأمين.

إلا أن هذه القرينة كما هو واضح في عجز هذه الفقرة أنها ليست من القرائن القاطعة وإنما من القرائن الضعيفة التي يجوز إثبات عكسها، ويقع عبء إثبات العكس من قبل المؤمن الذي له مصلحة في ذلك.

وإذا أراد المؤمن إبراء ذمته من التعويض عن الضرر الذي لحق المؤمن له (المستأمن) فقد أوجب الفقرة الثانية من هذه المادة، إثبات أن الضرر الذي لحق بالمؤمن له لا يدخل ضمن الأخطار التي يشملها التأمين.

ومع ذلك، إذا تبين أن عقد التأمين لا يشمل إلا بعض الأخطار، فعلى المؤمن له حتى يحصل على التعويض عن الضرر الذي لحق به أن يثبت أن الحادث الذي ترتب عنه الضرر ناشئ عن أحد هذه الأخطار.

وإذا استعمل المؤمن له حقه في الترك وفقاً لأحكام المادة ٣٨٢ من هذا القانون (انظر مذكرتها الإيضاحية) فيجب أن يثبت أن الضرر وظروف الحادث يعطيه الحق في اختيار طريقة الترك ليستحق مبلغ التأمين كله المنفق عليه في عقد التأمين.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٦٠ من القانون البحري القطري.

### مادة (٣٨٧)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

يلتزم المؤمن له (المستأمن) بالإدلاء بجميع البيانات المتعلقة بالحادث المؤمن منه إلى المؤمن، والتي تطابق الحقيقة بحيث يستطيع المؤمن أن يقدر القسط ومبلغ التأمين على نحو يتفق مع الحقيقة، ومن ثم إذا تعمد المؤمن له (المستأمن) بتقديم تصريح غير مطابق للحقيقة فيما يتعلق بالحادث، وترتب عليه ضرر للمؤمن، كأن يدفع المؤمن أكثر من قيمة الضرر بناء على هذا التصريح، حينئذ يجوز للمحكمة أن تقضي بسقوط حق المؤمن له (المستأمن) في التأمين كله أو بعضه، ويقوم هذا الحكم على اعتبارات العدالة والإنصاف بجانب المؤمن، الذي يقع عليه عبء إثبات سوء نية المؤمن له حيث يفترض في المؤمن له (المستأمن) كقاعدة عامة حسن النية.

والحكم بكل التأمين أو بعضه، يخضع إلى السلطة التقديرية للمحكمة، فإن رأيت من الظروف والملاسات الحكم بسقوط التأمين كله حكمت بذلك، وإذا رأيت العكس فيجوز لها أن تحكم بسقوط جزء من مبلغ التأمين. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٧٠ من قانون التجارة البحرية المصري.

### مادة (٣٨٨)

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

### المذكرة الإيضاحية:

إذا حصل المؤمن له (المستأمن) على كافة حقوقه عن الأضرار التي شملها التأمين، يحل المؤمن في جميع هذه الحقوق بقوة القانون، وذلك في مواجهة الغير المسؤول عن وقوع الحادث المؤمن منه، ليطالبه بما كان المؤمن له (المستأمن) أن يطالبه به فيما لو كان المؤمن له (المستأمن) هو الذي يطالب بالتعويض عن الأضرار التي لحقته.

والحلول الذي تقرره هذه المادة، لا يكون إلا في حدود التعويض الذي دفعه المؤمن للمؤمن له (المستأمن)، وتعد هذه المادة أحد تطبيقات القواعد العامة في التأمين البري ولا يقع حلول المؤمن محل المؤمن له (المستأمن) إلا بعد أن يكون المؤمن قد دفع التعويض للمؤمن له حيث من شروط الحلول بالوفاء، وإلا كانت دعوى المؤمن على من أحدث الضرر غير مقبولة، فلا حلول إلا بعد الوفاء، ومتى حل المؤمن محل المؤمن له (المستأمن) كان للغير أن يحتج في مواجهته بكافة الدفوع التي كان له أن يتمسك بها في مواجهة المستأمن (المؤمن له) ومن ثم، يجوز للناقل أن يتمسك في مواجهة مؤمن البضاعة بشروط الإعفاء من المسؤولية الواردة في سند الشحن متى كانت صحيحة جائزة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٧١ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٩٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٦٤ من القانون البحري القطري.

## مادة (٣٨٩)

١. لا يلتزم المؤمن بإصلاح أو استبدال الأشياء المؤمن عليها.
٢. على المؤمن أن يدفع حصة الأشياء المؤمن عليها في المساهمة في الخسارات المشتركة ومصاريف المساعدة والإنقاذ، سواء كانت تسوية هذه الخسارات مؤقتة أو نهائية، وذلك بنسبة قيمة الأشياء المؤمن عليها بعد خصم الخسارات الخاصة التي يتحملها المؤمن إن وجدت.

### المذكرة الإيضاحية:

لا يعد من التزامات المؤمن إصلاح أو استبدال الأشياء المؤمن عليها، وإنما التزامه هو التعويض عن الأضرار التي لحقت المؤمن له (المستأمن) وكانت هذه الأضرار مما يشملها التأمين كما هو متفق عليه.

وتلزم الفقرة الثانية من هذه المادة المؤمن بدفع حصة الأشياء المؤمن عليها في المساهمة في الخسارات المشتركة (انظر المادة ٣٣٧ لغاية المادة ٣٥٦ من هذا القانون ومذكراتها الإيضاحية) ومصاريف المساعدة والإنقاذ، سواء كانت تسوية هذه الخسارات مؤقتة أو كانت نهائية، وذلك بنسبة قيمة الأشياء المؤمن عليها بعد خصم الخسارات الخاصة التي يتحملها المؤمن إن وجدت، (انظر المادة ٣٣٨ ومذكرتها الإيضاحية).

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٦٥، والمادة ٣٦٦ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٦١ والمادة ٢٦٢ من القانون البحري القطري، والمادة ٢٩٤ و ٢٩٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

## الفرع الثالث

### التقادم

مادة (٣٩٠)

١. تتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين بمضي سنتين وتحسب هذه المدة من تاريخ:

- أ. استحقاق قسط التأمين فيما يتعلق بدعوى المطالبة به.
- ب. وقوع الحادث الذي تنشأ عنه الدعوى فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق بالسفينة.
- ج. وقوع الحادث فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتسوية الأضرار بطريق الترك وفي حالة تحديد مهله في العقد لإقامة دعوى الترك تسري المدة من تاريخ انقضاء هذه المهلة.
- د. وصول السفينة أو التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق بالبضائع، أما إذا كان الحادث لاحقاً لأحد هذين التاريخين سرت المدة من تاريخ وقوع الحادث.
- هـ. قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعوى الإسهام في الخسارات المشتركة أو بدعوى المطالبة بمصروفات الإنقاذ.
- و. إقامة الغير دعواه على المؤمن له أو من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير.



٢. تتقدم بمضي سنتين دعوى استرداد المبالغ المدفوعة بمقتضى عقد التأمين، وتبدأ هذه المدة من تاريخ نشوء الحق في الاسترداد.
٣. في جميع الأحوال ينقطع سريان التقدم بإخطار كتابي أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة لمدة تقدم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين، فتقضي بتقدم هذه الدعاوى بمضي سنتين، وهي مدة قصيرة إذا قورنت بالتقدم الطويل وفقاً للأحكام العامة في القانون المدني، وقد راعت هذه المادة جانب السرعة في إنهاء جميع الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين لتعلقها في غالب الأحيان بوقائع سريعة ضياع المعالم، ولما يتضمنه عقد التأمين من تفاصيل كثيرة. وقد حددت بداية سريان مدة التقدم على النحو الآتي: بالنسبة لدعوى المطالبة بقسط التأمين، فعلى المؤمن أن يرفعها خلال سنتين محسوبة من تاريخ استحقاق القسط في ذمة المؤمن له (المستأمن)، بينما يجب رفع دعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق بالسفينة، خلال سنتين من تاريخ وقوع الحادث الذي نشأ عنه الدعوى.

أما بالنسبة لدعوى المطالبة بتسوية الأضرار بطريق الترك فيجب أن ترفع خلال سنتين محسوبة من وقوع الحادث وفي حالة تحديد مهلة في العقد لإقامة دعوى الترك، فإن مدة السنتين تسري من تاريخ انقضاء هذه المهلة. وبالنسبة لدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق بالبضائع، فيجب رفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ وصول السفينة أو التاريخ الذي كان يجب أن

تصل فيه وإذا تبين أن الحادث الذي ترتب عنه الإضرار وقع لاحقاً لأحد هذين التاريخين فإن مدة السنتين عندئذ لا تسري إلا من تاريخ وقوع الحادث. وفي دعوى الإسهام في الخسارات المشتركة، أو بدعوى المطالبة بمصروفات الإنقاذ، فتحسب مدة التقادم المنصوص عليها في هذه المادة وهي سنتان، من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء.

أما بالنسبة لدعوى المؤمن له على المؤمن بسبب رجوع الغير فتحسب مدة السنتان من تاريخ رفع الغير الدعوى على المؤمن له أو من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء.

وتقضي الفقرة الثانية من هذه المادة بتقادم دعوى استرداد المبالغ المدفوعة بمقتضى عقد التأمين وذلك بمضي سنتين كذلك، محسوبة من تاريخ نشوء الحق في الاسترداد (أي الوفاء بغير المستحق).

وتخضع مدة التقادم في عقد التأمين البحري إلى ما تخضع إليه جميع الدعاوى وفقاً للأحكام العامة إلى الانقطاع، وتقطع مدة التقادم هذه وفي جميع الأحوال المنصوص عليها في الفقرة الأولى والثانية من هذه المادة، بإخطار كتابي أو تسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٧٢ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٦٥ والمادة ٢٦٦ والمادة ٢٦٧ من القانون البحري القطري، والمادة ٣٠٠ بجميع فقراتها من قانون التجارة البحرية الكويتي.

**الفصل الثاني**  
**أحكام خاصة ببعض أنواع التأمين البحري**  
**الفرع الأول**  
**التأمين على السفينة**

مادة (٣٩١)

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

**المذكرة الإيضاحية:**

تعرض هذه المادة لصور عقد التأمين البحري الذي يرد على السفينة. الصورة الأولى : أن ينعقد عقد التأمين ليغطي رحلة واحدة وينتهي بانتهائها.

الصورة الثانية : أن ينعقد عقد التأمين ليغطي عدة رحلات متعاقبة يتفق عليها في عقد التأمين وينتهي بانتهاء هذه الرحلات.

الصورة الثالثة : أن ينعقد عقد التأمين لتغطية فترة زمنية محددة قد تكون شهراً أو سنة الخ، وذلك وفقاً لما يتم الاتفاق عليه.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٧٣ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ١/٢٦٨ من القانون البحري القطري، والمادة ٣٠١ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

## مادة (٣٩٢)

١. يسري ضمان المؤمن في التأمين بالرحلة منذ البدء في شحن البضائع إلى الانتهاء من تفريغها دون أن تتجاوز مدة سريان التأمين على أية حال خمسة عشر يوماً من وصول السفينة إلى المكان المقصود، وتبلغ الربان باستعداد السفينة لتفريغ الشحنة.
٢. إذا كانت السفينة فارغة من البضائع سرى ضمان المؤمن من وقت تحركها للسفر حتى رسوها في المكان المقصود.

### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة لتاريخ بداية سريان ضمان المؤمن في التأمين عندما يكون التأمين البحري منعقداً على السفينة بالرحلة، فتقرر بأن عقد التأمين يبدأ منذ البدء في شحن البضائع من ميناء القيام إلى الوقت الذي تتم فيه عملية التفريغ في ميناء الوصول، ولا يجوز أن تتجاوز مدة سريان عقد التأمين في جميع الأحوال عن خمسة عشر يوماً من تاريخ وصول السفينة إلى المكان المقصود الوصول إليه وذلك وفقاً لما تم الإتفاق عليه وتبلغ الربان باستعداد السفينة لتفريغ الشحنة.

أما الفقرة الثانية من هذه المادة فتعرض للحالة التي تكون السفينة فارغة من البضائع، حينئذ يبدأ عقد التأمين في السريان من وقت تحرك السفينة للسفر حتى رسوها في المكان المقصود المتفق عليه.

على أنه يلاحظ أن ضمان المؤمن يكف عن السريان في الوقت الذي يبدأ فيه شحن بضائع جديدة في المكان المقصود لرحلة جديدة خلال مهلة الخمسة عشر يوماً.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٧٤ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ١/٢٦٩ من القانون البحري القطري، والمادة ١/٣٠٢ والمادة  
٢/٣٠٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٣٩٣)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة إلى الوقت الذي يبدأ فيه سريان عقد التأمين إذا كان منعقداً  
لمدة محددة وهو الصورة الثالثة التي يجوز أن يرد عليها عقد التأمين البحري  
كما نصت على ذلك المادة (٣٩١) من هذا القانون، انظر مذكرتها  
الإيضاحية)، في هذه الصورة، يشمل ضمان المؤمن وفقاً لأحكام هذه  
الصورة لعقد التأمين البحري، كل الأخطار المؤمن منها والتي تقع في اليوم  
الأول من المدة المتفق عليها، وينتهي هذا الضمان بشمول الأخطار بالضمان  
والتي تقع في اليوم الأخير من هذه المدة.

واليوم الأول يحسب على أساس ٢٤ ساعة كاملة وكذلك اليوم الأخير من  
المدة المتفق عليها، وتبدأ من ساعة إبرام العقد وفقاً للتوقيت في المكان الذي  
أبرم فيه عقد التأمين، وهكذا.

ومن ثم، إذا أبرم عقد التأمين عند الساعة الثامنة صباحاً، من يوم الأحد على سبيل المثال فإن اليوم (٢٤ ساعة) ينتهي عند الثامنة صباحاً يوم الاثنين وهو اليوم التالي ليوم الأحد، وهكذا.

وهذا يعني أن ضمان المؤمن يشمل الخطر المؤمن منه إذا وقع في اللحظات الأخيرة من اليوم الذي ينتهي فيه التأمين المحدد بمدة معينة، والعبارة في التوقيت الزمني، بالتوقيت الذي يتبع في المكان الذي أبرم فيه عقد التأمين لا المكان الذي تصل فيه السفينة إلى المكان المقصود.

في هذه الصورة من التأمين في الغالب ما يحدد فيه طبيعة الرحلات المزمع القيام بها، أو يحدد على الأقل المياه والمناطق التي يجوز فيها للسفينة أن تقوم بالملاحة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٧٦ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٣٠٣ الفقرة الأولى من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ١/٢٧٠ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣٩٤)

إذا شمل عقد التأمين عدة رحلات متعاقبة أعتبر المكان المعين في وثيقة التأمين لانتهاؤ الرحلة الأخيرة مكان انتهاء سريان ضمان المؤمن.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة إلى الصورة الثانية التي يرد فيها عقد التأمين البحري على السفينة (انظر المادة ٣٩١ من هذا القانون، ومذكرتها الإيضاحية)، في هذه

الصورة ينتهي عقد التأمين البحري ومن ثم ضمان المؤمن في المكان المعين في وثيقة التأمين والمتفق عليه لانتهاج الرحلة الأخيرة للسفينة. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٧٥ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢/٣٠٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٦٩ الفقرة الأخيرة من القانون البحري القطري.

### مادة (٣٩٥)

١. لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في السفينة إلا إذا كان العيب خفياً.
٢. لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عما يصدر من الربان من أفعال ضارة متعمدة.

### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة، للأضرار التي لا يشملها ضمان المؤمن المترتب عن عقد التأمين، فتقرر في الفقرة الأولى منها، إلى الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في السفينة، ويعد عيباً ذاتياً في السفينة كل عيب في بناء السفينة أو في أحد أجزائها أو في أجهزتها أو ملحقاتها، وعدم كفاية التجهيز أو عدم القيام بالإصلاحات.

ومع ذلك إذا ترتبت هذه الأضرار عن العيوب الذاتية الخفية في السفينة، فإن الفقرة الأولى من هذه المادة توجب المسؤولية وامتداد ضمان المؤمن إلى هذه الأضرار، والعيب الخفي وهو الذي لا يمكن كشفه ببذل اليقظة المعقولة، ويستند هذا الحكم إلى أن السفينة الحديثة تحوي أجهزة معقدة بحيث يتعذر

على المجهز أن يحيط بجميع أجزائها وأن يتوصل إلى معرفة عيوبها الخفية وأن ينقيها.

كما لا يشمل ضمان المؤمن، الأضرار الناشئة عما يصدر من الربان من أفعال ضارة متعمدة تؤدي إلى إيقاع مثل هذه الأضرار، وإنما تشمل مسؤولية الربان في مواجهة المجهز أو مالك السفينة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢/١/٣٧٧ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٣٠٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٧٢ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٣٩٦)

فيما عدا الضرر الذي يصيب الأشخاص يلتزم المؤمن بدفع التعويضات أيا كان نوعها التي تترتب على المؤمن له قبل الغير في حالة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو ارتطامها بشيء ثابت أو متحرك أو عائم، ما لم يتفق على تغطية نسبة معينة من هذه الأخطار المؤمن منها.

#### المذكرة الإيضاحية:

يلتزم المؤمن بدفع كافة التعويضات وأيا كان نوعها، والتي تترتب على المؤمن له قبل الغير، عدا الضرر الذي يصيب الأشخاص.

ولا يهم إذا كانت هذه التعويضات ناشئة عن الأضرار التي وقعت للغير بسبب تصادم السفينة بسفينة أخرى، أو بسبب ارتطامها بشيء ثابت أو متحرك أو عائم، إلا أن هذا الحكم لا يتعلق بالنظام العام، الأمر الذي يجيز الاتفاق على خلافه، وذلك بالاتفاق على أن عقد التأمين لا يغطي إلا جزءاً



من هذه التعويضات، حينئذ فإن ضمان المؤمن لا يشمل كل التعويضات وإنما بمقدار الجزء الذي تم الاتفاق عليه.  
يقارب حكم هذه المادة مع المادة ٣٧٨ من قانون التجارة البحرية المصري، ويتطابق مع المادة ٣٠٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب المادة ١/٢٧٣ من القانون القطري.

#### مادة (٣٩٧)

يجوز للمؤمن له بغير رضا المؤمن إجراء تأمينات تكميلية لضمان مسؤليته الناشئة عن الأضرار التي تحدثها السفينة والتي لا تشملها المادة السابقة أو التي تجاوز المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين ولا تحدث التأمينات التكميلية أثرها بالنسبة إلى الأضرار المؤمن عليها إلا في حالة عدم كفاية المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين.

#### المذكرة الإيضاحية:

أجازت هذه المادة للمؤمن له ودون حاجة للحصول على رضا المؤمن إجراء تأمينات أخرى تكميلية لضمان مسؤليته الناشئة عن الأضرار التي تحدثها السفينة، وعلى وجه الخصوص التأمين على ما لا تشمله مسؤولية أو ضمان المؤمن كتعويض الأشخاص الذين استنتهم المادة (٣٩٦ من هذا القانون، انظر مذكرتها الإيضاحية)، ويكون الغرض من هذه التأمينات التكميلية تغطية الأضرار التي لا يتناولها عقد التأمين المبرم مع المؤمن في الأصل، أو تغطية الأضرار التي يتجاوز التعويض عنها المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين.

وقد قيدت العبارة الأخيرة من هذه المادة الاستفادة من هذه التأمينات التكميلية بعدم كفاية المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين، فإذا كان هذا المبلغ يغطي كل التعويض المستحق، فلا أثر لهذه التأمينات التكميلية، بالنسبة إلى الأضرار المؤمن عليها، وإذا لم يغط مبلغ التأمين كل التعويض المستحق عندئذ يكون للمؤمن له المطالبة بتنفيذ هذه العقود التكميلية.

واضح من أن هذه المادة تعمل على أن يحقق المؤمن له تغطية كاملة عن جميع الأضرار التي تحدثها السفينة، حتى ولو كان الأمر متعلقاً بأضرار لم يرد ذكرها في وثيقة التأمين ولا تشملها مسؤولية المؤمن تجاه المؤمن له. يتطابق حكم هذه المادة مع الفقرة الثانية من المادة ٢٧٣ من القانون البحري القطري، والمادة ٣٠٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٣٩٨)

١. إذا كان التأمين على السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة استحق المؤمن قسط التأمين كاملاً بمجرد بدء سريان الأخطار المؤمن منها.
٢. إذا كان التأمين لمدة معينة استحق المؤمن القسط عن كامل مدة التأمين إذا هلكت السفينة كلياً أو قرر المؤمن له تركها للمؤمن، وكان الهلاك أو الترك مما يقع على عاتق المؤمن، أما إذا كان الهلاك أو الترك مما لا يقع على عاتق المؤمن فلا يستحق من القسط إلا المقدار الذي يقابل المدة بين تاريخ بدء سريان الأخطار وتاريخ وقوع الحادث الذي أدى إلى هلاك السفينة أو إعلان تركها.

## المذكرة الإيضاحية:

قسط التأمين هو المبلغ الذي يلتزم بدفعه المؤمن له (المستأمن) للمؤمن مقابل تحمله الخطر والتزامه الاحتمالي بالتعويض، ويتحدد قسط التأمين البحري في العمل بنسبة مئوية من المبلغ المؤمن به بمراعاة مدى احتمال تحقق الخطر المؤمن منه ومدى جسامته وطبيعة الشيء المؤمن عليه وقيمته ومدة التأمين.

وإذا حدد القسط، فلا يجوز تغييره بعد ذلك ولو طرأت بعد إبرام العقد ظروف لم يكن في الوسع توقعها وكان من شأنها نقصان الخطر أو زيادته.

وقاعدة عدم تغيير قسط التأمين ليست من النظام العام، ولذلك يجوز الاتفاق على زيادة القسط في حالة زيادة المخاطر وعلى تخفيضه في حالة نقصانها.

ومع ذلك فقد سار القضاء الفرنسي على مبدأ قابلية القسط للانقسام وعلى وجه الخصوص إذا قامت قوة قاهرة تمنع تنفيذ عقد التأمين حيث رأت أن محكمة النقض الفرنسية أنه إذا كان انقضاء التأمين ناشئاً عن قوة قاهرة فلا يحق للمؤمن أن يتمسك بعدم قابلية القسط للانقسام بل عليه أن يرد للمستأمن القسط المقابل للمدة الباقية التي لا يتعرض فيها الشيء المؤمن عليه للخطر، وذلك لأنه لو انقضى التزام المؤمن بالضمان قبل نهاية العقد لاستحالة التنفيذ وجب أن ينقضي تبعاً لالتزام المستأمن بدفع القسط المقابل للمدة الباقية نظراً للتقابل والارتباط بين الالتزامين، وإلا لأثري المؤمن من غير سبب على حساب المستأمن.

وقد ميزت هذه المادة بين حالتين، حالة ما إذا كان التأمين على السفينة منعقداً لرحلة واحدة أو عدة رحلات متعاقبة، فأوجبت على المؤمن دفع القسط للمؤمن كاملاً بمجرد بدء سريان الأخطار المؤمن منها، وحالة ما إذا كان التأمين لمدة معينة حينئذ يستحق المؤمن القسط عن كامل مدة التأمين إذا هلكت السفينة كلياً أو

قرر المستأمن تركها للمؤمن، وكان الهلاك أو الترك مما يقع على عاتق المؤمن، وذلك لأن الخطر المؤمن منه قد تحقق، أما إذا كان الهلاك أو الترك مما لا يقع على عاتق المؤمن فلا يستحق من القسط إلا المقدار الذي يقابل المدة بين تاريخ بدء سريان الأخطار وتاريخ وقوع الحادث الذي أدى إلى هلاك السفينة أو إعلان تركها.

ومع ذلك يجوز للمتعاقدين الاتفاق على عدم انقسام القسط واستحقاقه كاملاً ولو انقضى العقد قبل نهاية المدة بقوة قاهرة، ومثل هذا الاتفاق صحيح على أساس أن المستأمن يعتبر في نفس الوقت ضامناً للمؤمن بتنفيذ التزامه كاملاً. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٧٩ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٧٤ من القانون البحري القطري، والمادة ٣٠٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٣٩٩)

١. يضمن المؤمن في حدود مبلغ التأمين الأضرار الناشئة عن كل حادث وقع أثناء سريان وثيقة التأمين وأن تعددت الحوادث.
٢. يجوز الاتفاق على أن يكون للمؤمن حق طلب قسط تكميلي عقب كل حادث.
٣. تسوى الحوادث الحاصلة خلال كل رحلة على حده سواء كان التأمين معقوداً لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة أو لمدة معينة.

٤. وتعد الرحلة كما هي محددة في الفقرتين الأولى والثانية من المادة (٣٩٢) من هذا القانون وحدة واحدة في تسوية الحوادث التي تقع خلالها سواء أكان التأمين لرحلة واحدة أم لعدة رحلات أو لمدة معينة.

٥. أما الحوادث التي تقع خارج حدود الرحلة فتسوى كل منها على حدة.

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة لنطاق التزام المؤمن بالضمان في مواجهة المؤمن له (المستأمن) عن الأضرار المؤمن منها، فتحدد الفقرة الأولى من هذه المادة نطاق التزام المؤمن بالضمان في حدود مبلغ التأمين عن الأضرار الناشئة عن كل حادث وقع أثناء سريان وثيقة التأمين وإن تعددت الحوادث. وقد أجازت الفقرة الثانية للمؤمن أن يطالب المؤمن له قسط تكميلي عقب كل حادث وحتى تنتهي المنازعات في أسرع ما يمكن، فقد أوجبت الفقرة الثالثة من هذه المادة تسوية الحوادث التي وقعت خلال كل رحلة على انفراد سواء أكان التأمين معقوداً لرحلة واحدة، أو لعدة رحلات متعاقبة أو لمدة معينة.

تحيل الفقرة الرابعة من هذه المادة إلى الفقرة الأولى والثانية من المادة ٣٩٢ من هذا القانون والتي تحدد نطاق الرحلة والتي يسري خلالها ضمان المؤمن، فتذكر تلك المادة أن الرحلة تبدأ منذ البدء في شحن البضائع إلى الانتهاء من تفريغها دون أن تجاوز مدة سريان التأمين على أية حال خمسة عشر يوماً من وصول السفينة إلى المكان المقصود وتبليغ الربان باستعداد السفينة لتفريغ الشحنة، بينما تحدد الفقرة الثانية من المادة ٣٩٢ الرحلة بالنسبة للسفينة الفارغة من وقت

تحركها للسفر حتى رسوها في المكان المقصود، وتقرر الفقرة الرابعة من المادة ٣٩٩ بأن كل رحلة حسب التحديد الذي وضعتة المادة ٣٩٢ وحدة واحدة في تسوية الحوادث التي تقع خلالها سواء أكان التأمين لرحلة واحدة أم لعدة رحلات أو لمدة معينة، أما الحوادث التي تقع خارج حدود الرحلة فتسوى كل منها على حدة وفقاً لأحكام الفقرة الخامسة من هذه المادة.

يطابق حكم هذه المادة وعلى وجه الخصوص الفقرة الأولى والثانية مع المادة ٣٨٠ من قانون التجارة البحرية المصري، ويتطابق مع المادة ٢٧٥ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٤٠٠)

١. تسري التأمينات المعقودة على عدة سفن تابعة لمجهز واحد كما لو كانت كل سفينة منها تابعة لمجهز مختلف.
٢. تعد البضائع وغيرها من الأموال المملوكة للمجهز كأنها مملوكة للغير، وذلك بالنسبة للمؤمن على السفينة.

#### المذكرة الإيضاحية:

إذا أمن المؤمن له (المستأمن) على عدد من السفن تعود ملكيتها إليه أو تكون تابعة له، فإن الفقرة الأولى من هذه المادة، تعتبر التأمين المعقود على كل هذه السفن، وكأنه معقوداً لكل سفينة على أفراد في مواجهة المؤمن ومن ثم يلتزم المؤمن بالتعويض عن كل حادثة أو خطر يقع لكل سفينة على أفراد وكأن كل سفينة تابعة لمجهز (مالك) مختلف عن ملاك السفن الأخرى.

كما يلتزم المؤمن بتعويض وتغطية الأخطار التي تتعرض لها البضائع المملوكة للمجهز، وكأنها مملوكة للغير، وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من هذه المادة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٧٩ من القانون البحري القطري، والمادة ٢/١/٣١٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٤٠١)

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

٢. تخفض قيمة القطع التي استبدلت بما يعادل الفرق في القيمة بين الجديد والقديم منها، ما لم يتفق على غير ذلك.

#### المذكرة الإيضاحية:

إذا تمت التسوية بطريق التعويض التزم المؤمن بتغطية مصروفات استبدال القطع، والإصلاحات الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة، ومع ذلك لا يلتزم بالتعويضات الناشئة عن انخفاض قيمة السفينة أو عن بطالتها أو عن سبب آخر.

وتوجب الفقرة الثانية على تخفيض أو خصم من قيمة القطع التي استبدلت بالسفينة، بما يعادل الفرق بين الجديد والقديم بما استبدل من السفينة، كما إذا استبدل بجزء السفينة القديم جزء آخر جديد، والعلّة من هذا الحكم حتى لا يجني المستأمن ربحاً من التأمين، ويتفاوت مقدار الخصم حسب عمر السفينة

فإذا كانت قديمة جداً فإنها تفيد كثيراً من الإصلاح، أما إذا كانت حديثة جداً لم يمض عليها أكثر من سنة فلا محل للخصم إذ ليس ثمة فرق بين القديم والجديد.

وإذا بيعت السفينة دون إصلاحها كان التعويض هو الفرق بين ثمن البيع وقيمة السفينة المبينة في الوثيقة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٨١ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٧٦ من القانون البحري القطري، والمادة ٣٠٩ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٤٠٢)

١. مع عدم الإخلال بأحكام المادة (٣٧٠) من هذا القانون إذا اتفق في عقد التأمين على قيمة السفينة فلا تجوز المنازعة فيها إلا في حالة الإسهام في الخسارات المشتركة أو مصروفات الإنقاذ وفقاً للفقرة (٢) من المادة (٣٨٩) من هذا القانون.
٢. وتشمل القيمة المتفق عليها جسم السفينة والآلات المحركة لها والملحقات المملوكة للمؤمن له بما فيها المؤن ومصروفات التجهيز.
٣. كل تأمين أيا كان تاريخه يعقد على الملحقات المملوكة للمؤمن له وحدها يترتب عليه في حالة الهلاك الكلي أو الترك تخفيض القيمة المتفق عليها بما يعادل قيمة هذه الملحقات.



## المذكرة الإيضاحية:

جرت العادة في التأمين البحري على السفينة أن يتقدم المستأمن بتقييم للسفينة المؤمن عليها، ويقبل المؤمن هذه القيمة فتسمى بالقيمة المقبولة أو المتفق عليها، ويفسر هذا الوضع بصعوبة تقييم السفينة تقييماً دقيقاً بما يتطلبه ذلك من وقت ونفقات، وأن من الميسور تكوين فكرة دقيقة عن قيمة السفينة بالرجوع إلى سجلات هيئات تصنيف السفن، كما أن التغير في قيمة السفينة طوال سريان التأمين لا يسمح للمجهز بملاحقته وتعديل قيمة التأمين تبعاً لذلك.

والاتفاق على قيمة السفينة له من غير شك قوته الملزمة بين المؤمن والمستأمن إعمالاً لإرادة المتعاقدين، ومن ثم لا يجوز المنازعة فيها ولا يستطيع المستأمن أن يطالب بأكثر من القيمة المتفق عليها إذا كانت الخسارة التي لحقت أكثر منها، إلا أن أثر القيمة المتفق عليها محصور بين المؤمن والمستأمن ومن ثم لا يعتد بها تجاه الغير الذي لا يعتد إلا بالقيمة الحقيقية للسفينة وعلى أساس من هذه القيمة تحسب نسبة مساهمة السفينة في الخسارات المشتركة وحصتها في مكافأة الإنقاذ وهذا ما قررتَه الفقرة الأولى من هذه المادة.

وتشمل القيمة المتفق عليها للسفينة كما تقرر ذلك الفقرة الثانية من هذه المادة جسم السفينة والآلات المحركة لها والملحقات المملوكة للمستأمن (المؤمن له) بما فيها المؤن ومصروفات التجهيز.

وإذا أبرم عقد التأمين على المحلقات التي يملكها المؤمن له (المستأمن) منفصلة عن جسم السفينة أي كان تاريخ هذا العقد، فإنه إذا هلكت هذه

الملحقات أو تركت فإنه يجب تخفيض قيمتها المنفق عليها بما يعادل هذه الملحقات، وقد قصد بهذا الحكم الذي قررته الفقرة الثالثة من هذه المادة منع المستأمن من استبعاد الملحقات من القيمة المنفق عليها والتأمين عليها لدى مؤمن آخر، مما يحرم المؤمن من جانب هام من قسط التأمين مع تحمله كافة الأضرار.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٨٢ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٣١٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٤٠٣)

يجوز للمؤمن له ترك السفينة للمؤمن في الأحوال الآتية :

- أ. إذا هلكت السفينة كلها.
- ب. إذا كانت نفقات إصلاح السفينة أو إنقاذها تعادل على الأقل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة في وثيقة التأمين.
- ج. إذا انقطعت أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها، ويفترض هلاك السفينة في تاريخ وصول هذه الأنباء.
- د. إذا أصيبت السفينة بتلف لا يمكن إصلاحه أو تعذر إصلاحه بسبب عدم توافر الوسائل المادية اللازمة لذلك في المكان الذي توجد فيه السفينة، إلا إذا كان من المستطاع قطرها إلى مكان آخر يكون إجراء الإصلاح فيه ممكناً.
- هـ. إذا شمل التأمين أخطار الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه في ترك السفينة في حالة أسرها أو احتجازها أو إيقافها بناء على

أمر من السلطات العامة وذلك إذا لم يتمكن المؤمن له من استرداد السفينة خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بإخطار المؤمن بوقوع الحادث.

#### المذكرة الإيضاحية:

للمؤمن له (المستأمن) وفقاً لعقد التأمين البحري دعوى الخسارة وهي الدعوى العادية التي يلجأ إليها للحصول على تعويض الضرر اللاحق به، كما له أن يترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن أي يتخلى عن ملكيته للمؤمن مقابل أن يحصل على مبلغ التأمين بأكمله ويقع ذلك في الأحوال التي يصاب فيها الشيء المؤمن عليه بمخاطر جسيمة.

والترك وفقاً لهذا المعنى هو طريق استثنائي محض لا يستعمل إلا في أحوال المخاطر الجسيمة على أن المستأمن ليس ملزماً بالترك في هذه الأحوال، بل إن له إذا شاء أن يرفع دعوى الخسارة على المؤمن، وله أن يختار بينهما حسبما تقتضيه مصلحته، أما في غير أحوال المخاطر الجسيمة فليس للمستأمن إلا دعوى الخسارة (التعويض).

وانطلاقاً من استثنائية الترك، فقد حددت هذه المادة الحالات التي يجوز للمؤمن له ترك السفينة، وهذه الحالات هي على النحو الآتي:

١. هلاك السفينة هلاكاً كلياً ويدخل في هذه الحالة، غرق السفينة وجنوحها مع كسرها وعدم صلاحيتها نهائياً للملاحة.
٢. إذا كانت نفقات إصلاح السفينة من التلف أو إنقاذها تعادل على الأقل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة في الوثيقة إذ من غير المعقول القيام

بالإصلاح في هذه الحالة أما إذا كان مجموع نفقات الإصلاح لا يبلغ ثلاثة أرباع قيمة السفينة فلا محل للترك.

٣. إذا انقطعت أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر من تاريخ ورود آخر خبر عنها، ويفترض هلاك السفينة في تاريخ ورود الخبر الأخير، فإذا لم يرد نبأ عن السفينة مدة ثلاثة أشهر افتراض هلاكها، ومن ثم يجوز للمستأنم أن يترك السفينة ويطالب بمبلغ التأمين بأكمله دون أن يكون ملزماً بإثبات هلاك السفينة.

٤. إذا أصيبت السفينة بتلف لا يمكن إصلاحه أو تعذر إصلاحه بسبب عدم توافر الوسائل المادية لذلك في المكان الذي توجد فيه السفينة، إلا إذا كان من المستطاع قطرها إلى مكان آخر يكون إجراء الإصلاح فيه ممكناً، فإذا استحال إصلاح التلف الذي أصيبت به السفينة وإعادتها إلى الحالة التي كانت عليها قبل الحادث، اعتبرت السفينة غير صالحة للملاحة، وجاز الترك، وتعتبر السفينة أيضاً غير صالحة للملاحة إذا كانت قابلة للإصلاح، ولكن تعذر إجراؤه في ميناء الإرساء المؤقت لعدم توافر وسائل الإصلاح فيه، شريطة أن يثبت عجز السفينة عن الإبحار بأمان، حتى بعد التخفيف عنها أو قطرها إلى ميناء آخر تتوافر فيه وسائل الإصلاح.

٥. إذا كانت أخطار الحرب مؤمناً عليها، جاز للمستأنم استعمال حقه في ترك السفينة في حالة أسرها أو احتجازها أو إيقافها بأمر سلطة عامة، وذلك إذا لم يتمكن المستأنم من استرداد السفينة خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بإخطار المؤمن بوقوع الحادث، وقد أجاز الترك في

هذه الحالات، على أساس أن حرمان المستأمن من حيازة السفينة طوال هذه المدة يعد في حكم الهلاك الكلي.  
يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٨٣ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٧٧ من القانون البحري القطري، والمادة ٣٧١ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٤٠٤)

١. إذا انتقلت ملكية السفينة أو أجرت غير مجهزة استمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد أو المستأجر بشرط أن يخطر المؤمن بذلك خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ انتقال الملكية أو تاريخ الإيجار ولا يحسب في هذا الميعاد أيام العطل الرسمية، وعلى المالك الجديد، والمستأجر أن يقوم بجميع الالتزامات التي كانت على عاتق المؤمن له قبل المؤمن بمقتضى هذا التأمين.
٢. يجوز للمؤمن أن يطلب فسخ العقد خلال شهر من تاريخ إخطاره بانتقال الملكية أو الإيجار وفي هذه الحالة يستمر العقد قائماً مدة خمسة عشر يوماً من تاريخ طلب الفسخ.
٣. يبقى المؤمن له الأصلي ملزماً قبل المؤمن بدفع أقساط التأمين المستحقة حتى تاريخ انتقال الملكية أو تاريخ الإيجار.
٤. إذا لم يقع الإخطار بانتقال الملكية أو بالإيجار في الميعاد المنصوص عليه في الفقرة (١) من هذه المادة عد التأمين موقوفاً

من تاريخ انتهاء هذا الميعاد، ويعود عقد التأمين إلى إنتاج آثاره بعد انقضاء أربع وعشرين ساعة من حصول الإخطار، ويلتزم المؤمن برد قسط التأمين عن مدة توقف العقد.

٥. لا تسري أحكام هذه المادة في حالة ملكية السفينة على الشيوخ إلا إذا شمل انتقال الملكية أغلبية الحصص.

#### المذكرة الإيضاحية:

لا ينقضي عقد التأمين البحري على السفينة، بانتقال ملكية السفينة أو لمجرد إيجارها من شخص آخر، وإنما يستمر العقد مع المالك الجديد للسفينة، أو المستأجر لها بقوة القانون، شريطة أن يخطر المؤمن بذلك، وذلك خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ انتقال الملكية أو تاريخ الإيجار من قبل من له مصلحة في استمرار التأمين، وإذا صادف وجود عطلة رسمية خلال هذا الميعاد، فإن جميع الأيام تعد ضمن هذه العطلة الرسمية غير داخلة في عداد الخمسة عشر يوماً مهما بلغت هذه الأيام. ولكي يستفيد المالك الجديد للسفينة أو المستأجر لها بالتأمين على كل واحد منهما أن يقوم بتنفيذ جميع الالتزامات التي كانت مترتبة في ذمة المؤمن له قبل المؤمن بمقتضى عقد التأمين.

ومع ذلك فقد أجازت الفقرة الثانية من هذه المادة للمؤمن المطالبة بفسخ عقد التأمين بسبب انتقال ملكية السفينة أو إيجارها وذلك خلال شهر من تاريخ إخطاره بانتقال الملكية أو الإيجار فإذا قام المؤمن بذلك استمر عقد التأمين

بقوة القانون لمدة خمسة عشر يوماً محسوبة من تاريخ طلب الفسخ المقدم منه.

وقد ألزمت الفقرة الثالثة من هذه المادة المؤمن له الأصلي (المالك القديم) بدفع أقساط التأمين المستحقة في حالة إخطار المؤمن بانتقال الملكية أو بالإيجار، حتى تاريخ إتمام إجراءات نقل الملكية أو عقد الإيجار.

ويترتب على عدم إخطار المؤمن بانتقال ملكية السفينة أو إيجارها، خلال المدة المحددة في الفقرة الأولى من هذه المادة وهي خمسة عشر يوماً كاملة غير محسوبة منها أيام العطل الرسمية، عد التأمين وبقوة القانون موقوفاً من تاريخ انتهاء هذا الميعاد وفقاً لأحكام الفقرة الرابعة من هذه المادة، ومع ذلك يعود عقد التأمين إلى إنتاج جميع آثاره إذا وقع الإخطار للمؤمن بانتقال الملكية أو بإيجار السفينة، وذلك بعد مضي ٢٤ ساعة من حصول الإخطار، وعلى المؤمن أن يرد قسط التأمين عن مدة توقف العقد.

لا يمتد هذا الحكم على حالة ملكية السفينة المملوكة على الشيوخ، إلا إذا شمل انتقال الملكية أغلبية الحصص للمالك الجديد، دون الإيجار فالفقرة الأخيرة من هذه المادة تحدثت عن انتقال ملكية السفينة دون إيجارها على العكس من الفقرات السابقة الأربع.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٨٥ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٣١٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٨٠ من القانون البحري القطري.

### مادة (٤٠٥)

تسري أحكام المواد من (٣٩١) إلى (٤٠٤) من هذا القانون على عقد التأمين الذي يقتصر على مدة وجود السفينة في ميناء أو مرسى أو حوض جاف أو في أي مكان آخر، كما تسري هذه الأحكام على التأمين على السفينة وهي في طور البناء.

#### المذكرة الإيضاحية:

تساوي هذه المادة في أحكام عقد التأمين البحري على السفينة، بين أن يرد عقد التأمين على السفينة بصفة عامة كما هو منصوص عليه في المواد من ٣٩١ إلى ٤٠٤ من هذا القانون (أي إذا كان معقوداً بالرحلة أو لرحلات متعاقبة أو لمدة معينة) وبين أن يرد على مدة وجود السفينة في الميناء أو المرسى، أو في حوض جاف أو في أي مكان توجد فيه السفينة المؤمن عليها، كما تسري تلك الأحكام على التأمين على السفينة وهي في طور البناء.

فالأحكام المشار إليها في هذه المواد من ٣٩١ إلى ٤٠٤ هي أحكام عامة تشمل جميع أنواع التأمين على السفينة على النحو الوارد في هذه المادة، ولا يستثنى وضع عن وضع آخر تكون عليه السفينة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٨٦ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٣١٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب حكم المادة ٢٧١ من القانون البحري القطري.



## الفرع الثاني

### التأمين على البضائع

مادة (٤٠٦)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

يجوز التأمين على البضائع المشحونة أيا كان نوع هذه البضائع، وتشبه من حيث جواز التأمين عليها أمتعة المسافرين والأسماك التي توجد على ظهر سفن الصيد.

والتأمين على البضائع مثله في ذلك التأمين على السفينة، يجوز أن يشمل فقط الأخطار التي تتعرض لها البضائع خلال رحلة واحدة، تبدأ من ميناء القيام حتى ميناء الوصول، ويجوز أن يقع التأمين على البضائع وفقاً للوثيقة العائمة (وثيقة الاشتراك) بحيث يغطي التأمين مدة معينة يتفق عليها بين المؤمن والمؤمن له مهما تعددت الرحلات خلال هذه المدة، كأن يؤمن تاجر على جميع البضائع التي يستوردها أو يصدرها خلال سنة في حدود مبلغ معين، وقد سميت بوثيقة اشتراك (الوثيقة العائمة) لأنها لا تتضمن تحديداً للأشياء (البضائع) المؤمن عليها، كما تسمى بوثيقة الاشتراك لأن المؤمن له يعتبر بمثابة مشترك لدى المؤمن بمقتضاها.

وقسط التأمين في الوثيقة العائمة أو بالاشتراك لا يمكن أن يكون محددًا وقت إبرامها، بل يتحدد حسب طبيعة ومقدار البضائع التي تشحن خلال الفترة

المحددة، ولذلك يلتزم المؤمن له (المستأمن) إرسال إخطار بكل بضاعة تشحن خلال الفترة المحددة، ويحدد القسط من واقع الإخطارات المقدمة. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٨٧ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢٨٤ من القانون البحري القطري، والمادة ٣١٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٤٠٧)

١. تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون انقطاع في أي مكان توجد فيه أثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان في وثيقة التأمين، ومع ذلك يجوز للمؤمن زيادة قسط التأمين إذا بقيت البضائع في ميناء أو استغرق مرورها أو إعادة شحنها على سفينة أخرى مدة غير اعتيادية أو إذا اضطرت السفينة التي تنقلها إلى الالتجاء إلى أحد الموانئ أو تغيير طريقها المعتاد مع مراعاة أحكام المادة (٤٠٠).
٢. إذا كانت البضائع أثناء الرحلة محلاً لنقل بري أو نهري أو جوي مكمل لهذه الرحلة سرت قواعد التأمين البحري خلال مدة النقل المذكور، إلا إذا اتفق على غير ذلك.

#### المذكرة الإيضاحية:

إذا أبرم عقد التأمين البحري على البضائع، فإن هذه البضائع يغطيها التأمين دون انقطاع، وفي أي مكان توجد فيه هذه البضائع أثناء الرحلة، كما يحددها المتعاقدان في وثيقة التأمين، ومن ثم يستوي أن تكون البضائع على ظهر

السفينة أو على رصيف الميناء (القيام) أو الوصول، طالما كان ذلك يدخل في نطاق الرحلة، انظر المادة (٣٩٢ من هذا القانون، ومذكرتها الإيضاحية). ومع ذلك فقد أعطت الفقرة الأولى من هذه المادة للمؤمن الحق في زيادة قسط التأمين المتفق عليه في وثيقة التأمين، في الحالات الآتية:

أ. إذا بقيت البضائع في إحدى الموانئ مدة غير اعتيادية، والمدة غير الاعتيادية يخضع تقديرها للسلطة التقديرية للمحكمة وفقاً لما تجري عليه الأعراف البحرية.

ب. إذا استغرق مرورها من الميناء مدة غير اعتيادية.

ج. إذا أعيد شحن هذه البضائع على سفينة أخرى واحتاج الحال إلى مدة غير اعتيادية.

د. إذا اضطرت السفينة التي تنقل البضائع المؤمن عليها إلى اللجوء إلى أحد الموانئ أو تغيير طريقها المعتاد مع مراعاة أحكام المادة (٤٠٠) من هذا القانون ومذكرتها الإيضاحية)، وتقدير ما إذا كانت السفينة مضطرة إلى اللجوء إلى أحد الموانئ أو تغيير طريقها يخضع إلى السلطة التقديرية للمحكمة (انظر مذكرة المادة ٤٠٠ من هذا القانون).

يمتد آثار عقد التأمين إيجاباً وسلباً إلى الفترة التي تكون فيها البضائع المؤمن عليها أثناء الرحلة محلاً لنقل بري أو نهري أو جوي مكمل لهذه الرحلة مدة النقل المذكور، إلا أن هذا الحكم ليس من القواعد الآمرة وإنما يجوز الإتفاق على ما يخالفه.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٢٨٥ من قانون التجارة البحري، والمادة ٢/١/٣١٦ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٣٨٨ من قانون التجارة البحرية المصري.

#### مادة (٤٠٨)

لا يجوز أن يزيد مبلغ التأمين على السعر الأعلى للبضائع على المبالغ الآتية:

١. ثمن شراء البضائع في زمان ومكان الشحن، أو سعرها الجاري في هذا الزمان والمكان إذا كانت غير مشتراة، وتضاف مصروفات نقل البضائع إلى ميناء الوصول والربح المتوقع.
٢. قيمة البضائع في زمان ومكان الوصول أو في التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه في حالة هلاكها.
٣. ثمن بيع البضائع إذا باعها المؤمن له مضافاً إليه المبالغ الأخرى التي قد يتفق عليها في عقد البيع.

#### المذكرة الإيضاحية:

التأمين عقد تعويض يرمي إلى تعويض المستأمن (المؤمن له) عن الضرر الذي يلحقه من جراء تحقق الخطر، ولذلك يجب ألا يزيد مبلغ التأمين المشترط في العقد على القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، حتى لا يحقق المؤمن له (المستأمن) ربحاً من التأمين، وحتى لا تكون له مصلحة في وقوع الحادث وتحقق الخطر.

وتحقيقاً لهذه الغاية، فلم تجز هذه المادة أن يزيد مبلغ التأمين في التأمين البحري على البضائع على السعر الأعلى لها عن المبالغ المحددة في فقرات هذه المادة.

١. على ثمن شراء البضائع في زمان ومكان الشحن، أو سعرها الجاري في هذا الزمان والمكان إذا كانت غير مشتراة، وتضاف إلى ذلك وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من هذه المادة، مصروفات نقل البضائع إلى ميناء الوصول والربح المتوقع (المأمول).

٢. على قيمة البضائع في زمان ومكان الوصول أو في التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه في حالة هلاكها كما تقضي الفقرة الثانية من هذه المادة.

٣. على ثمن بيع البضائع إذا باعها المؤمن له مضافاً إليه المبالغ الأخرى التي قد يتفق عليها في عقد البيع كما تقضي الفقرة الثانية من هذه المادة.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٩٠ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب حكم المادة ٢٨٦ من القانون البحري القطري، ويقارب حكم المادة ٣١٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٤٠٩)

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

### المذكرة الإيضاحية:

تضع هذه المادة معياراً على أساسه تقدر الخسائر التي أصابت البضائع المؤمن عليها مضمونه أن الخسائر التي لحقت البضائع تقدر على أساس الفرق بين أن تكون البضاعة سليمة من أية أضرار، وكونها تالفة كنتيجة لتحقق الأخطار المؤمن منها والتي يشملها ضمان المؤمن وفقاً لأحكام عقد التأمين.

ويقدر ثمن البضاعة وهي تالفة وكذلك وهي سليمة من الأضرار في زمان ومكان واحد كما تقضي هذه المادة، وتطبق نسبة الفارق في القيمة بين تلف البضاعة وسلامتها على مبلغ التأمين، وقد استقر القضاء على أن المؤمن لا يلتزم بأن يدفع من مبلغ التأمين إلا ما يعادل النسبة بين هذا المبلغ والقيمة الكلية للشيء المؤمن عليه وقت الحادث وهذا ما يعرف بقاعدة النسبية، فلو فرضنا أن قيمة الشيء المؤمن عليه ١٠٠٠ دينار أردني، وأمن عليه بمبلغ ٦٠٠ دينار أردني، فإن المؤمن لا يدفع إلا هذا المبلغ الأخير فحسب أي تكون النسبة ١٠/٦ من هذا الضرر أي ١٨٠ دينار.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٩١ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٣١٨ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٤١٠)

١. يجوز للمؤمن له ترك البضائع للمؤمن في الحالات الآتية :
  - أ. إذا انقطعت أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها، ويفترض هلاك السفينة في تاريخ وصول هذه الأخبار.

ب. إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة ولم تبدأ عمليات نقل البضائع بأي طريقة أخرى إلى مكان الوصول المتفق عليه خلال ثلاثة أشهر من تاريخ قيام المؤمن له بإخطار المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة.

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

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

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

#### المذكرة الإيضاحية:

للمؤمن له دعويان، دعوى الخسارة وهي التي يطالب فيها التعويض عما لحق البضائع من أضرار، وترك البضائع المؤمن عليها للمؤمن، حتى يحصل على مبلغ التأمين كله المتفق عليه وعلى وجه الخصوص، في الأحوال التي يصاب فيها الشيء المؤمن عليه بمخاطر جسيمة (انظر المادة ٤٠٣ من هذا القانون، ومذكرتها الإيضاحية)، وكما أجازت المادة ٤٠٣ للمؤمن له (المستأمن) ترك السفينة فقد أجازت هذه المادة (٤١٠) من هذا

القانون) للمؤمن له أن يترك البضائع التي لحقت بها الأضرار إلى المؤمن، وذلك في الحالات الآتية:

أ. إذا انقطعت أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر محسوبة من تاريخ آخر نبأ وصل عن السفينة التي تحمل البضاعة المؤمن عليها، حيث يفترض أن السفينة قد هلكت في تاريخ وصول هذه الأخبار، حينئذ يجوز للمؤمن له ترك البضاعة للمؤمن.

ب. إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة وقبل البدء بعمليات نقل البضائع بأي طريقة أخرى إلى مكان الوصول المتوقع عليه خلال ثلاثة أشهر من تاريخ قيام المؤمن له بإخطار المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة، والإخطار يقع على عاتق المؤمن له، ويجري في العادة كتابة حينئذ يجوز للمؤمن له (المستأمن) ترك البضائع.

ج. إذا هلكت البضائع أو تلفت بما يعادل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة في وثيقة التأمين على الأقل، وهذا الحال يدخل ضمن الأخطار الجسيمة التي تسمح للمؤمن له (المستأمن) من ترك البضائع وفقاً لهذه المادة.

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

كما أجازت الفقرة الثانية من هذه المادة للمؤمن له، إذا كان التأمين المعقود على البضائع يشمل أخطار الحرب، أن يستعمل حقه في ترك البضائع إذا أسرت السفينة أو احتجزت أو تم إيقافها بأمر من السلطات العامة، كل ذلك إذا لم توضع البضائع تحت تصرف المؤمن له خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بإخطار المؤمن بوقوع الحادث.



يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٩٢ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٢٨٨ من القانون البحري القطري، والمادة ٣١٩ من قانون التجارة  
البحرية الكويتي.

#### مادة (٤١١)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

إذا تم التأمين على البضائع على أساس وثيقة التأمين العائمة (وثيقة  
الاشتراك) بحيث يغطي التأمين مدة معينة يتفق عليها بين المؤمن له  
والمؤمن، كأن يؤمن تاجر على جميع البضائع التي يستوردها أو يصدرها  
خلال سنة في حدود مبلغ معين (انظر المادة ٤٠٦ من هذا القانون، ومذكرتها  
الإيضاحية)، وجب أن تشتمل وثيقة التأمين على الشروط التي يلتزم  
بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له، وأن يذكر فيها الحد الأعلى لمبلغ  
التأمين الذي يتعهد المؤمن بدفعه عن كل شحنة وكذلك أقساط التأمين التي  
يقوم المؤمن له (المستأمن) بدفعها، أما بالنسبة للبضائع المؤمن عليها من قبل  
المؤمن له (المستأمن) وكذلك الرحلات التي يتم الاتفاق عليها وكذلك السفن  
التي سيتم نقل البضائع على ظهرها، وغيرها من البيانات الواجب ذكرها في  
هذه الحالة، فيجب أن يشملها ملحق يصدر بمناسبة كل شحنة على انفراد.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٩٣ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب حكم المادة ٣٢٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٨٩ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٤١٢)

يلتزم المؤمن له في وثيقة الاشتراك بإخطار المؤمن بالشحنات التالي ذكرها ويكون المؤمن ملزماً بقبول التأمين عليها:

١. جميع الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له أو تنفيذاً لعقود شراء أو بيع تلزمه إجراء التأمين ويشمل التأمين هذه الشحنات تلقائياً متى تعرضت للخطر المؤمن منه شريطة أن يقدم المؤمن له الأخطار عنها في الميعاد المنصوص عليه في وثيقة التأمين.

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة لالتزام المؤمن له (المستأمن) في وثيقة التأمين بالاشتراك (العائمة) حيث توجب عليه إخطار المؤمن بالشحنات المذكورة في الفقرة الأولى والثانية من هذه المادة، ويكون على المؤمن قبول التأمين عليها:

١. جميع الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له أو تنفيذاً لعقود شراء أو بيع تلزمه إجراء التأمين، فإذا انعقد التأمين عليها، فإن التأمين يشملها

تلقائياً متى تعرضت للخطر المؤمن منه شريطة أن يخطر المؤمن له (المستأمن) المؤمن عنها في الميعاد المنصوص والمتفق عليه في وثيقة التأمين.

٢. جميع الشحنات التي تتم لحساب الغير الذي عهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين عليها شريطة أن تكون للمؤمن له (المستأمن) مصلحة في الشحنة، وتتحقق هذه المصلحة إذا أبرم المؤمن له (المستأمن) التأمين بصفته وكيلاً بالعمولة أو أميناً على البضائع أو غير ذلك، مع الملاحظة أن التأمين في هذه الحالة ووفقاً لأحكام الفقرة الثانية، لا يشمل هذه الشحنات إلا من وقت إخطار المؤمن بها. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٩٤ من قانون التجارة البحرية المصري، والفقرة الثانية بجميع فقراتها من المادة ٣٢٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٩٠ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٤١٣)

١. إذا خالف المؤمن له الالتزامات المنصوص عليها في المادة السابقة جاز للمؤمن أن يطالب بفسخ العقد فوراً مع أداء تعويض يعادل أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر بها.
٢. إذا ثبت سوء نية المؤمن له، جاز للمؤمن أن يسترد ما دفعه عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع أول مخالفة عمدية من جانب المؤمن له.

### المذكرة الإيضاحية:

تعرض هذه المادة للجزاء المدني الذي يقع على المؤمن له (المستأمن) في حالة مخالفته لأحكام المادة السابقة (٤١٢ من هذا القانون، انظر مذكرتها الإيضاحية) حيث أجازت الفقرة الأولى من هذه المادة (٤١٣ من هذا القانون) المؤمن في أن يطالب بفسخ عقد التأمين على الفور بإرادة المؤمن المنفردة، مع إلزام المؤمن له (المستأمن) بدفع تعويض بما يعادل أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر بها المؤمن.

وإذا ثبت سوء نية المؤمن له في ذلك، أي بعدم الإخطار، يجوز للمؤمن أن يسترد ما دفعه عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع أول مخالفة عمدية وقعت من جانب المؤمن له.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٩٥ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب حكم المادة ٢٩١ من القانون البحري القطري، والمادة ٣٢١ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

### مادة (٤١٤)

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

### المذكرة الإيضاحية:

تلزم هذه المادة المؤمن له وفي جميع حالات التأمين على البضائع، أن يخطر المؤمن خلال خمسة عشر يوماً محسوبة من تاريخ تسليم البضائع المؤمن

عليها، وهنا يقصد بالتسليم الحقيقي الفعلي، حيث أن هذا النوع من التسليم هو الذي يمكن المؤمن له (المستأمن) بوجود تلف في البضائع. ويترتب على مخالفة هذا الالتزام افتراض أن البضائع قد تسلمها المؤمن له (المستأمن) سليمة من التلف، وهذه القرينة التي أقامتها هذه المادة لصالح المؤمن، ليست من القرائن القاطعة وإنما يجوز للمؤمن له إثبات عكس ذلك. يتطابق حكم هذه المادة مع حكم المادة ٣٩٦ من قانون التجارة البحرية المصرية، والمادة ٣٢٢ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٩١ من القانون البحري القطري.

### الفرع الثالث

#### التأمين من المسؤولية

##### مادة (٤١٥)

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

##### المذكرة الإيضاحية:

كان الشائع إلى وقت قريب أن التأمين البحري لا يغطي إلا السفن أو البضائع المشحونة بحراً من الخسائر والأضرار المادية التي تتعرض لها من جراء استغلالها أو انتقالها، وترجع هذه النظرة للتأمين البحري، إلى المؤمنين

البحريين الذين ظلوا لسنوات طويلة يقتصرون في نشاطهم على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن والبضائع.

أما الآن، فالتأمين البحري يغطي المسؤولية المدنية، حيث من المعروف أن مالك السفينة إذا أراد أن يبرأ من ديونه، فيعمل على ترك السفينة والأجرة لدائنيه، ومن ثم ليس هناك ما يمنع ما يدعو إلى التأمين من المسؤولية المدنية، فالحماية توجد في التشريع ذاته، ومن ثم لا حاجة للبحث عن ضمان التأمين.

وقد تأكد جواز التأمين من المسؤولية عندما أقرت اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦م مبدأ تحديد المسؤولية عن الديون البحرية، ومن ثم جاءت هذه المادة صدى لهذه الاتفاقية وذلك بجواز التأمين من المسؤولية.

وفقاً لأحكام هذه المادة، لا يجوز الرجوع على المؤمن لضمان المسؤولية، عند وقوع الحادث المؤمن منه والمذكور في وثيقة التأمين، إلا إذا وجه الغير الذي أصابه الضرر مطالبة ودية أو مطالبة قضائية (برفع دعوى) إلى المؤمن له.

وقد حددت هذه المادة في عجزها مدى مسؤولية المؤمن، حيث قررت بأن التزام المؤمن يكون في حدود ما يلتزم به المؤمن له (المستأمن) من تعويض في مواجهة الغير المضرور.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٩٧ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٣٢٣ من قانون التجارة البحرية الكويتي، والمادة ٢٩٣ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٤١٦)

إذا كان محل التأمين من المسؤولية تعويض الضرر الذي يصيب الغير بفعل السفينة طبقاً لأحكام المادة (٣٩٦) من هذا القانون فلا ينتج التأمين أثره إلا إذا كان مبلغ التأمين على السفينة لا يكفي لتعويض الضرر.

#### المذكرة الإيضاحية:

تقرر هذه المادة في حالة ما يكون محل التأمين من المسؤولية، تعويض الأضرار التي تصيب الغير، بفعل السفينة طبقاً لأحكام المادة (٣٩٦) من هذا القانون، انظر مذكرتها الإيضاحية) فإن التأمين لا ينتج أثره إلا إذا كان مبلغ التأمين على السفينة المتفق عليه لا يكفي لتعويض الضرر الذي لحق بالغير. يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٩٨ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٣٢٤ من قانون التجارة البحرية الكويتي.

#### مادة (٤١٧)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تجيز هذه المادة للمؤمن له (المستأمن) أن يعقد أكثر من عقد تأمين بحري على المسؤولية لدى عدد من المؤمنين، حينئذ تتحدد مسؤولية كل مؤمن على

حدة، حيث يلتزم بتغطية كل حادث في حدود المبلغ المبين والمتفق عليه في وثيقة التأمين الخاصة به، ويمتد هذا الحكم في حالة تعدد الحوادث المؤمن منها والتي ألحقت بالغير الضرر.

وقد وضعت هذه المادة ميعاداً لما سيحصل عليه المؤمن له عند وقوع الحادث أو الحوادث، مفاده أن المؤمن له لا يجوز له أن يحصل من المؤمن أو المؤمنين بما لا يجاوز مجموع ما يحصل عليه المؤمن له قيمة الضرر الناشئ عن المسؤولية.

يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٣٩٩ من قانون التجارة البحرية المصري، ويقارب حكم المادة ٣٢٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي، ويقارب حكم المادة ٢٩٤ من القانون البحري القطري.

#### مادة (٤١٨)

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

#### المذكرة الإيضاحية:

تجيز هذه المادة لمن يقوم ببناء السفينة أو إصلاحها أن يعقد تأميناً لضمان مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب السفينة أو الغير أثناء عمليات البناء أو الإصلاح، وهذا النوع من التأمين، يسري عليه التأمين البري، إلا إذا اتفق على سريان التأمين البحري، حينئذٍ توجب تطبيق أحكام هذا النوع من التأمين على التفصيل الذي تناولته الأحكام السابقة من هذا القانون.



يتطابق حكم هذه المادة مع المادة ٤٠٠ من قانون التجارة البحرية المصري،  
والمادة ٢٩٥ من القانون البحري القطري.

## الباب السادس

### أحكام انتقالية

#### مادة (٤١٩)

على كل من يملك أو يستخدم أو يتعامل مع منشأة معدة للعمل في  
الملاحة البحرية عند نفاذ هذا القانون أن يوفق أوضاعه طبقاً لأحكامه،  
وذلك خلال ثلاثة أشهر من تاريخ العمل به.

#### المذكرة الإيضاحية:

رعاية لملاك السفن، ومستخدميها والمتعاملين معها، وحفاظاً على حقوقهم،  
وتحديداً للالتزاماتهم، فقد أعطت هذه المادة فترة زمنية مدتها ثلاثة أشهر  
محسوبة من تاريخ العمل بهذا القانون، أن يسوي أو يوفق أوضاعه القانونية  
وفقاً لأحكام هذا القانون، الذي سيصبح منذ نفاذه القانون الواجب التطبيق على  
كل العلاقات التي تنشأ بعد نفاذه وعلى جميع الأوضاع التي كانت موجودة  
قبل نفاذه وألزمت هذه المادة تسويتها مع أحكام هذا القانون.  
والمدة المقررة لتسوية الأوضاع والتي قررتها هذه المادة وإن كانت قصيرة،  
إلا أنها كافية وعلى وجه الخصوص، للقيام بهذه المهمة، حيث تتفق مع  
الأوضاع الاقتصادية والبحرية السائدة في قطاع غزة، والمزمع قيام الميناء  
فيها بحكم وقوعها على البحر الأبيض المتوسط.

#### مادة (٤٢٠)

بما لا يتعارض مع أحكام هذا القانون يستمر العمل بالأنظمة واللوائح النافذة لحين إلغائها أو تعديلها أو استبدالها.  
المذكرة الإيضاحية:

من تاريخ نفاذ هذا القانون يصبح من الواجب تطبيق ما ورد فيه من مواضع تتعلق بالتجارة البحرية والتأمين البحري.  
وحيث أنه كان من الطبيعي أن توجد بعض الأنظمة واللوائح قبل صدور هذا القانون، فإن هذه الأنظمة واللوائح يظل مستمرا العمل بها، إلى أن يتم إلغاؤها أو تعديلها أو استبدالها.

#### مادة (٤٢١)

١. يلغى العمل بالقوانين الآتية :

- أ. قانون حطام السفن الغارقة رقم ٦ لسنة ١٩٢٦،
  - ب. قانون نقل البضائع بحرا رقم ٤٣ لسنة ١٩٢٦،
  - ج. قانون أضرار السفن بالميناء رقم ١١ لسنة ١٩٣٦،
- المعمول بها في قطاع غزة،

٢. يلغى كل حكم يتعارض مع أحكام هذا القانون.

المذكرة الإيضاحية:

قررت هذه المادة إلغاء العمل بالقوانين التي كانت قائمة قبل صدور ونفاذ هذا القانون، وقد ذكرت هذه المادة، قانون حطام السفن الغارقة رقم ٦ لسنة

١٩٢٦، وقانون نقل البضائع بحراً رقم ٤٣ لسنة ١٩٢٦، وقانون أضرار السفن بالميناء رقم ١١ لسنة ١٩٣٦ والمعمول بها في قطاع غزة. كما قررت هذه المادة إلغاء كل حكم يتعارض مع أحكام هذا القانون سواء تناولته القوانين التي ذكرتها أو أنظمة أو لوائح أخرى لا تزال سارية المفعول في فلسطين إلى الآن.

#### مادة (٤٢٢)

على جميع الجهات المختصة كل فيما يخصه، تنفيذ أحكام هذا القانون ويعمل به بعد ثلاثين يوماً من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية (الوقائع الفلسطينية).

#### المذكرة الإيضاحية:

حددت هذه المادة مدة ثلاثين يوماً من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية (الوقائع الفلسطينية) لالتزام جميع الجهات المختصة والمعنية في تنفيذ أحكام هذا القانون (قانون التجارة البحرية الفلسطيني).

انتهى بحمد الله وتوفيقه

# الفهرس

## الباب الأول

### في السفينة

- الفصل الأول : الأحكام العامة ١٣-١
- الفصل الثاني : تسجيل السفينة ٢٨-١٤
- الفصل الثالث : الوثائق والرقابة على السفن ٤١-٢٩
- الفصل الرابع : الحقوق الفنية على السفينة
- أولا : بناء السفينة ٤٤-٤٢
- ثانيا : الملكية الشائعة للسفينة ٥٠-٤٥
- ثالثا : حقوق الامتياز على السفينة ٦١-٥١
- رابعا : الرهن البحري ٧٨-٦٢
- الفصل الخامس : الحجز على السفينة
- أولا : الحجز التحفظي ٨٥-٧٩
- ثانيا : الحجز التنفيذي ٩٣-٨٦
- الفصل السادس : الأمن والنظام والتأديب في السفينة ١١٤-٩٤

## الباب الثاني في أشخاص الملاحة البحرية

- ١٢٤-١١٥ الفصل الأول : المالك والمحيز  
الفصل الثاني :
- الربان وضباط الملاحة والمهندسون البحريون في السفن
- ١٢٩-١٢٥ الفرع الأول : أحكام عامة
- ١٤٥-١٣٠ الفرع الثاني : الربان
- الفصل الثالث : البحارة وعقد العمل البحري
- ١٤٨-١٤٦ أولا : الأحكام العامة
- ١٥٤-١٤٩ ثانيا : الجواز البحري
- ١٧٣-١٥٥ ثالثا : عقد العمل البحري
- الفصل الرابع : الوكلاء والمقاولون البحريون
- ١٧٦-١٧٤ أولا : الأحكام العامة
- ١٧٩-١٧٧ ثانيا : وكيل السفينة
- ١٨٦-١٨٠ ثالثا : سجل قيد وكلاء السفن البحرية
- ١٨٩-١٨٧ رابعا : وكيل الشحنة
- ١٩٣-١٩٠ خامسا : المقاول البحري

## الباب الثالث في استقلال السفينة

### الفصل الأول : إيجار السفينة

- أولا : الأحكام العامة ١٩٩-١٩٤
- ثانيا : إيجار السفينة غير المجهزة ٢٠٥-٢٠٠
- ثالثا : إيجار السفينة المجهزة
- ١ . الأحكام العامة ١٩٩-١٩٤
- ٢ . التأجير بالمدة ٢١٦-٢١٠
- ٣ . التأجير بالرحلة ٢٣١-٢١٧

### الفصل الثاني : عقد التنقل البحري

- أولا : الأحكام العامة ٢٣٤-٢٣٢
- ثانيا : نقل البضائع ٢٧٨-٢٣٥
- ثالثا : نقل الأشخاص ٣٠٣-٢٧٩

### الفصل الثالث : القطر

- ٣٠٦-٣٠٤
- الفصل الرابع : الإرشاد ٣١٣-٣٠٧

## الباب الرابع في الحوادث البحرية

٣٢٢-٣١٤	الفصل الأول : التصادم
٣٣٦-٣٢٣	الفصل الثاني : المساعدة والإنقاذ
٣٥٦-٣٣٧	الفصل الثالث : الخسارات البحرية

## الباب الخامس

### في التأمين البحري

	الفصل الأول : أحكام عامة
٣٨١-٣٥٨	الفرع الأول : عقد التأمين
٣٨٩-٣٨٢	الفرع الثاني : تسوية الأضرار
٣٩٠	الفرع الثالث : التقادم
	الفصل الثاني : أحكام خاصة ببعض أنواع التأمين البحري
٤٠٥-٣٩١	الفرع الأول : التأمين على السفينة
٤١٤-٤٠٦	الفرع الثاني : التأمين على البضائع
٤١٨-٤١٥	الفرع الثالث : التأمين من المسؤولية

## الباب السادس

٤٢٢-٤١٩	أحكام انتقالية
---------	----------------





