

# القانون البحري

الاستاذ الدكتور

عصام حنفي محمود

استاذ القانون التجاري

بكلية الحقوق – جامعة بنها

ووكيل الكلية للدراسات العليا والبحوث (سابقا)

# باب تمهيدى

## باب تمهيدي

المقصود بقانون التجارة البحرية :

هناك فرق بين القانون البحري الذي يشمل جميع الأنشطة التي يمارسها الانسان في البحر بما تشمله من أنشطة مدنية والبحث العلمي والأنشطة الرياضية ، وبين قانون التجارة البحرية الذي يقتصر علي مجموعه القواعد القانونيه التي تنظم الملاحة البحرية والعلاقات المترتبة علي استغلال السفن في الملاحة البحرية سواء كان اصحابها اشخاصا طبيعيا او معنوية . ويعد عملاً تجاريا كل عمل يتعلق بالملاحة التجارية البحرية وعلي وجه الخصوص ، بناء السفن واصلاحها وصيانتها ، شراء او بيع او تأخير او استئجار السفن ، شراء ادوات ومواد تموين السفن ، النقل البحري ، وعمليات الشحن او التفريغ ، عقود استخدام الملاحين وغيرهم من العاملين علي السفينة (١) .

لكن الملاحة البحرية لا تقصر علي الملاحة التجارية البحرية فقط وانما تشمل ايضاً ملاحه غير تجارية مثل ملاحه النزهة وملاحه الصيد وملاحه البحث العلمي برغم انها ليست تجارية الا انها تخضع لاحكام قانون التجارة البحري نظرا لانها تنطوي علي ذات الخطورة المتمثلة في الملاحة التجارية البحرية .

## الاصل التاريخي للملاحة البحرية :

التطور التاريخي ينقسم الي ثلاثة عصور هي العصور القديمة ، والعصور الوسطي ، والعصر الحديث .

### اولا :العصور القديمة :

مازال اصل الملاحة البحرية مجهولا حتي الان ، فقد تباينت فيه آراء المؤرخين ، وتضاربت رواياتهم ، ولا يمكن الاعتماد تماما علي السياحات البحرية القديمة ، كمصدر لها ، اذا انها اما مجهولة المصدر ، او لم تتم اصلا ، بحيث يصعب التعرف منها علي الملاحة الحالية .

فمنذ آلاف السنين قبل الميلاد بدأ الملاحة البحرية ، وظهرت ملامحها في المنطقة التي يسمح مناخها وسكانها بالملاحة البحرية وهي حوض البحر البيض المتوسط والبحر الاحمر .

ولعل الحدث التاريخي الوحيد الذي ظهر منذ آلاف السنين قبل الميلاد ، والذي لم تختلف الاقوال بشأنه والذي قد نستفيد منه شيئا تاريخيا عن الملاحة البحرية ، هو سفينه سيدنا نوح ، فقد ورد في القرآن الكريم في سوره هود آيه /٣٧" واضع الفلك بأعيننا ووحينا ولا تخاطبني في الذين ظلموا انهم مفرقون" صدق الله العظيم .

وكان المصري القديم ، منذ عهد ما قبل التاريخ ، يعتبر النيل وقنواته ، طرق المواصلات الطبيعية في البلاد ، وتنبئنا الكشوف

والحفريات ، ان المصريين ،سكان وادي النيل ، قد تلقوا في نهرهم العظيم اول درس عرفه البشر عن الملاحة البحريه .

فمنذ ٤٠٠٠ سنة قبل الميلاد ، بني المصريون المراكب وعبروا بها النيل ، وارتقوا بفن بناءها ، وقد قام سكان مصر في عهد ما قبل التاريخ برحلات كثيره في النهر ، ولم يجرؤ بادئ الامر ، علي السفر في البحر لصغر حجم مراكبهم وقله متانتها وضعف خبرتهم في الملاحة ، الا انهم عرفوا فيما بعد ، كيف يبنون السفن ، وتعلموا فنون الملاحة ، فاستخدموا السفن في النيل ، وتدرجوا بنجاح ليسيروا بها في البحر ، فامتدت الصلات التجاريه من وادي النيل الي مواني البحر الابيض والبحر الاحمر والي بلاد بعيده .

وبدأت تجاره القدماء المصريين مع استعمال المراكب الكبيرة تمتد الي الهند وسواحل الصومال وبلاد العرب ، وثبت من الكشوف ، أن مراكبهم جاوزت في طوافها اقصي شمال الشام في عهد مينا حاكم الامبراطوريه القديمه عام ٣٤٠٠ ق.م.

ويعتبر ثاني ملوك الاسره الخامسه (٢٧٥٠-٣٦٢٥ ق.م) ساحورع اول من سير لمصر اسطولا بحريا عرفها التاريخ (١) ، ويعتبر هو اول من افنتح طرق المواصلات البحريه علي عده مدن منها عدن وبلاد العرب والصومال .

---

(١) راجع : احمد كمال الطوبي : النقل البحري في مصر ، الدار القوميه للطباعة والنشر ، طبعة ١٩٦٦ ، ص ١٧ .

وعرف الفينيقيون الذين دانت لهم السيطرة علي البحر المتوسط وانشأوا في جزر مستعمراتهم التجارة البحرية وقامو بوضع تنظيمًا قانونيًا مفصلاً لبعض مسائل التجارة البحرية ن وابتدعوا نظام الخسارة البحرية المشتركة والذي عرفت لديهم بقانون الالقاء في البحر ، ونشأت بعض الاعراف والعادات البحرية المتعلقة بمباشرة الملاحة البحرية في شرق البحر الابيض المتوسط. وعرف البابليون التجارة البحرية وتم تنظيم احكام عقد القرض البحري الذي نقله عنهم بعد ذلك الفينيقيون ثم انتقل الي الاغريق .

وقد انتقلت التجاره الي الاغريق عن طريق الرحلات البحرية التي قام بها الفينيقيون الي الموانئ الاوروبية التي تقع علي البحر المتوسط ، ويرجع الفضل للاغريق في وضع نظام قرض المخاطر الجسيمه حيث يقدم احد الممولين قرض لمالك السفينة بفائدة مرتفعة ، ولا يسترد المقرض هذا القرض الا اذا عادت السفينة سالمة ، أما اذا حدث لها ضرر فانه ينقص من القرض نسبه هذا الضرر ، وقد يفقد قيمة القرض بالكامل .

ولم يهتم الرومان بالتجارة حيث كانت تترك للرقيق والاجانب ، ورغم ذلك عرف القانون الروماني بعض قواعد الملاحة البحرية حيث نقلت مجموعة جستنيان بعض هذه القواعد عن الاغريق والفينيقيين .

## ثانيا : العصور الوسطى :

ساعدت الحروب الصليبية الي انتعاش التجارة البحرية بين الشرق والغرب ، حيث لم يكن الصليبين محاربين فقط بل كانوا تجاراً ايضاً .

وبعد سقوط الامبراطورية الرومانية وانتشار الفوضى والاضطرابات قامت عدة مدن مستقلة علي انقاض هذه الامبراطورية عرفت باسم الجمهوريات الايطالية ، وظهرت الحاجة في ذلك الوقت الي تدوين العادات والاعراف البحرية ، مما ادري الي ظهور مجموعه لوائح أليرون ومجموعة قنصلية البحر ، ومجموعة مرشد البحر .

### ١-مجموعة قواعد أليرون :

اختلف حول تسمية هذه المجموعة ، هل سميت كذلك نسبة الي جزيرة أليرون الفرنسية ، ام نسبة الي من قام بإعدادها باعتبار انهم ينتمون الي هذه الجزيرة .

مجموعة قواعد أليرون تحتوي علي الاحكام القضائية البحرية التي استقرت في المواني الفرنسية خلال القرن الثاني عشر(١) .

### ٢-مجموعة قنصلية البحر :

ظهرت هذه المجموعة في القرن الرابع عشر ، وسميت بهذا الاسم نسبة الي محكمة تنظر في المنازعات البحرية في برشلونة ، بينما ذهب

---

(١) راجع : د/سميحه القليوبي : الاسس القانونية للتجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، طبعه ٢٠١١ ، ص ٩ .

رأي آخر بأن اصل هذه المجموعة هو كتلون بأسبانيا نسبة الي اللغة الاصلية التي وجدت بها (١) . وهذه المجموعة عبارة عن تجميع للأعراف والعادات السائدة في سواحل البحر الابيض المتوسط الغربية .

### ٣-مجموعة مرشد البحر :

ظهرت هذه المجموعة في القرن السادس عشر في مدينة روان الفرنسية ، وتضمنت أحكام وقواعد تفصيلية خاصة باتأمين البحري .

### ثالثاً : العصر الحديث :

بعد ظهور الامبراطورية العثمانية واحتلالها لاغلب بلاد أوروبا وآسيا ، وانشغال المدن الايطالية في الدفاع عن نفسها ضد الاحتلال ، قلت حركة التجارة بين الشرق والغرب ، كما ادي اكتشاف امريكا وطريق رأس الرجاء الصالح الي تحول النشاط التجاري البحري إلي البلاد المطلة علي المحيط الاطلسي مثل فرنسا وانجلترا واسبانيا والبرتغال وبدأ عهد جديد هو عهد التوسع الاستعماري .

وقد تم وضع أول مجموعة تنظم التجارة البحرية في عهد الملك لويس الرابع عشر ، حيث صدر الامر الملكي الفرنسي بتنظيم التجارة البحرية عام ١٦٨١ ، وظل هذا الامر ساري المفعول حتي صدرت مجموعة نابليون وهي المجموعة التجارية الصادرة عام ١٨٠٧ ، حيث خصص فيها الباب الثاني لتنظيم التجارة البحرية المواد من ١٩٠ حتي

---

(١) راجع : د/ سميحة القليوبي : المرجع السابق ، ص ١٠ .



٤٢٦ ، ثم توالى التعديلات علي هذه المجموعة لاستيعاب الاحكام حتي تتفق علي اتفاقيات بروكسيل هذه الاتفاقيات هي :

\_ المساعدات والانقاذ البحريين وقواعد مصادمة السفن "بروكسيل ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ " .

\_ المواني البحرية في السفن "جنيف عام ١٩٢٠ ، ١٩٢١ ، ١٩٢٦ " .

\_ المواني البحرية "جنيف عام ١٩٢٣ " .

\_ سندات الشحن " بروكسيل ٢٥ اغسطس ١٩٢٤ " .

\_ الرهن البحري وحصانة السفن الحكومية " بروكسيل ١٠ أبريل ١٩٢٦ " .

لذلك صدر في فرنسا بعد مجموعة نابليون ١٨٠٧ القانون الخاص بالتصادم البحري في ١٥ يوليو ١٩١٥ ثم قانون المساعده والانقاذ في ٢٩ تغسطس ١٩١٦ ، والقانون الخاص بالامتيازات البحرية في ١٩ فبراير ١٩٤٩ ، ثم صدر القانون في ٢ ابريل ١٩٣٦ لتطبيق معاهدة بروكسيل الخاصه بسند الشحن والصادره في ٢٥ اغسطس ١٩٢٤ . ثم توالى بعد ذلك التشريعات البحرية لتتواءم مع الاتفاقيات الدولية في مجال الملاحة البحرية .

أما في مصر فقد صدر اول تشريع ينظم الملاحة البحرية عام ١٨٧٥ ضمن المجموعة المختلطة ، وفي عام ١٨٨٣ صدرت المجموعة التجارية المصرية تتضمن في الباب الثاني أحكام التجارة البحرية وهي تعتبر ترجمة حرفية لمجموعة نابليون الفرنسية الصادرة عام ١٨٠٧ ثم

صدرت بعد ذلك عدة قوانين مكمله خاصة بالملاحة البحرية مثل القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ الخاص بسلامة السفن والقانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ والخاص بالامن والنظام والتأديب في السفن ، والقانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ والخاص بتسجيل السفن والذي تم تعديله عدة مرات ، والقانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الامتياز والرهون البحرية .

ونظراً لحاجه البلاد إلي تشريع موحد للتجارة البحرية يتوافق مع اتفاقيات بروكسيل التي انضمت إليها مصر . صدر قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ في ١٩٩٠/٤/٢٢ ونشر في الجريدة الرسمية في ١٩٩٠/٥/٣ ولقد تضمن هذا القانون عدداً من القواعد التي تنظم علاقات خاصة تنفرد بطبيعة خاصة يتعين خضوعها لأحكام خاصة ، منها الاحكام التي تتصل بالسفينه سواء بالنسبة لبنائها ، أو ملكيتها ، أو حقوق الامتياز عليها ، أو رهانها أو الحجر عليها ، ومايتعلق بشئون العاملين فيها من ريان وبحارة وغيرهم ، أو المتصلين بها من وكلاء ومقاولين بحريين ، وغير ذلك من العلاقات والتصرفات ، التي افرد لها ذلك القانون العديد من الاحكام المنظمة لها .

والجدير بالذكر أن مصر انضمت الي الاتفاقيات الآتية التي أبرمت في بروكسيل بتاريخ ١٠ مايو ١٩٥٢ لتنفيذه اعتباراً من ٢٤ فبراير ١٩٥٦ :

\_ اتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الاخري .

\_ اتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري .

\_ اتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي علي السفن البحرية .

كما انضمت مصر في ٤ مارس ١٩٦٣ الي المعاهدات والاتفاقيات التالية :

\_ معاهدة منع تلوث مياة البحر بالزيت " أبرمت في لندن عام ١٩٥٤ و عدلت في ١٣/٤/١٩٦٢

وانضمت مصر ايضاً عام ١٩٦٠ إلي اتفاقية سلامة الارواح في البحار " والتي أبرمت في لندن عام ١٩٢٩ و عدلت عام ١٩٤٨ "

### ذاتية القانون البحري :

من الخطأ إدراج القانون البحري ضمن فروع القانون الخاص البري ، فالقانون البحري يعتبر قانون مواز للقانون البري ، ومن المفروض أن ينقسم وفقاً لتقسيمات هذ الاخير ، قانون عام بحري ،

---

(١) راجع أ/ احمد كمال الطوجي : المرجع السابق ، ص ٧٦ .

وقانون خاص بحري وتحت مسمى القانون العام البحري يوجد قانون إداري بحري وقانون جنائي بحري وقانون دولي بحري ، وتحت مسمى القانون الخاص البحري يوجد قانون دولي خاص بحري وقانون تجاري بحري .

لذلك نجد أن القانون البحري له ذاتية خاصة تميزه عن غيره من القوانين الاخرى ، ذلك أن العلاقات الناشئة من الملاحة البحرية وما يتعلق بها من احكام تتميز بطبيعة خاصة وذاتية ، وذاتية القانون البحري ترجع إلي الآتي :

### ١-الاحطار الجسمية والمخاطر البرية :

لا شك أن الرحلة البحرية تتعرض لمخاطر لا مثيل لها في المجال البري ، حيث المواج العالية والرياح الشديدة ودوامات البحر وغير ذلك من المخاطر ، لذلك نشأت أحكام وقواعد في مجال القانون البحري أساسها فكره المخاطر البحرية ، كمقرض المخاطر الجسمية والخسائر البحرية المشتركة ، واحكام التأمين البحري .

---

(١) راجع : د/علي البارودي : مبادئ القانون البحري ١٩٧٠ ، ٥

د / محمود مختار بربري : قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، ص ٤ .

## ٢-العلاقات المترتبة علي الاستغلال البحري غالباً ما تشمل علي عنصر أجنبي .

أن العلاقات المترتبة علي استغلال البحري تكون في الغالب مشتملة علي عنصر أجنب مما يؤدي لتطبيق قواعد القانون الدولي الخاص .

## ٣- وجود معاهدات واتفاقيات لتوحيد أحكام وموضوعات القانون البحري :

مما لا شك أن وجود العنصر الاجنبي في علاقات الاستغلال البحري والملاحة البحرية وخضوعها لقواعد القانون الدولي الخاص ، أدى إلي أن تسعى الدول إلي إبرام معاهدات واتفاقيات تنظم الآن معظم موضوعات القانون البحري .

لذلك نشأت قواعد دولية تطبق في جميع الدول المنضمة ألي ضده المعاهدات واهمها معاهدات بروكسيل . لذلك يعتبر القانون البري هو اسهل القوانين التي يمكن أن يتحقق من خلال توحيد القواعد القانونية الدولية في مجال عالمي .

## ٤- القانون البحري قانون مهني : يعتبر القانون البحري من القوانين المهنية :

فالمشتغلون به يعملون في نفس الظروف اياً كانت الدولة التي يعملون بها . ورغم ذاتيه القانون البحري إلا أننا لا يمكن أن نذهب إلي

أنه قانون مستقل عن القوانين الأخرى ، فهذا القانون ما زال يرتبط بأحكام القانون التجاري والقانون المدني وغيرها من القوانين .

### **مصادر القانون البحري :**

تنقسم مصادر القانون البحري إلى مصادر إلزامية رسمية ومصادر تفسيرية أو استثنائية .

#### **أولاً : المصادر الإلزامية :**

١ - **التشريع** : يعتبر قانون التجاره البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ هو المصدر الملزم والرسمي للقاضي عندما تعرض عليه منازعة ذات طابع متلق بالملاحة البحرية . يضاف الي ذلك القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن سلامة السفن في ميناء السويس والقانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥ في شأن الارشاد في ميناء الاسكندرية .

تضاف الي ذلك المعاهدات والاتفاقيات التي تضمنت اليها مصر مثل معاهده بروكسيل ١٩٢٤ ، ومعاهدة لندن بشأن سلامة الارواح في البحر عام ١٩٤٨ وغيرها من المعاهدات والسباق الاشارة إليها .

٢ - **العرف والعادات البحرية الدولية** : يعتبر العرف والعادات البحرية الدولية من المصادر الملزمة في مجال المنازعات البحرية .

## ثانياً : التفسيرية أو الاستثنائية :

هناك مصادر غير ملزمة ، هي مجرد مصادر يستأنس بها القاضي مثل أحكام القضاء وآراء الفقهاء . واحكام القضاء تقوم بدور هام في مجال تفسير ما يلزم من قواعد واحكام تتعلق بالتجارة البحرية ، ولكن هذه الاحكام غير ملزمة كما هو الشأن في النظم الانجلوسكسونية التي تعتمد علي السوابق القضائية . والمصدر المفسر الاخر والاستثناس للقاضي هي آراء الفقهاء في مجال القانون البحري .

## نطاق تطبيق القانون البحري :

يسري قانون التجارة البحرية ويطبق علي الملاحة البحرية ولا شأن له بالملاحة النهرية أو الملاحة التي تتم في البحيرات الداخلية ومن ثم تصبح الملاحة البحرية هي موضوع قانون التجارة البحرية سواء من حيث أدلتها وهي السفينة أو الاشخاص كالربان والبحارة أو العقود التي يتم إبرامها بمناسبة كعقد الرهن والتأمين والنقل البحري والحوادث الناتجة عنها .

لذلك من الطبيعي ان يتحدد نطاق تطبيق قانون التجارة البحرية بالملاحة البحرية وتتضمنه من طبيعة خاصة تتمثل في مخاطر البحر التي لا مثيل لها في النقل البحري .

## المقصود بالملاحة البحرية :

انقسم الفقة في تحديد المقصود بالملاحة البحرية ، حيث ذهب البعض إلي تعريفها من خلال اداتها ووسيلتها وهي السفينة ، لذلك عرف

الملاحة البحرية بأنها الملاحة التي تقوم بها السفن أو المنشآت التي يطلق عليها وصف السفينه دون التي تقوم بها المراكب .

ولا شك من نقد هذا الاتجاه من ناحيتين ، فمن ناحية الاخذ بهذا المعيار يذهب بنا إلي ضروره تميز السفن عن غيرها من العائمات الاخري ، ومن ناحية اخري نجد أن السفينه ذاتها تعرف بأنها كل اداة تعمل أو تكوت معده للعمل في الملاحة البحرية ، أي أنه لكي تعرف السفينه لابد من تعريف الملاحة البحرية وهذا يقودنا الي الدوران في حلقة مفرغة .

وذهب رأي الي النظر في التكوين المادي للسفينة بما تتميز به من حجمها وقوة تحملها وطريقة صنعها ، ويعيب هذا الاتجاه أيضاً أن هناك مراكب تعمل في الانهار تفوق كثيراً من السفن التي تعمل في البحار من ناحية الحجم وكيفية الصنع .

وذهب اتجاه آخر إلي أن السفينة تحدد عن طريق القيد في سجلات رسمية وتخضع لاجراءات شهر إجبارية ، ويعيب هذا الاتجاه أنه يترك تحديد وصف السفينه لارادة أصحابها إن شاء قام بتسجيلها في سجلات السفن حتي ولو لم تحمل صفات السفينة .

لذلك ذهب الجانب الغالب من الفقة بتحديد الملاحة البحرية بالمكان الذي تتم فيه وليس بأداتها ، فالملاحة البحرية هي التي في البحر بينما الملاحة الداخلية هي التي تتم في الانهار والبحيرات الداخلية .



ولكن هذا التعريف يذهب بنا الي تحديد المقصود بالبحر من الناحية القانونية خاصة أن هذا الامر ليس بالمر الهين خاصة في الاماكن التي تصب فيها الانهار في البحار حيث تكون الصعوبة في التفرقة بين الملاحة البحرية والنهرية في هذه الاماكن .

وقد ذهب البعض الي تحديد البحر بأخر مكتب جمركي ، فالنقل يعتبر برياً والملاحة تعتبر بحرية إذا لم يتم تجاوز آخر مكتب جمركي ، وهذا الاتجاه مأخوذ عن قانون الجمارك الفرنسي ، ونقد هذا الاتجاه يقوم علي اساس ان مكتب الجمارك قد يتغير من مكان الي آخر ومن وقت الي آخر . واستند البعض الاخر للتفرقة بين الملاحة البحرية والملاحة النهرية بوجود اول كوبري علي النهر يمنع مرور السفن الكبير ، فالسفينة الآتية من النهر الي البحر ولم تتجاوز الكوبري فإن الملاحة نهرية فإذا تجاوزته ودخلت في نطاق الملاحة البحرية ، والسفينة الآتية من البحر وداخلة في النهر اذا لم تتجاوز الكوبري كانت الملاحة بحرية فإذا تجاوزته دخلت في الملاحة النهرية . ويعيب هذا الرأي أنه قد لا توجد كباري في الانهار أو قد توجد كباري بعد الدخول في النهر لمسافات كبيرة .

وذهب رأي آخر الي تحديد البحر من خلال العوامل الجغرافية والجيولوجية والطبيعية من خلال الاستعانة بخبير يتحقق من هذه الصفات علي أن يترك الامر للمحكمة في النهاية لتقدير ذلك . فالتفرقة بين الملاحة النهرية والملاحة البحرية يخضع في النهاية لتقدير محكمة الموضوع .

وذهب القضاء الفرنسي الي(١) الاخذ بمعيار موضوعي يعتمد علي طبيعة المخاطر التي تتعرض لها الرحلة البحرية ، ذلك أن المخاطر البحرية هي السبب في وضع تشريع خاص للملاحة البحرية ، فالاماكن التي يختلط فيها البحر بالنهر تعتبر الملاحة بحرية إذا تعرضت السفينة لذات المخاطر التي تتعرض لها الرحلة البحرية وهذا هو الرأي الذي نؤيده والذي استقر عليه الغالب في الفقه والقضاء في مصر .

### انواع الملاحة البحرية :

تنقسم الملاحة البحرية من ناحيه اهميتها ومن ناحية مسافة الرحلة ، ومن ناحيه الغرض ، وذلك علي التقسيم التالي :

اولاً : تقسم الملاحة البحريه من ناحية الاهمية إلي ملاحة رئيسية وملاحة مساعدة ، ومعيار التفرقة يستند الي قدرة السفينة علي القيام بالرحلة البحرية بمفردها دون مساعدة .

#### ١ - الملاحة الرئيسية :

هي الملاحة التي تدرج تحتها جميع لنواع الملاحة البحرية والتي تحقق اغراض رئيسية فالملاحة التي تقوم بها السفن لنقل الاشخاص والبضائع وملاحة الصيد والنزهة .

---

(١)حكم النقض الفرنسي جلسة ١٣ يناير ١٩١٩ ، سيرى ١٩٢٠ - ٣٤٠

## ٢ - الملاحة المساعدة :

أما الملاحة المساعدة فهي الملاحة التي تقوم بها السفن لمساعدة السفن التي تقوم بالملاحة الرئيسية مثل ملاحة سفن الارشاد أو القطر أو الاصلاح الفني ، فهي ملاحة القصد منها مساعدة وتقديم خدمات للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية الرئيسية .

ثانياً : تقسيم الملاحة البحرية من ناحية مسافة الرحلة :

تنقسم الملاحة من ناحيه المسافه الي ملاحة لأعلي البحار وملاحة ساحلية وملاحة شاطئية :

### ١ - الملاحة لأعلي البحار:

تعتبر الملاحة لأعلي البحار أهم أنواع الملاحة البحرية واكثرها انتشاراً وهي التي تتعرض لمخاطر بحرية حقيقية ، وتعتبر الملاحة لأعلي البحار إذا تمت بين مينائين في دولتين مختلفتين مهما قربت أو بعدت المسافة بين المينائين . وهذه الملاحة تتطلب شهادات ومؤهلات خاصة في ربان السفينة والمهندسين والبحارة العاملين عليها .

### ٢ - الملاحة الساحلية :

هي الملاحة التي تتم بين مينائين واقعين في دوله واحده سواء كانت علي بحر واحد كالملاحة بين مرسى مطروح والاسكندرية أو علي بحرين مختلفين كالملاحة بين الاسكندرية والسويس ، وتسمى الملاحة في الحالة الاولي بالملاحة الساحلية الصغري وفي الحالة الثانية بالملاحة الساحلية الكبرى لأنها ملاحة تتم بين مينائين واقعين في بحرين مختلفين ،

والملاحة الساحلية الصغرى او الكبرى عادة تخصصها الدول لسفنها الوطنية لانها تعمل في مياهها الاقليمية والمنطقة الاقتصادية الخاصة بها .

### ٣- الملاحة الشاطئية :

هي الملاحة التي تتم بالقرب من الشواطئ وداخل منطقة قريبة من ميناء التسجيل، وتخصص ايضاً هذا النوع من الملاحة للسفن الوطنية .

ثالثاً : تقسيم الملاحة البحرية من ناحية الغرب :

تنقسم الملاحة البحرية من ناحية الغرد إلى الملاحة التجارية وملاحة صيد وهناك الملاحة المختلطة .

### ١- الملاحة التجارية :

يقصد بالملاحة التجارية الملاحة التي تقوم بها السفن بهدف تحقيق الربح لنقل الاشخاص والبضائع ، ويعتبر هذا النوع من اهم انواع الملاحة البحرية والذي من اجلها وضعت أحكام قانون التجارة البحرية .

### ٢ - ملاحة الصيد :

يقصد بها الملاحة التي تقوم بها سفن الصيد في البحار ، حيث تقوم بصيد الاسماك وتجميدها و احياناً تعليبها وتنظيفها ، وكل هذه الامور تدخل في مجال تحقيق الربح ، حتي لو كان الصيد بهدف الهوايه دون الاتجار فإنها تخضع لقانون التجارة البحرية نظراً لتعرضها لمخاطر الملاحة البحرية .

### ٣ - ملاحه النزهة :

يقصد بها الملاحه التي تقوم بها السفن بهدف الترفيه والاستجمام والاستمتاع بماظر البحر والغطس وتشمل اليخوت البحرية والسفن المخصصة لهذا الغرض. هذه الملاحه تخضع لأحكام قانون التجارة البحرية طالما تمت في البحر وعلي سفن تتعرض لمخاطر الملاحه البحرية وقد نصت المادة ١/١ منقانون التجاره البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي ان : "السفينة هي كل منشأه تعمل عاده او تكون معدة للعمل في الملاحه البحرية ولو لم تهدف الي الربح " ، فتحقيق الربح ليس هو الاساس لخضوع الملاحه لاحكام قانون التجاره البحرية وانما التعرض لمخاطر البحر هو المعيار .

### ٤ - الملاحه المخصصة للاغراض العلميه :

يلحق بملاحق النزهة من ناحية الخضوع لاحكام قانون التجارة البحري الملاحه المخصصة لاغراض علميه واغراض البحث العلمي ، نظراً لتعرضها لمخاطر البحر مثلها مثل ملاحه النزهة ، ولاكن يشترط ان تقوم بها سفينة في البحار تتعرض للمخاطرة .

### ٥ - الملاحه المختلطه :

يقصد بها الملاحه التي يتم جزء منها في البحر والجزء اخر في الانهار او القنوات في الانهار خلال رحلة واحده مرتبطة ، كالملاحه التي تتم بين ميناء الاسكندرية وتستمر حتي تدخل نهر النيل وتصب حمولتها في القاهره أو الجيزة . هذه الملاحه المختلطه تثير التساؤل حول القانون

الواجب التطبيق عليها هل هو القانون النهري أو الداخلي التجاري أم ينطبق قانون التجارة البحرية .

القاعدة أن كل جزء يخضع لقانونه فالجزء البحري يخضع لقانون التجارة البحرية والجزء النهري يخضع للقانون النهري إذا وجد أو القانون التجاري أو المدني حسب الأحوال . ولكن هذا الأمر يثير صعوبة عملية تتمثل في خضوع رحلة واحد لقانونين مختلفين في الأحكام ، كما أنه قد لا يعرف ما يعرف ما إذا كان الفعل الموجب لتطبيق القانون أو احكام المسؤولية قد وقعت في جزء البحر أو النهر .

لذلك استقر الرأي على أن العبرة بالجزء الأكبر والأهم من الرحلة ، حيث يطبق أحكامه قانونه على الرحلة بأكملها ، ويترك تحديد الجزء الأهم أو الأكبر للسلطة التقديرية لمحكمة الموضوع ، فإذا انعدمت عناصر الترجيح أو تعذر تغليب جزء على آخر ، فلا مناص من خضوع كل جزء للقانون الذي يخصه ، أي إخضاع كل مرحلة للقانون الخاص بها .

### **خطة الدراسة :**

لنتناول قانون التجارة البحرية احكامه في خمسة ابواب ، الاول يتناول السفينة ، حيث خصص الفصل الاول للاحكام العامه ، والفصل الثاني للحقوق العينية على السفينة ، والفصل الثالث للحجز على السفينة ويتضمن الحجز التحفظي والحجز التنفيذي ، اما الباب الثاني فخصصه المشرع لاشخاص الملاحه البحرية ، حيث يتناول في الفصل الاول المالك

والمجهز ، والفصل الثاني للربان ، والفصل الثالث للبحارة وعقد العمل البحري ، والفصل الرابع للوكلاء البحريون والمقاولون البحريون ، اما الباب الثالث فهو مخصص لاستغلال السفينة ، حيث خصص الفصل الاول لايجار السفينة ، والفصل الثاني لعقد النقل البحري ، والفصل الثالث للقطر ، والفصل الرابع للارشاد ، وتناول القانون فى الباب الرابع احكام الحوادث البحرية ، حيث خصص الفصل الاول للتصادم البحري ، والفصل الثانى للانقاذ ، والفصل الثالث للخسرات البحرية ، وجاء الباب الخامس يتناول التأمين البحري ، حيث خصص الفصل الاول للاحكام العامه ، والفصل الثانى احكام خاصة ببعض انواع التأمين البحري .

لذلك سوف نخصم هذه الدراسة إلى الابواب التالية :

- الباب الاول : السفينة .

-الباب الثاني : اشخاص الملاحة البحرية .

-الباب الثالث : استغلال السفينة (ايجار السفينة ، وعقد نقل البحري)

-الباب الرابع : الحوادث البحرية .

- الباب الخامس : التأمين البحري .

## الباب الاول

### السفينة

#### تمهيد وتقسيم :

سبق أن قلنا أن مناط قانون التجارة البحري هي الملاحة البحرية وأن هذه الاخيرة إنما تتم من خلال أداة أو منشأه أو عائمة بحرية يطلق عليه السفينة ، وذا يتطلب تعريف السفينة وبيان طبيعتها القانونية وذاتيتها وجنسيته ، كما ان تسجيل السفينة في سجل السفن واتخاذ الاجراءات اللازمة للتسجيل انما هو من الموضوعات المرتبطة بمنح الجنسيه للسفينة ، كما ان إيضاح النظام القانوني للسفينة يتطلب بيان كيفية تملك السفينة عن طريق الشراء او البناء وبيان حقوق العينه التبعية التي ترد عليها ، لذلك سوف نقوم بتقسيم هذا الباب الي الفصول الاتية :

-الفصل الاول : تعريف السفينة وشروطها وملحقاتها .

-الفصل الثاني : الطبيعة القانونية للسفينة وذاتيتها .

-الفصل الثالث : تسجيل السفينة .

- الفصل الرابع : تملك السفينة .

-الفصل الخامس : الحقوق العينية التبعية التي ترد علي السفينة .



## الفصل الاول

### تعريف السفينة وشروطها وملحقاتها

#### تقسيم :

نتناول في هذا الفصل بيان ماهية السفينة من خلال تعريفها وذلك في المبحث الاول ، ثم نتناول الشروط الواجب توافرها لاعتبار المنشأة سفينة في مبحث ثاني ثم نخصص المبحث الثالث لبيان ملحقات السفينة والمركز القانوني لهذه الملحقات .

#### المبحث الاول

##### تعريف السفينة

تناول الفقهاء عدة تعريفات للسفينة كلها تدور حول بيان خصائصها وما يجب أن يشترط في أي عائمه أو منشأه حتي تعتبر سفينة ، فقد عرفها البعض بأنها كل منشأه عائمة تستخدم للسير في البحر، وهذا التعريف كما هو واضح غير منضبط تدخل في مفهوم السفينة ما ليس منها ، إذ أن المشآت والعائمات التي تستخدم للسير في البحر كثيرة ومنها ما لا يقوم بالملاحة البحرية ، ومنها من يقوم بالملاحة البحرية لكنها ليس علي سبيل الاعتياد أو غير معد اصلاً للقيام بهذه الملاحة أو أنها لا يتعرض لمخاطر الملاحة البحرية .

بينما ايد اغلب ما ذهبت إليه محكمة النقض في تعريف السفينة بأن " لفظ السفينة ينصرف إلي كل منشأه عائمة تقوم بالملاحة البحرية بغض النظر عن حمولتها أو حجمها أو طريقة بنائها أو أبعادها وأياً كانت أدتها المسيرة شرعية أو تجارية سواء أعدت السفينة بحسب صنعها لتحمل مخاطر الملاحة في أعالي البحار أو لمجرد الملاحة الساحلية ، وبغير التفات إلي الغرض من تشغيلها بأن كانت سفينة تجارية أو سفينة صيد أو النزهة " .

معني ذلك أن الوصف الذي يسبغ علي المنشأه العائمة لتكون سفينة بالمعني المتقدم يتوقف تحديده علي الكشف عن نشاطها وفقاً للمكان الذي تقوم بالملاحة فيه فإذا كان هو البحر وتحقق تخصيصها للملاحة فية صدق عليها هذا الوصف ، ومن ثم فإنه يخرج من نطاقه المراكب التي تخصص للملاحة الداخلية بنهر النيل وفروعه وترعه أياً كانت حمولتها ولو كانت تسير بالبخار . كما يخرج من نطاقه ايضاً كافة المشآت العائمة التي تعمل داخل البوغازات بالموانئ كالارصفة والكباري العائمة وسفن السحب والارشاد والكرافات وقوارب الغطاسة والمراكب المعدة لنقل البضائع والركاب من السفن إلي الارض وبالعكس وغيرها من المنشآت العائمة الاخري التي لا تقوم بحسب ماخصت له بملاحة بحرية خارج الموانئ .

---

(١) الطعن رقم ٥٨ لسنة ٢٥ ق جلسة ٧ / ٥ / ١٩٥٩ س ١٠ ص ٣٩٥ .

هذا وقد عرف قانون التجارة البحري السفينة بأنها (١) " كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلي الربح " . وبما أن السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لخدمة عامة تتعارض طبيعتها مع الاحكام الواردة بقانون التجارة البحري ، مثل التسجيل وحقوق الامتياز والرهن البحرية وعقد النقل والتأمين البحريين ، والحجز علي السفينة وغير ذلك ، فإن تلك السفن تخرج من نطاق تطبيق ذلك القانون ، وقد أكدت هذه النظرة المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية المعقودة في بروكسيل بتاريخ ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠ والتي وافقت عليها مصر بالقانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٤١ وعمل بها اعتبار من أول يناير سنة ١٩٤٤ بمقتضي مرسوم صدر في ٣١ يناير سنة ١٩٤٤ (٢) .

تكتب القائمة وصف السفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية أي معدة للملاحة البحرية ومخصصة لها .

ويثور التساؤل حول العائمت التي تقوم بالملاحة البحرية والملاحة النهرية معاً ، هل ينطبق عليها وصف السفينة وفقاً لاحكام القانون البحري ، والحقيقة أن العبرة بكل رحلة علي حدا ، فإذا كانت الرحلة متعلقة بالملاحة البحرية فإنه يطلق عليها وصف السفينة وتخضع

---

(١) المادة ١/١ من قانون التجارة رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) نقض ١٩٨٠/١/١٤ ، طعن رقم ١٠٣٤ س ٤٨ ق .

لأحكام القانون البحري ، وإذا كانت الرحلة متعلقة بالملاحة النهرية فإنها تأخذ حكم المركب ولا تخضع لأحكام القانون البحري وإنما تخضع لأحكام القانون التجاري ، وإذا كانت الرحلة واحدة جزء منها يتعلق بالملاحة البحرية والآخر بالملاحة النهرية فالعبرة بالجزء الغالب ، وإذا كان يصعب تحديد الجزء الغالب فإنه لا مناص من خضوع كل جزء لقانونه ، وإذا كانت السفينة تقوم بعدة أنشطة بعضها يتعلق بالملاحة البحرية والآخر يتعلق بالملاحة النهرية وأردنا إطلاق وصف قانوني عليها لجملة هذه الأنشطة لإخضاعها مثلاً لتوقيع الحجز عليها أو التأمين فالعبرة بالنشاط الغالب للعائمة ، فإذا كانت في الاصل مخصصة للملاحة البحرية فإنها تعتبر سفينة حتي ولو كانت تقوم ببعض الرحلات النهرية أحياناً ، وإذا كانت مخصصة للملاحة النهرية عادة فإنها تعتبر مركباً ولو قامت ببعض الرحلات البحرية فالاعتقاد هو الذي يحدد هنا الوصف القانوني للعائمة واما غذا كانت السفينة أم مركب (١).

وكما سبق أن ذكرنا بأن السفينه هي الاداه الرئيسية للملاحة البحرية وأن وصف السفينة ينصرف الي كل منشأة عائمة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية علي وجه الاعتياد ، مما يقتضي أن تكون المنشأة العائمة صالحة لهذه الملاحة فإذا فقد هذه الصلاحية أو

---

(١) د / سميحة القليوبي : المرجع السابق ، ص ٣١ .

صارت حطاماً زال عنها وصف السفينة وخرجت من نطاق القانون البحري بما تضمنه من تنظيم قانوني خاص بالسفينة .

يتضح من ذلك العائمة طالما كانت في دور الاعداد والبناء والانشاء فإنه لا يطلق عليها وصف السفينة وبحسب الأصل من المفترض عدم خضوعها لأحكام القانون البحري ، إلا أن المشرع خرج علي هذا الأصل وأجاز علي سبيل الاستثناء رهن السفينة وهي في دور الانشاء والبناء إذا نصت المادة ٤٤ من قانون التجارة البحرية علي أنه " يجوز رهن السفينة وهي في دور البناء ، ويجب ان يسبق قيد الرهن إقرار في مكتب التسجيل الواقع بدائرتة محل بناء السفينة يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وأبعادها الأخرى وحمولتها علي وجه التقريب " .

## المبحث الثاني

### الشروط الواجب توافرها لاعتبار المنشأة سفينة

يتضح مما سبق من تعريف قانون التجارة البحري للسفينة أنه يشترط لأكتساب المنشأة أو العائمة وصف السفينة توافر الشروط التالية :

#### ١ - أن تخصص السفينة للملاحة البحرية :

يشترط لكي تكتسب العائمة وصف السفينة أن تخصص للملاحة البحرية بحيث يكون لديها القدرة علي ذلك ، إذ يجب أن يتم بناء المنشأة وتجهيزها بحيث تتحمل مخاطر الملاحة البحرية بغض النظر عن حمولتها أو أبعادها أو درجتها أو حجمها وسواء كانت منشأة شراعية أو ميكانيكية أو ذرية ، وسواء كان نشاطها لنقل الاشخاص أو البضائع أو للصيد أو النزهة ، فوصف السفينة لا يرتبط بالربح وإنما بصلاحياتها للملاحة البحرية .

وصلاحية الفينة للملاحة البحرية هو شرط ابتداء واستمرار أي بدء حياة السفينة واستمرار هذا الوصف طالما صالحة للملاحة البحرية ، وينتهي عن العائمة وصف السفينة إذا أصبحت غير صالحة للملاحة البحرية .

---

(١) نقض ٦٥٧ لسنة ٤٠ ق جلسة ١٩٨٢/٥/٢٤ .

## ٢ - أن تعمل المنشأة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية علي وجه الاعتياد .

يشترط لكي يطلق علي العائمة وصف السفينة أن تخصص عادة للعمل في الملاحة البحرية هلي وجه الاعتياد ، فإذا كانت العائمة بالملاحة النهرية والملاحة البحرية فإنه يطلق عليها وصف السفينة إذا كان النشاط الغالب أو كان الاعتياد ممارسة النشاط في الملاحة البحرية ، أما لو قامت العائمة بملاحة بحرية واحدة أو عدة رحلات لم تصل إلي حد الاعتياد فإنه لا يطلق عليها وصف السفينة ، وشرط الاعتياد يستخلصه قاضي الموضوع من رحلات السفينة ومن قصد مستغل السفينة في تشغيلها واستغلالها علي نحو مستمر ومنتظم ومتكرر في الملاحة البحرية .

وهناك فرق بين صلاحية السفينة للملاحة البحرية وتخصيصها علي وجه الاعتياد للملاحة البحرية ، فقد تكون العائمة صالحة للملاحة البحرية لكن تخصص للملاحة النهرية وتعمل عادة في الملاحة النهرية فمثل هذه العائمة لا يطلق عليها وصف السفينة ، لذلك يجب توافر الصلاحية والقدرة علي الملاحة البحرية وتخصيصها علي وجه الاعتياد لهذه الملاحة .

## المبحث الثالث

### ملحقات السفينة

تعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها (١) . إذا لا يقتصر وصف السفينة علي جسمها وهيكلها وإنما يمتد إلي ملحقاتها اللازمة لاستغلالها حسب الغرض الذي أعدت له ، فهيكـل السفينة وجسمها لا يكون كافياً في حد ذاته لمواجهة مخاطر الملاحة البحرية ، إذا يتطلب الأمر الآلات والمعدات والقوارب واطواق النجاه ووسائل إطفاء الحرائق واجهزة اللاسلكي والاتصالات وغيرها من المعدات اللازمة لتسيير حركة السفينة وتوفير القدرة علي المناورة والامان ومواجهة الحوادث والمخاطر .

هذه الملحقات والتجهيزات يجب توافرها في جميع السفن أياً كان الغرض منها سواء كانت الملاحة تجارية أو صيد أو نزهة ، وإنما تختلف هذه الملحقات والتجهيزات من ناحية الأنواع والاعداد حسب الغرض من السفينة ، فهذه الملحقات قد تكون شباك وادوات صيد بالنسبة لسفن الصيد ، وقد تكون معدات وأجهزة علمية أو معامل بالنسبة لسفن الابحاث العلمية ، وقد تكون كبائن وقوارب إنقاذ واطواق نجاه بالنسبة لسفن نقل الركاب ، وقد تكون الآلات وروافع وأوناش بالنسبة لسفن نقل البضائع .

---

(١) المادة ١ / ٢ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .



ولا شك من أهمية اعتبار ملحقات السفينة جزءاً منها ، إذ ان التصرفات القانونية التي تقع علي السفينة تمتد بلا شك إلي ملحقاتها حتي ولو لم ينص الطرفان في العقد علي ذلك ، لانها جزء من السفينة بحكم القانون ، فإذا أراد الطرفان استبعاد الملحقات من التصرف الواقع علي السفينة عليهم النص صراحة علي ذلك في العقد الموجب للتصرف.

ولكن يجب عدم الخلط بين المستلزمات الضرورية لمباشرة السفينة نشاطها في الملاحة البحرية وبين ثمار هذا الاستغلال ، فأجرة النقل مثلاً لاتعتبر من الملحقات السفينة ولا من عناصرها إلا إذا نص القانون علي ذلك مثلما نص المشرع علي امتداد حقوق الامتياز إلي اجرة النقل (١) ، كما ان الاطراف يحق لهم الاتفاق في العقد علي ان الاجرة تعتبر من ملحقات السفينة (٢) .

---

(١) المادة ٣١ / ١ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) راجع د / سمير الشرقاوي : القانون البحري ، ١٩٩٣ ، ص ٤٧ .

(٣) ايضاً: د / محمود مختار بربري : المرجع السابق ، ص ٤١ .

## الفصل الثاني

### الطبيعة القانونية للسفينة ذاتيتها

#### تمهيد :

لاشك في أن السفينة مال يخضع للتصرف فيه وقد اختلف الفقه في بيان موقع السفينة من الاموال فهي تؤجر وتستأجر ويتم بيعها ورهنها وغير ذلك من التصرفات ، كما ان السفينة تقترب في بعض الوجوه من الاشخاص ، حيث يكون لها أسم وموطن وجنسية لذلك يكون لها ذاتية خاصة لها .

وسوف نتناول الطبيعة القانونية للسفينة في مبحث أول ، ثم بيان ذاتية السفينة في مبحث ثاني .

#### المبحث الأول

##### الطبيعة القانونية للسفينة

تعتبر السفينة بحسب الاصل مالاً تجري عليه الاحكام العامة الواردة في القانون المدني والخاصة بالمنقول ، حيث أن السفينة من الاشياء التي يمكن نقلها من مكان إلي آخر دون تلف ، إلا أن هذا الاصل يرد عليه استثناء . حيث لا تعتبر السفينة منقولاً فيما يتعلق بالحيازة ، فالحيازة في المنقول سند الملكية لكن هذا لا ينطبق علي السفينة لأن حيازتها ليست سناً للملكية وإنما تأخذ السفينة في بعض الاحيان حكم

العقار خاصة ما يتعلق بعدم تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول وتطلب المشرع قيد بعض التصرفات التي ترد علي السفينة في سجل السفن كما هو الحال في العقارات . لذلك يمكن القول بأن السفينة بحسب الاصل تعتبر منقولاً ، الا أنها ليست منقولاً كسائر المنقولات وإنما هي منقول ذو طبيعة خاصة تسري عليه بعض احكام العقار ، إذا أن كل التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء او نقل او انقضاء حق مالي او غيرها من الحقوق العينية علي السفينة لا يقع الا بمحرر رسمي والا كانت هذه التصرفات باطلة .

كما أن اجراءات رهن السفينة يشبة الي حد كبير إجراءات رهن العقار رهنأ رسمياً ، والامتياز علي السفينة يبيح لصاحبة سلطة التقدم والتتبع ، كما أن التصرفات التي ترد علي السفينة يجب شهرها في سجل السفن كما هو الحال في شهر التصرفات التي علي العقار وقد أكد قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي انها منقول لكن له طبيعة خاصة اذا تنص المادة ٤ علي أنه " مع مراعاة الاحكام المنصوص عليها في هذا القانون تسري علي السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة .

وبالرجوع لأحكام قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ سوف يتبين لنا الاحكام التي تسري علي السفينة والتي تقترب فيها من الاحكام التي تسري علي العقار وسوف نوضحها في موقعها .

## المبحث الثاني

### ذاتية السفينة

لا شك من أن المشرع المصري في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ خص السفينة بأحكام مميزة انفردت بها عن سائر الاموال سواء كانت عقارية او منقولة وجعلها تقترب من الشخصية القانونية ، فالسفينة لها اسم وموطن وجنسية ودرجه وحمولة ، فمن هذه العناصر تتكون الحالة المدنية للسفينة وتتكون ذاتيتها ، إذ تحتفظ السفينة بأوراق رسمية خاصة بها تعرف باسم مستندات السفينة ، لكن ورغم ذلك الا أن الامر لم يصل إلي حد الاقرار بوجود شخصية معنوية لها .

لذلك يكون علينا بيان عناصر ذاتية السفينة وسوف نتناولها فيما يلي :

#### اولاً : اسم السفينة :

يجب أن يكون لكل سفينة اسم خاص بها يميزها عن غيرها من السفن الاخرى . وقد نصت المادة ٢/٦ من قانون التجارة البحري علي أن " يجب أن يكون للسفينة اسم توافق عليه الجهة الادارية المختصة وان يوضع هذا الاسم مصحوباً برقم تسجيل السفينة علي مكان ظاهر منها وفقاً للأحكام التي يصدر بها قرار من الوزير المختص " .

ولمالك السفينة الحق في اختيار الاسم المناسب لها بشرط الا يكون هذا الاسم قد سبق واطلق علي سفينة أخرى مماثلة حتي لا تختلط الامور بين السفن خاصة في حوادث التصادم البحري وعدم معرفة أي سفينة التي قامت بالحادث ، وفي العادة لا توافق مصلحة المواني والمنائر

علي تسجيل السفينة اذا تبين لها تشابه الاسم علي اسم سفينة اخري ، إذ ألزم القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ الخاص بتسجيل السفن مالك السفينة بضرورة حصوله علي موافقة مصلحة الموانئ والمناير علي الاسم الذي اختاره لسفينته قبل تسجيلها وعلي أي تغيير يحدث في الاسم مستقبلاً (١) .

كما يجب علي مالك السفينة أن يقوم بكتابة اسمها علي مقدمتها من الجانبين في مكان ظاهر وبحروف ظاهرة (٢) ، ويجب كتابته علي مؤخرتها ايضاً وبلون مخالف للون السفينة ذاتها (٣) .

وقد رتب المشرع جزءاً جنائياً عند مخالفة مالك السفينة لهذه الاحكام ، إذ يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنية أو بإحدى هاتين العقوبتين ، فقد نصت المادة ٤/٦ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي أنه " يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنية أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من المالك والربان في حالة مخالفة للأحكام المنصوص عليها في هذه المادة إلا إذا كان القصد من المخالفة إتقاء وقوع السفينة في الأسر " .

يتضح من ذلك أن مالك السفينة أو ربانها يستطيع أثناء الرحلة البحرية تغيير اسم السفينة أو إخفاؤه إذا تبين أنه أراد من ذلك اتقاء وقوع

---

(١) راجع المادة ٥ ، ٣ من قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ .

(٢) راجع المادة ٨ / ١ ، ٢ من قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ .

(٣) راجع القرار الوزاري رقم ١٠٣ لسنة ١٩٩٠ .

السفينة في الاسر . كما يجب علي مالك السفينة وربانها صيانته اسم السفينة حتي لا يكون مطموساً او أصابه الصدأ ، والا يعاقب جنائياً (١) .

## ثانياً : موطن السفينة :

### ١ - المقصود بالموطن :

يكون موطناً للسفينة الميناء الذي تم تسجيل السفينة فيه ، ويطلق عليه ميناء التسجيل ، ويتم تسجيل السفن المصرية في مكتب إدارة التفتيش البحري بمصلحة الموانئ والمناظر بالاسكندرية وللوزير المختص بقرار منه إنشاء مكاتب تسجيل في موانئ أخرى ، علي ان يكون مكتب التسجيل الرئيسي في الاسكندرية(٢) .

ويجب أن يكون لكل سفينة موطن ، ويجب الا يكون للسفينة أكثر من موطن واحد ، وبالتالي إذا سجلت السفينة في ميناء فلا يجب تسجيلها في ميناء آخر الا بعد شطب تسجيلها من الميناء الاول ، حتي لا يكون للسفينة موطنين .

وموطن السفينة يختلف عن ميناء الاستغلال الذي تتخذه السفينة مكاناً رئيسياً لمباشرة نشاطها به ، فقد تسجل السفينة في ميناء وتمارس نشاطها في ميناء آخر . وموطن السفينة قد يختلف عن جنسيتها وذلك في الدول التي لا تربط منح الجنسية بالتسجيل في أحد موانئها ، لكن موطن

---

(١) المادتان ٢٣ ، ٢٤ من قانون تسجيل السفن رقم ٤٨ لسنة ١٩٤٩ .

(٢) راجع المادة ٢ ، ٣ من قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ .

السفينة يكون في الغالب هو مكان جنسيتها إلا انه وكما سبق ان ذكرنا لا يوجد ما يمنع من اختلافهما .

والدول التي ليس بها موانئ يتم تسجيل السفن بها تسجل في إحدى مدنها ويعتبر موطناً للسفينة علي أن تباشر نشاطها في أحد مواني الدول الاخرى (١) .

٢ - **اهمية الموطن** : ترجع اهمية موطن السفينة إلي الآتي :

- ١ - منح الجنسية المصرية للسفن يتوقف علي تسجيلها في إحدى الموانئ المصرية .
- ٢ - موطن السفينة الذي هو ميناء تسجيلها يمكن من خلاله معرفة جميع التصرفات التي ترد علي السفينة ، إذ يتم قيدها في ميناء التسجيل .
- ٣ - معرفة المحكمة المختصة بنظر الدعاوي المرتبطة بالسفينة حيث تختص المحاكم التي يقع في دائرتها موطن السفينة بجميع الدعاوي المرتبطة بالسفينة ز وقد نصت المادة ١٠ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي أنه " تختص المحكمة الابتدائية التي يقع في دائرتها مكتب تسجيل السفينة التي ترفع علم جمهورية مصر العربية بنظر الدعاوي العينية المتعلقة بها ما لم ينص القانون علي غير ذلك " .
- ٤ - موطن السفينة هو المكان الذي توجه إليه الاعلانات القضائية للسفينة .

---

(١) د / ثروت عبدالرحيم : المرجع السابق ، ص ٤٣ .

## ثالثاً : حمولة السفينة :

### ١ - المقصود بحمولة السفينة :

لا يقصد بحمولة السفينة وزنها وإنما سعتها والذي يقاس بالطن الحجمي ويقدر بمترين مكعبين وثمان وثلاثين من مائة ٢.٣٨ متر مكعب او مائة قدم مكعب ، بينما وزن السفينة يعبر عنه بالطن المتري الذي يساوي ١٠٠ كيلو جرام للسفينة حمولة كلية وحمولة صافية ، ويقصد بالحمولة الكلية مجموع فراغات السفينة بأكملها ، إذ يدخل فيها جميع الفراغات التي تشملها منشآت السفينة الموجودة بها وهذه الحمولة هي التي تحدد أبعاد السفينة ، ويقصد بالحمولة الصافية مجموع الفراغات التي تستغل في السفينة بحسب الغرض منها كعناصر الشحن وأماكن بيت الركاب ، اي ان الحمولة الصافية تحسب بخصم المساحات المشغولة بالعدد والآلات والاماكن المخصصة لمبيت البحارة والطاقم والاماكن المخصصة لتشوين مؤن السفينة ، فالحمولة الصافية هي التي تحدد قدرة استغلال السفينة . ونسبة الحمولة الاجمالية إلي الحمولة الصافية يختلف من سفينة إلي اخري حسب نوعها ونشاطها .

### ٢ - اهمية حمولة السفينة :

تبدو أهمية حمولة السفينة في الآتي :

أ - تقدر علي اساسها الرسوم المستحقة علي عبور القنوات الملاحية .

ب - يتم علي اساسها تحديد مسؤولية مالك السفينة وفقاً لمعاهدة بروكسيل ١٩٥٧ .



- ج - تقدر علي اساسها رسوم الارشاد والقطر ورسوم الموانئ والارصفة .
- د - يقدر علي اساسها العويض المستحق لمستغل السفينة عن التأخير في شحن أو تفريغ البضائع .
- ه - يحدد علي اساسها ثمن السفينة و أجرتها .

وقد ألزم المشرع مالك السفينة أن يبين حمولتها الكلية وحمولتها الصافية ، إذ تنص المادة ٣/٦ من قانون التجارة البحري علي انه " علي مالك السفينة أن يبين حمولتها الكلية وحمولتها الصافية وتحدد هاتان الحمولتان بقرار من الجهة الادارية المختصة ، وتعطي هذه الجهة لذوي الشأن شهادة بذلك " . كما ألزم المشرع مالك السفينة علي ضرورة حفر بيان الحمولة الصافية علي كمرها الرئيسي (١) .

رابعاً : درجة السفينة :

١ - المقصود بدرجة السفينة :

يقصد بدرجة السفينة المرتبة و التصنيف الممنوح للسفينة ، فكل سفينة طريقة في بنائها ومواد يتم التصنيع منها ، كما ان السفن لا تتساوي في تحمل مخاطر الرحلة البحرية ، لذلك يمنح للسفن درجات يتم علي اساسها تصنيفها فقد تمنح لها الدرجة الاولي او الثانية او الثالثة وبالتالي يتم تصنيفها علي أنها ممتازة أو جيدة جداً أو جيد أو غير ذلك من وسائل التصنيف المتنوعة . ولا يتم تقييم درجات السفن من خلال هيئة عامة أو

---

(١) المادة ٣/٨ من قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ .

مؤسسة من مؤسسات الدولة ، وإنما بهذا التصنيف هيئات متخصصة تعرف باسم شركات الاشراف البحري ، وأهم هذه الهيئات هي هيئة اللويرز الانجليزية وكتب فريتاس الفرنسي ، كما توجد الركة الامريكية والايطالية وشركة لويد الالمانية ، كما توجد هيئات جديدة في اليابان تقوم بهذا التصنيف .

هذه الهيئات تصدر شهادات معترف بها دولياً ، بناءً عليها تعفي السفن من الفحص الدوري او من الفحص اللازم للحصول علي ترخيص بالملاحة ، ولكل هيئة من هذه الويدراو شركة من هذه الشركات سجل يتضمن جميع البيانات المتعلقة بالسفينة من تاريخ تصنيفها أول مرة وما طرأ عليها من تغيير في حالتها أو درجتها . هذه الشهادة التي يمنح للسفن بشأن تحديد درجاتها وتصنيفها إنما هي في الحقيقة إقرار من الجهة التي اصدرتها بصلاحية السفينة للملاحة البحرية ، وقرينة علي صلاحيتها وانما هي قرينة بسيطة يجوز اثبات عكسها .

وبناءً علي هذه الشهادة التي تمنح الدرجة للسفينة يثور التساؤل عن طبيعة العلاقة بين هذه الهيئات والشركات ومالك السفينة ، وطبيعة العلاقة بين هؤلاء والغير المتضرر الذي تعامل علي السفينة علي اساس البيانات الواردة في هذه الشهادات والتي تمنح السفينة درجة معينة . نقول اولاً فيما يتعلق بطبيعة العلاقة بين هذه الهيئات والمالك للسفينة إنما هي علاقة تعاقدية والاضرار التي تقع علي مالك السفينة من جراء اعتماده علي هذه الشهادة وما تتضمنه من بيانات وما تمنحه من درجة إنما تقع

المسئولية علي هذه الهيئات وفقاً لاحكام المسئولية العقدية ، ولكن جرت عادة هذه الهيئات علي وضع شرط يعفيها من المسئولية وذلك وفقاً للقواعد العامة في المسئولية العقدية ، لكن هذا الشرط لا يعفي من المسئولية في حالة الغش والخطأ الجسيم . أما من ناحية طبيعة العلاقة بين هذه الهيئات والغير الذي يعتمد علي البيانات الواردة في هذه الشهادات والدرجة الممنوحة للسفينة ثم يتضح وقوع ضرر عليه لعدم صحه هذه البيانات الواردة في شهادة الدرجة ، فإنه وفقاً للقواعد العامة لا توجد علاقة عقدية بين هذا الغير هذه الهيئات ، وبالتالي لا يوجد أمام هذا الغير الا قواعد المسئولية التقصيرية إذا وقع عليه ضرر اذا اثبت ان هذا الضرر كان نتيجة وجود خطأ أدى إلي تحديد درجة للسفينة لا يتناسب مع مواصفاتها ، أو ان البيانات الواردة في شهادة الدرجة مبالغ فيها وغير صحيحة ، وعبء الاثبات وفقاً لقواعد المسئولية التقصيرية يقع علي المضرر ولا شك ان إثبات ذلك يعتبر عسيراً جداً ، لذلك يتم غالباً الاستعانة بالخبراء والفنيين المختصين لبيان حدود الخطأ ومدى تطابق البيانات الواردة في شهادة الدرجة علي حالة السفينة الفعلية ، ولا تستطيع هذه الهيئات الاستناد الي الاعفاء من المسئولية وفقاً لبيانات شروط الاعفاء من المسئولية الواردة في سجلاتها وبالتالي ليس امامها الا الاستناد إلي حالات الاعفاء من المسئولية المتعلقة بالمسئولية التقصيرية والمنصوص عليها في القانون وهي القوة القاهرة وخطأ الغير .

وإذا استحال علي الغير الرجوع علي شركة الاشراف البحري لعدم استطاعة إثبات الواقعة ، فإنه لا يكون امامه الا مالك لاسفينة أو مستغلها ، فإذا كان الغير من الركاب او الشاحنين أي متعاقد مع المالك فإنه يرجع عليه لقواعد المسؤولية العقدية وفقاً لاحكام عقد النقل مثلاً ، فإذا كان الغير من المضرورين دون أن يرتبط بالمالك بأي رابطة عقدية ، كان له الرجوع علي المالك وفقاً لاحكام المسؤولية التقصيرية .

٢ - أهمية درجة السفينة :

تبدو أهمية درجة السفينة في الآتي :

- أ - يتم علي اساس درجة السفينة تحديد أجرتها .
  - ب - يتم علي اساس تقدير درجة المخاطر البحرية التي تتعرض لها السفينة عند تحرير عقد التأمين عليها وبالتالي يختلف قسط التأمين باختلاف درجة السفينة .
  - ج - درجة السفينة تساهم بشكل كبير في تحديد ثمنها .
  - د - درجة السفينة قرينة علي صلاحيتها للملاحة البحرية لكنها قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها .
  - هـ - يتم علي أساسها تحديد شروط عقد إيجار السفينة .
- خامساً : جنسية السفينة :

١ - مبررات منح السفينة الجنسية وأهميتها :

- الجنسيه في الاساس وبحسب الاصل لا تمنح إلا للأشخاص الطبيعة .
- نظراً لأن منح الجنسية وثيق الصلة بالولاء والانتماء لإقليم الدولة ،

فعنصر الولاء لا يتوافر إلا للأشخاص الطبيعيين ، غير أن الضرورة والاعتبارات العملية والقانونية فرضت واستثنت بعض الاموال من هذا الاصل ، واقتضي الامر منح الجنسية للسفينة والطائرة والشركة ، نظراً للأهمية الاقتصادية الكبيرة بالنسبة لهذه الاموال للدولة ، فلا يتصور في الوقت الحالي وجود دولة دون ان يكون لها أسطول بحري يتولي حماية شواطئها ونقل الصادرات والواردات والتي من المفترض أن يتولاها أسطول قومي يحمل جنسية الدولة لما تنطوي عليه هذه الأمور من أسرار تتعلق بالامن القومي . ويمكن القول أن منح الجنسية للسفن إنما هو من قبيل المجاز القانوني بهدف بسط الدولة رقابتها وإشرافها علي السفن ، وقيام روابط قانونية واقتصادية وسياسية بين الدولة والسفينة ، وتبدو أهمية منح السفينة

جنسية الدولة في الآتي :

- منح حماية الدولة لهذه السفن عند الضرورة .
- للسفن التي تحمل الجنسية الحق في اللجوء للهيئات القنصلية للدولة في الدول والموانئ التي ترسو فيها .
- تطبيق النظام القانوني لهذه الدولة علي التصرفات القانونية والوقائع والجرائم التي تقع وتحدث في السفينة .
- رقابة الدولة وإشرافها علي هذه السفن .
- منح مميزات ومنح لهذه السفن ، كإعطاء قروض ميسرة للأسطول التجاري والسماح للسفن الوطنية بالصيد في المياه الإقليمية وإعطاء إعانات مالية للمساعدة .

- تحديد الحقوق والالتزامات للسفن التي تحمل الجنسية وقت السلم أو الحرب .
- السماح للسفن التي تحمل الجنسية بالملاحة الساحلية والقيام بعمليات القطر داخل المواني الوطنية .

## ٢ - شروط منح السفينة الجنسية المصرية :

إذا كان من الحائز أن يكون للشخص الطبيعي اكثر من جنسية فإن السفينة لا يجوز أن يكون لها لإ جنسية واحدة ، كما أن السفن يجب ان يمنح لها الجنسية ولإ اعتبرت من سفن القرصنة يجوز اعتقالها والاستيلاء عليها .

هناك شروط اعتنقتها تشريعات الدول المختلفة لمنح جنسيتها للسفينة يمكن حصرها في الآتي :

- **البناء :** هناك دول تشترط ضرورة البناء الوطني للسفن لتكتسب الجنسية وأخذ بهذا الضابط غالباً الدول التي تتميز بصناعة متقدمة للسفن .

- **طاقم السفينة :** أيضاً بعض الدول تلجأ إلي معيار أو ضابط طاقم السفينة حيث يشترط في الربان وضباط السفينة نسبة معينة من البحارة يكونوا من الوطنيين .

- **الملكية :** تتبنى دول أخرى ضابط أو معيار الملكية الوطنية حيث تشترط أن تكون السفينة مملوكة لرعايا هذه الدولة بغض

النظر عن أي معيار آخر ، وبعض الدول اشترطت الملكية الوطنية الخالصة والبعض الآخر اشترط نسبة معينه في الملكية .

بعض الدول تشرط شرطاً واحداً من هذه الشروط والبعض الآخر يتطلب أكثر من شرط ، أما قانون التجارة البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ فقد أخذ بضابط مزدوج وتتطلب شرطين لمنح الجنسية للسفينة فقد نصت المادة ٨ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي أن " مع عدم الاخلال بالاحكام المنصوص عليها في قوانين خاصة ، تكتسب السفينة الجنسية المصرية إذا كانت مسجلة في أحد موانئها ، وكانت مملوكة لشخص طبيعي أو اعتباري يتمتع بهذه الجنسية ، فإذا كانت السفينة مملوكة علي الشيوخ اشترط أن تكون اغلبية الحصص مملوكة لمصريين " .

يتضح من ذلك أنه يشترط لاكتساب السفينة الجنسية المصرية الشرطين التاليين :

### **الشرط الاول : الملكية الوطنية :**

بالنسبة لملكية شخص لسفينة يشترط أن يكون مصرياً، أما ملكية عدة أشخاص طبيعين لسفينة ملكية شائعة فإن المشرع تتطلب أن تكون اغلبية الحصص مملوكة لمصريين .

أما بالنسبة للشخص الاعتباري والمقصود بها الشركات والهيئات فإن المشرع المصري تتطلب أن تكون الشركة مصرية وكذلك الهيئة ، ولا مشكلة بالنسبة للهيئات وإنما المشكلة الحقيقية هي في اكتساب الشركة

الجنسية المصرية ، حيث وفقاً للرأي الراجح تثبت الجنسية المصرية للشركة إذا تأسست في مصر واتخذت فيها إدارتها الرئيسي (١) ، ولا شك في ان هذا الاتجاه يؤدي إلي تملك الاجانب للسفن المصرية إذا تم تكوين شركة يملكها أجنب وتم تأسيسها وجعل مركز إدارتها الرئيسي في مصر .

ونحن نميل للرأي الذي يذهب إلي أن ملكية الشركة للسفن المصرية يتطلب الآتي (٢) :

- إذا كان مالك السفينة شركة تضامن وجب أن يكون اغلبية الشركاء من المصريين .

- اذا كان المالك شركة توصية بسيطة وجب أن يكون اغلبية الشركاء المتضامنين من المصريين .

- إذا كان المالك شركة مساهمة وجب أن يكون ٥١% علي الاقل من رأس المال مملوكاً لمصريين وان يكون رئيس مجلس الادارة واغلبية اعضاء المجلس من المصريين .

- إذا كان المالك شركة توصية بالأسهم وجب أن تكون اغلبية الشركاء المتضامنين من المصريين ، أن يكون ٥١ % علي الاقل

---

(١) راجع د / محمود مختار بربري : المرجع السابق ، ص ٥٧ .

(٢) د / سميحة القليوبي : المرجع السابق ، ص ٥٢ .



من رأس المال مملوكاً لمصريين وأن يكون المدير مصرياً ، فإذا تعدد المديرون وجب أن تكون اغليبتهم من المصريين .

- إذا كان المالك شركة ذات مسئولية محدودة وجب أن يكون ٥١ % علي الاقل من رأس المال مملوكاً لمصريين وأن يكون المدير مصرياً ، فإذا تعدد المديرون وجب أن تكون اغليبتهم من المصريين .

### **الشرط الثاني : تسجيل السفينة في احد الموانئ المصرية :**

اشترط قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ لمنح الجنسية للسفينة ضرورة تسجيل السفينة في أحد الموانئ المصرية . ولتسجيل السفينة في أحد الموانئ المصرية لابد من التحقق من أمرين ، الاول هو الملكية الوطنية ، والثاني هو الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها في أفراد طاقم السفينة ، والتي تعتبر من وجهة نظرنا شرطاً ثالثاً لاكتساب السفينة الجنسية المصرية والمعروف بشرط الطاقم الوطني .

نصت المادة العاشرة من قانون تسجيل السفن المصرية رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ علي أن تشطب مصلحة الموانئ والمناير تسجيل السفن في حالة عدم مراعاة الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية التي يجب توافرها في الربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والملاحين والطلاب البحريين وان هذه الاشتراطات تحدد بقرار من وزير المواصلات ، قد صدر هذا القرار في ٢٠ يونيو ١٩٥١ واستلزم ألا تقل

نسبة البحارة المصريين عن ٩٠% من مجموع البحارين العاملين علي السفينة ، وألا تقل أجورهم عن ٩٠% من مجموع الأجور المستحقة لمجموع العاملين ، أما بالنسبة للربان وضباط الملاحة ومن في حكمهم كالأطباء والمتخصصين في مجال الاجهزة اللاسلكية والاتصالات والمهندسين البحريين فيجب ألا تقل نسبة العمالة المصرية عن ٧٥% وألا تقل مرتباتهم عن ٧٠% من مجموع مرتبات العاملين المذكورين (١) .

كما صدر قرار وزير المواصلات رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٤ بتاريخ ١٨ يوليو ١٩٨٤ ليرفع نسبة العاملين المصريين في جميع الطوائف إلي ٩٥% من مجموع عدد العاملين علي السفينة وعلي ألا يقل مجموع مرتباتهم عن ٩٠% من مجموع المرتبات التي تتقاضاها هذه الطوائف المختلفة (٢) .

### ٣ - إثبات الجنسية :

تطلب المشرع تسجيل السفينة في احد الموانئ المصرية ، ولا يتم التسجيل إلا بشروط واتباع إجراءات معينة ، فإذا تم استيفاء هذه الشروط والاجراءات فإن مصلحة الموانئ والمناظر تقوم بأعطاء شهادة التسجيل ، هذه الشهادة تتضمن البيانات المتعلقة بالسفينة والتي تميز هذه السفينة عن غيرها ، ويفيد تسجيل السفينة وإعطاء شهادة التسجيل في إثبات جنسية

---

(١) د/ ثروت عبد الرحيم : المرجع السابق ، ص ٥١ .

(٢) د/ محمود مختار بربري : المرجع السابق ، ص ٥٦ .

السفينة ، ذلك أن الدولة لا تسمح بتسجيل السفن الاجنبية ، كما أن التسجيل يعد قرينة علي ملكية السفينة للشخص الذي قيدت باسمه ولكنها قرينة يجوز إثبات عكسها .

أما إلزام السفن المصرية برفع العلم المصري فليس سوي وسيلة لإثبات الجنسية المصرية ، والتي ثبتت بالفعل بشهادة التسجيل .

فقد أوجبت المادة ٦ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي السفينة التي تتمتع بالجنسية المصرية ان ترفع العلم المصري دون غيره إلا في الحالات التي يجري فيها العرف البحري علي ذلك .

كالعرف الذي يقضي برفع علم الدولة التي ترسو السفينة في احد موانئها علي سبيل المجاملة المتبادلة (١) .

ومالك السفينة وربانها في حالة مخالفة لذلك يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنية أو بإحدي هاتين العقوبتين .

وبالنسبة لسفن النزهة المملوكة لجانب مقيمين في مصر يرفع علي الدولة يحملوا جنسيتها في حالة الحصول علي ترخيص من الجهة الادارية لاستعمال هذه السفن في المياه الاقليمية المصرية ، ويحظر عليهم رفع العلم المصري ، ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد علي سنة

---

(١) د / ثروت عبدالرحيم : المرجع السابق ، ص ٥٢ .

وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنية او بإحدي هاتين العقوبتين مالك سفينة النزهة الذي تحالف ذلك .

#### ٤- آثار اكتساب السفينة الجنسية :

يترتب علي اكتساب السفينة الجنسية عدة آثار سياسية واقتصادية وقانونية :

##### أ - الآثار السياسية :

تعتبر السفينة قطعة عائمة من ارض الدولة وجزء من إقليمها ، إذ أن المبدأ المقرر في القانون الدولي هو أن السفن تعتبر امتداداً لإقليم الدولة ، لذلك تبسط الدولة حمايتها علي السفن التي تحمل جنسيتها سواء وقت السلم أو الحرب ، كما تلتزم السفن بكافة التعليمات والتوجيهات السياسية الصادرة إليها من الدولة التي تحمل جنسيتها . كما أن السفينة تعبر عن تواجد الدولة في أعالي البحار والمياه الإقليمية ومواني الدول الاخرى .

ومن الناحية السياسية ايضاً نجد ان الدولة تبسط رقابتها وإشرافها علي السفن التي تحمل جنسيتها ، وترمي الدولة من وراء ذلك التحقق من الشروط التي تضمن سلامة السفن التي تحمل جنسيتها وصلاحياتها للملاحة البحرية .

والجدير بالذكر أن هذه الرقابة لا تقتصر فقط علي السفن الوطنية وإنما تمتد أيضاً إلي السفن الاجنبية الموجودة في المياه الاقليمية للدولة بعد معاهدة لندن الخاصة بسلامة الأرواح في البحار والمنعقدة في ٣١

مايو ١٩٢٩ ، ومعاهدة لندن الخاصة بخطوط الشحن والمنعقدة في ٥ يوليو ١٩٣٠ (١) .  
والجهة الادارية المختصة بالإشراف والرقابة علي تنفيذ سلامة الملاحة البحرية هي الهيئة  
المصرية لسلامة الملاحة البحرية والمنشأة بالقرار الجمهوري رقم ٣٩٩/٢٠٠٤ .

### ب - الآثار الاقتصادية :

لاكتساب السفينة الجنسية آثار اقتصادية تتمثل في منح الدولة إعانات مالية لاسطولها التجاري  
في بعض الأحيان لكي يقوم بالمهام الموكلة إليه ، وما يترتب علي ذلك من حفظ كيان الأمن  
القومي ، كما أن الدولة تقوم بالسماح للسفن التي تحمل جنسيتها بالملاحة البحرية الساحلية ،  
والتي تتم بين الموانئ المصرية ، كما أن السفن التي تحمل الجنسية المصرية تسمح لها فقط  
بالقيام بعمليات القطر والارشاد والصيد في المياه الإقليمية المصرية ، فقد نصت المادة ١/٨ من  
قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي أنه : " لا يجوز لغير السفن التي تتمتع  
بالجنسية المصرية الصيد أو القطر أو الارشاد في المياه الإقليمية ، كما لا يجوز لها الملاحة  
الساحلية بين الموانئ المصرية " .

---

(١) د / سميحة القليوبي : المرجع السابق ، ص ٤٩ . صد بهاتين المعاهدتين المرسوم بقانون  
رقم ٣٦ لسنة ١٩٣٦ .

ولكن يجوز بقرار من الوزير المختص الترخيص للسفن التي تحمل الجنسية الأجنبية القيام بعمل أو أكثر من الاعمال المذكورة ، وذلك لدة زمنية محددة .

كما أن السفن التي تحمل الجنسية المصرية والتي تباشر الملاحة الساحلية تتمتع بخصم ٥٠% من رسوم المواني (١) .

### ج - الآثار القانونية :

تبدو أهمية جنسية السفينة في تحديد القانون الواجب التطبيق علي التصرفات القانونية والاعمال القانونية التي تتم علي السفينة ، وكذلك الجرائم والوقائع التي ترتكب علي السفينة .

- بالنسبة للتصرفات القانونية : لا شك ان جميع التصرفات القانونية التي تقع وتم في السفينة وهي في اعالي البحار تخضع لقانون علم السفينة ، اي قانون جنسيتهها ، فإذا كان هذا التصرف متعلقاً بعقار فإن قواعد التنازع في القانون الدولي الخاص هي التي تحدد القانون الواجب التطبيق وفي الغالب يكون قانون موقع العقار . فإذا كان هذا التصرف القانوني وقع والسفينة في المياه الإقليمية لدولة أخرى فإنه يعتبر قد حدث في إقليم تلك الدولة لذلك نلجا لقواعد تنازع القوانين في القانون الدولي الخاص لتحديد القانون الواجب التطبيق لأن التصرف في هذه الحالة

---

(١) المادة ١٨ من قانون رسوم الارشاد والتعويضات ورسوم المواني ٢٤ لسنة ١٩٨٤ .

يعتبر مشتتلاً علي عنصر أجنبي ، إلا اذا كان التصرف متعلقاً بالنظام العام .

### - بالنسبة للجرائم والمسائل الجنائية :

السفن الحربية والسفن المملوكة ملكية عامة للدولة تتمتع بحصانة حيث لها وضع خاص استقر عليه العرف الدولي وهو خضوع هذه الجرائم والمسائل الجنائية للقانون الوطني سواء كانت السفينة في أعالي البحار او في المياه الإقليمية لدولة اخري ن كما تختص المحاكم الجنائية المصرية بنظر تلك الجرائم ، نظراً لأن السفن الحربية والسفن المملوكة ملكية عامة للدولة تعتبر مظهراً من مظاهر سيادة الدولة .

أما السفن المملوكة ملكية خاصة سواء للأفراد أو الاشخاص الاعتبارية اة الدولة فإن القانون المصري هو الواجب التطبيق إذا كانت السفينة في أعالي البحار ، وقد نصت المادة ١/٩ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي أن " تسري أحكام التشريعات الجنائية المصرية علي الجرائم التي ترتكب علي كل سفينة ترفع علم جمهورية مصر العربية " . اما إذا كانت السفينة في المياه الإقليمية لدولة أخري فالأصل هو تطبيق قانون علم السفينة اي جنسيتها وهو القانون المصري إلا إذا اصطدم بتشريعات دولة أجنبية تعطي لنفسها الحق في التصدي لهذه الجرائم ولا تسمح بتطبيق قوانين أجنبية مثل التشريع الأنجليزي الذي يطبق القانون الأنجليزي علي الجرائم التي تقع في السفن المتواجدة في المياه الإقليمية للدولة ولا يسمح بتطبيق تشريع آخر ، بينما الحال

يختلف بالنسبة لدولة مثل فرنسا والتي تسمح بتطبيق قانون علم السفينة إلا إذا امتدت آثار الجريمة خارج نطاق السفينة أو طلب الربان تدخل السلطات الفرنسية ، أو كانت الجريمة ذات تأثير علي الإقليم الفرنسي إذ يطبق التشريع الفرنسي في هذه الحالات .



## الفصل الثالث

### تسجيل السفينة

تطلب المشرع في قانون التجارة البحري ضرورة تسجيل السفن المصرية في أحد موانئها (١)، وسوف نتناول ذلك في المبحثين التاليين :

### المبحث الاول

#### إجراءات تسجيل السفن

جاء قانون تسجيل السفن التجارية رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ والمعدل بالقانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٥١ ونص في مادته الاولى علي أنه " لا يجوز لسفينة أن تسيّر في البحر تحت العلم المصري إلا إذا كانت مسجلة وفقاً لأحكام القانون " .

يتضح من ذلك أن التسجيل يشمل السفن المصرية او السفن التي يرغب صاحبها في اكتساب الجنسية المصرية ، فلا تخضع للتسجيل السفن الأجنبية حتي لو كان ترغب في مباشرة نشاطها في المواني المصرية ن كما إطلاق النص يستلزم خضوع السفن التجارية وسفن الصيد والنزهة لأحكام التسجيل .

---

(١) المادة ٥ من قانون التجارة رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

ولكن ورغم إطلاق النص في الفقرة الأولى من المادة الأولى من قانون تسجيل السفن إلا أن المشروع جاء في الفقرة الثانية من ذات المادة بعد تعديلها عام ١٩٥٢ ، وأعفي السفن الآتية من التسجيل :

- السفن الشراعية المخصصة للصيد والتي لا تزيد حمولتها عن عشرة أطنان ، أما سفن الصيد التي تسير ميكانيكياً فإنها تخضع لواجب التسجيل .

- سفن النزهة التي لا تزيد حمولتها على عشرة أطنان والتي تبخر في المياه الإقليمية ، فإذا زادت حمولتها عن عشرة أطنان أو تبخر لمسافة تجاوز المياه الإقليمية وهي اثني عشر ميلاً فإنها تخضع لإجراءات التسجيل .

- المنشآت العائمة التي تعمل داخل الميناء كالبراطيم والقطرات والقوارب والدفعات والكرافات وقوارب الغوص ، ومن المعروف أن هذه المنشآت العائمة لا تحمل وصف سفينة وبالتالي لا تخضع للتسجيل .

الجهة المختصة بإجراءات تسجيل السفن هي إدارة التفتيش البحري بمصلحة الموانئ والمناير (١) .

يقدم طلب التسجيل من المالك أو من ينوب عنه إلى الجهة الإدارية المختصة بذلك ، ويجب ان يشتمل الطلب على البيانات التي تحدد الحالة

---

(١) المادة ٢ من قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ .

المدنية للسفينة والتصرفات القانونية التي تمت واجريت عليها هذه البيانات هي (١) ، تاريخ ومكان بناء السفينة ، وعنوان المصنع الذي بنيت فيه ، ونوع السفينة بخارية ام شراعية وحمولة السفينة واسم ولقب وصناعة ومحل إقامة مالك السفينة ، أو المالكين علي الشيوخ مع إيضاح حصة كل منهم ، واسم الربان ، ورقم شهادته ، والرهن الوارد علي السفينة لو كانت مرهونة ، واسم الدائن المرتهن وصناعته ومحل إقامته ، والحجوز التي وقعت علي السفينة غن كان هناك حجوز .

يرفق بهذا الطلب جميع المستندات والوثائق الدالة علي صدق هذه البيانات وبوجه خاص المستندات التي تثبت الملكية وجنسية السفينة ن يقوم الموظف المختص بعد ذلك بتدوين البيانات سالفة الذكر في سجل قيد السفن وتخصص صفحة أو اكثر من السجل لكل سفينة تدون فيها البيانات المذكورة وما يرد علي السفينة من تصرفات .

تقوم الجهة الادارية بعد ذلك بتسليم مالك السفينة شهادة تحتوي علي البيانات الثابتة بالسجل ، ويجوز الحصول علي شهادة بدل فاقد في حالة ضياع أو فقد الشهادة ، كما يمكن الحصول علي شهادة مؤقتة صالحة لمدة ستة أشهر قابلة للتجديد لمدة عامين ، وذلك إذا كانت هناك مستندات ناقصة يجب إكمالها في وقت لاحق ، فإذا لم تستكمل المستندات الناقصة في المدة المذكورة فإنه يتم شطب التسجيل لكن يجوز مد الفترة لمدة

---

(١) المادة ٦ من قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ .

عامين آخرين بقرار من وزير النقل إذا قدر ان هناك أسباب قهرية حالت دون إكمال المستندات .

ووفقاً للمادة ١٢ من قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ يلتزم مالك السفينة أو مجهزها أو ربانها بالابلاغ فوراً بكل تغيير يطرأ علي البيانات المدونة في سجل السفن ، كما لو تم تغيير اسم السفينة أو نشاطها أو تم رهانها أو الحجز عليها . ويتم التأشير بهذا التغيير في سجل السفن وشهادة التسجيل .

### شطب التسجيل :

يتم شطب تسجيل السفينة من سجل السفن في الحالات الآتية (١) :

١ - إذا هلكت السفينة غرقاً أو احتراقاً أو تحطماً أو استولي عليها العدو ، ويجب علي المالك الاخطار عن ذلك ورد شهادة التسجيل .

٢ - اذا لم يتوافر للسفينة شروط اكتساب الجنسية كما لو انتقلت ملكيتها إلي أجنبي ، او لم يتم مراعاة الاشتراطات الواجب توافرها في الربان والبحارة وضباط الملاحة والمهندسين .

٣- انقضاء مدة عامين علي تاريخ إصدار الشهادة المؤقتة دون تحويها إلي شهادة تسجيل دائمة لعدم اكتمال المستندات المطلوبة .

٤ - صدور حكم قضائي بشطب السفينة من سجل السفن .

---

(١) المادة ١٤ من قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ .

## المبحث الثاني

### الآثار المترتبة علي تسجيل السفينة

١ - الآثار المترتبة علي تسجيل البيانات في سجل السفن وتسليم المالك شهادة التسجيل .

يترتب علي تسجيل البيانات المتعلقة بالسفينة ومالكها وإعطاء شهادة بذلك ان تصبح هذه البيانات ذات حجية لكنها حجية نسبية يجوز إثبات عكسها ، فيظل ممكناً إثبات عدم صحة البيانات ونقض القرينة التي تنشئها شهادة التسجيل سواء فيما يتعلق بجنسية السفينة أو ملكيتها كما لو ثبت تقديم مستندات وبيانات غير صحيحة تم التسجيل بناء عليها (١) . ذلك لأن سجل السفن لا يمكن القول بأنه يؤدي وظيفة الاشهار القانوني وانما هو سجل بهدف بسط رقابة الدولة.

٢ - الآثار المترتبة علي قيد التصرفات التي ترد علي السفينة :

نصت المادة ١/١١ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي ان " تقع التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية علي السفينة بمحرر رسمي والا كانت باطلة " .

واضافت الفقرة الثالثة من ذات المادة بأنه : " لا يكون التصرفات المشار إليها في الفقرة السابقة نافذة بالنسبة إلي الغير ما لم يتم

---

(١) د/ محمود مختار بربري : الرجوع السابق ، ص ٧٤ .

شهرها بناء على طلب ذوي الشأن في سجل السفينة ، المحفوظ بمكتب التسجيل المختص ، وتكون مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد في السجل " .

يتضح من ذلك أن المشرع تقدم خطوة كبيرة نحو اعتبار سجل السفن أداة لشهر التصرفات التي ترد علي السفينة ، إلا أنه لا يمكن اعتبار وظيفة هذا السجل تماثل وظيفة السجل العقاري .

وذهب راي (١) إلي أن القيد في سجل السفن شرط لازم لكي ينتج التصرف إثر سواء فيما بين المتعاقدين او بالنسبة للغير ، فقيد التصرف في سجل السفن يماثل القيد في السجل العقاري العيني ومن ثم فالتصرف الذي يقيد في السجل يكون له حجية مطلقة قاطعة سواء بين المتعاقدين او بالنسبة الي الغير .

وهناك رأي آخر (٢) يري أن القيد في سجل السفن ليس له أثر علي التصرف القانوني سواء بين المتعاقدين او بالنسبة للغير .

ونحن نميل إلي ما ذهب إليه البعض (٣) من أن الواضح من نصوص قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ومن مذكرته الايضاحية ان التسجيل شرط لنفاذ التصرف في حق الغير فحسب ، حسبما ورد في نص المادة ٣/١١ ، أما فيما بين المتعاقدين فإنه يكفي بالمحرر الرسمي ويتضح ذلك من نص المادة ١/١١ ، وهذا الحل يختلف

---

(١) د / مصطفى كمال طه : الوجيز في القانون البحري ، رقم ٦٥ .

(٢) د / سمير الشرقاوي : القانون البحري ، ١٩٦٨ ، ص ٦٥ .

(٣) د / ثروت عبدالرحيم : المرجع السابق ، ص ٦١ .

عن نظام السجل العقاري ، حيث أن التصرف لا يكون نافذاً لا بين المعاقدين ولا في مواجهة الغير الا بعد القيد في السجل .

وتبدو لنا أن المشرع في المادة ١١ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ قد خطأ خطوة حاسمة حول تأكيد الوظيفة الاشهارية لسجل السفن وعدم الاكتفاء بكونه سجلاً إدارياً يهدف رقابة الدولة فقط ، وإنما له وظيفة شهر التصرفات المقيد به .

## الفصل الرابع

### تملك السفينة

#### تمهيد وتقسيم :

السفينة باعتبارها مالا منقولاً ، تخضع للتملك ، فقد تكتسب ملكية السفينة بالشراء أو البيع كما هو وارد في أحكام قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، كما تكتسب ملكية السفينة بالميراث أو الهبو أو الوصية او الاستيلاء كما هو وارد في القانون المدني وهذه هي طرق اكتساب ملكية السفينة ، أما صور اكتساب ملكية السفينة فقد تكون الملكية فردية او علي الشبوع او مملوكة للدولة .

وسوف نقوم بتقسيم هذا الفصل إلي مبحثين ، نخصص المبحث الاول لبيان طرق اكتساب ملكية السفينة ، وتتناول في المبحث الثاني صور اكتساب ملكية السفينة .



## المبحث الاول

### طرق اكتساب ملكية السفينة

كما سبق ان ذكرنا تتعدد طرق اكتساب ملكية السفينة ، منها ما هو وارد في احكام القانون المدني كالميراث والهبة والوصية والاستيلاء وسوف نترك ذلك القانون المدني فالاحكام لا تختلف بالنسبة للسفينة باعتبارها منقول سوي ما يتعلق بتسجيل التصرفات التي ترد علي السفينة في سجل السفن حتي تكون نافذه في مواجهة الغير ، وألا تعلق بالسفينة كافة الحقوق التي تقرر للغير قبل هذا التسجيل طالما كان حسن النية ، وهناك ايضاً طرق اكتساب الملكية الواردة في قانون التجارة البحري وهي شراء السفينة وبنائها ، وهي التي سوف نتناولها في هذا المبحث لذلك نقسم هذا المبحث إلي مطلبين ، نتناول في المطلب الاول احكام بيع وشراء السفينة ، ونخصص المطلب الثاني لبيان احكام بناء السفينة كوسيلة لتملكها .

## المطلب الاول

### شراء السفينة

يتم تملك السفينة عن طريق عقد الشراء ، وهي في ذلك تخضع باعتبارها منقولاً لاحكام ملكية المنقول ، وتسري في شأن ملكية السفينة عن طريق الشراء الاحكام العامة لعقد البيع الواردة في القانون المدني او القانون التجاري حسب طبيعة هذا العقد وإنما تناول قانون التجارة

البحري عقد شراء او بيع السفينة من خلال بعض القواعد الخاصة التي نص عليها في المادتين ١٢/١١ اللتين تستلزمان إفراغ التصرف في محرر رسمي وشهرة للاحتجاج به علي الغير ، كما تطلب المشرع الحصول علي إذن خاص في حالة نقل ملكية سفينة مصرية الي اجنبي سواء بمقابل او غير مقابل ، او تأجيرها لمدة تزيد علي سنتين .

### اولاً : تعريف عقد شراء السفينة :

يعرف عقد شراء السفينة بأنه العقد الذي يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بنقل ملكيتها صالحة للملاحة البحرية وفقاً لاحكام طبيعة العقد والغرض من السفينة مقابل دفع مبلغ نقدي .

ويخضع عقد شراء او بيع السفينة للقواعد العامة وفقاً لما إذا كان هذا العقد يعتبر عقداً مدنياً او تجارياً او مختلطاً . إذ يجب ان تتوافر الاركان العامة لهذا العقد وهي الرضا والمحل والسبب والاهلية . ولكن ما يمكن اضافته في هذا الشأن ما يتعلق بالمحل وهي السفينة ، حيث يشمل العقد السفينة وملحقاتها الا اذا وضع نص خاص يستبعد كل أو بعض هذه الملحقات ، كما ان عقد شراء او بيع السفينة يظل صحيحاً حتي لو كانت السفينة وقت البيع غير موجودة فعلياً طالما ان الطرفين اعتقد بوجودها اثناء إبرام العقد ن كما أنه يصح البيع علي احتمال وجود السفينة او عدم وجودها وهو ما يعرف بالبيع او الشراء تحت الاخبار الحسنة او السيئة

وهو نوع من البيوع الاحتمالية (١) ، ونري ان هذا نوع من البيوع بالنسبة للسفينة لم يعد له وجود حالياً لسهولة الاتصال بالسفينة في اي وقت وتقدم وسائل الاتصال ومع ذلك يظل هذا النوع من انواع البيوع صحيحاً إذا تعذر الاتصال ، إذ يقره العرف البحري .

### ثانياً : تجارية عقد شراء او بيع السفينة :

يعتبر عقد شراء السفينة عملاً تجارياً في الحالات الآتية :

- ١ - إذا كان الشراء بهدف إعادة البيع ( عملاً تجارياً منفرداً )
- ٢ - إذا قام تاجر بشرائها للبدو في ممارسة النشاط التجاري بهدف تحقيق الربح .
- ٣ - إذا قام تاجر بشرائها للتوسع في نشاطه التجاري ( عملاً تجارياً بالتبعية ) .
- ٤ - يعتبر عملاً تجارياً من جانب البائع والباقي ( أعمال تجارة بحرية مادة ٦ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ ) .
- ٥ - إذت قام شخص بشراء سفينة للنزهة يعتبر عملاً مختلطاً ، فهو تجاري بالنسبة للبائع إذا كان تاجراً او قام بشرائها بهدف إعادة بيعها ومدني بالنسبة للمشتري .

---

(١) د / سميحة القليوبي : المرجع السابق ، ص ٦٤ .

- د / ثروت عبدالرحيم : المرجع السابق ، ص ٦٥ .

٦ - بالنسبة للبائع الذي يحترف شراء السفن او بناؤها بهدف إعادة بيعها ن يعتبر عقد البيع بالنسبة له عملاً تجارياً حتي لو تعلق الامر بسفن النزهة .

٧ - يعتبر عقد مختلطاً بالنسبة للبائع الوارث الذي بيع سفينة لمشتري تاجر يرغب في مباشرة النقل البحري . فالعمل يعتبر مدنياً بالنسبة للبائع وتجارياً بالنسبة للمشتري .

**\*ويعتبر عقد شراء السفينة مدنياً في الاحوال الآتية :**

١ - إذا قام الوارث ببيعها لمشتري بهدف النزهة .

٢ - إذا كان البائع سبق وان استراها للنزهة ثم قام ببيعها للنزهة .

**ثالثاً : الشروط اللازمة لعقد شراء السفينة :**

**١ - الشروط الموضوعية :**

كما سبق ان تذكرنا انه يلزم لصحة عقد شراء السفينة من الناحية الموضوعية توافر التراضي بين أطراف العقد ، وأن يكون خالياً من العيوب ، وأن يكون الاطراف مكتملي الاهلية ، وإذا كان احد الاطراف شخصاً اعتبارياً يجب ان يتوافر فيمن يمثله الصفة القانونية والصلاحية لإبرام مثل هذا التصرف .

ومن الطبيعي ان يتولي مالك السفينة ببيعها بنفسه ، وقد ينيب غيره في البيع ، فيلزم في هذه الحالة توافر الشروط الشكلية الواجب توافرها في ذات العقد المراد إبرامة ، وبما أن عقد بيع السفينة يتطلب الرسمية فإن الوكالة او الإنابة يجب أن تكون رسمية ايضاً .

وفيما يتعلق بالمحل فكما سبق أن ذكرنا يلزم أن تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية وموجودة وقت إبرام العقد مع إجازة البيع تحت الاخبار الحسنة او السيئة ، كما يلزم ان يكون سبب العقد مشروعاً ، فلا يكون العقد صحيحاً اذا كان شراؤها بهدف استخدامها في أعمال منافية للأداب او النظام العام او الاتجار في المخدرات او التهرب الجمركي تهجير الشباب خارج البلاد دون اتباع الاجراءات القانونية اللازمة .

كما يلزم ان يكون طرفي البيع مصريين ، فلا يجوز نقل ملكية سفينة مصرية الي أجنبي بمقابل او بدون مقابل ، او تأجير السفينة لاجنبي لمدة تزيد علي سنتين ، الا بعد الحصول علي إذن من الوزير المختص (١) . ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد علي سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنية او بإحدي هاتين العقوبتين كل من يخالف ذلك (٢) .

فإذا تم هذا البيع رغم وجود الحظر متعلقاً بالنظام العام ولا يجوز مخالفتة ، ومنها أن بيع السفينة يتطلب تسجيل التصرف في سجل السفن للتحقق من الملكية كما سبق أن ذكرنا ، ولن يتم التسجيل طالما تم البيع لاجنبي وفي هذه الحالة سوف لا يسري هذا العقد في مواجهة الغير ولا يكون ناقداً ، كما ان سريان هذا العقد بين أطرافه يؤدي إلي فقد السفينة الجنسية

---

(١) المادة ١/١٢ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) المادة ٢/١٢ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

المصرية ويتعين إبلاغ الجهة الادارية لشطب تسجيل السفينة و اعادة شهادة تسجيلها .

**لكن هل يجوز للربان باعتباره ممثلاً قانونياً عن مالك السفينة أن يقوم ببيعها ؟**

القاعدة انه لا يجوز للربان بيع السفينة بدون إذن خاص من مالكةا ، وهذا مانصت عليه المادة ١٠٦ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ من أنه " لا يجوز للربان ان يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكةا " .

وكان القانون البحري الملغي يجيز للربان بيع السفينة في حالة عدم صلاحيتها للملاحة البحرية ، ولكن يشترط ان يتعذر علي الربان الحصول علي اذن من المالك لصعوبة الاتصال به ، كما يجب إثبات عدم الصلاحية بمحضر يحدده الخبير الذي يعينه رئيس المحكمة الابتدائية الواقع في دائرتها السفينة او الجهة الادارة إذا لم توجد هذه المحكمة ، وان يتم البيع بالمزاد العلني للشفافية والحصول علي أعلي ثمن ممكن .

والحقيقة ان بيع سفينة غير صالحة للملاحة البحرية وبهذه المواصفات إنما لا يعتبر بيعاً لسفينة بالمعني القانوني المتطلب وفقاً لاحكام قانون التجارة البحري وإنما هو بيع لحطام سفينة ، فلكي يتقرر هذا لبيع لهذه السفينة يجب توافر قانونية عدم صلاحيتها للملاحة البحرية .

لذلك نري جواز بيع الربان السفينة بالشروط التالية :

١ - عدم صلاحيتها للملاحة البحرية .

٢ - إثبات عدم الصلاحية من خلال شهادة خبير تفوضه المحكمة المختصة في ذلك .

٣ - عدم امكانية الاتصال بالمالك .

٤ - البيع بالمزاد العلني .

٢ - الشروط الشكلية :

أ - الرسمية :

تتطلب المشرع إفراغ عقد شراء او بيع السفينة في محرر رسمي أي كتابة أمام موظف التوثيق الموجود في مكاتب الشهر العقاري والا كان العقد باطلاً ، فإذا وقع العقد في بلد أجنبي وجب تحريره امام القنصلية المصرية في هذا البلد وعند عدم وجودها تحرر أمام الموظف المحلي المختص (١) .

ويتطلب أن يكون العقد رسمياً بصرف النظر عن نشاط السفينة أو غرضها ، سواء كانت سفينة تجارية تمارس نشاط الملاحة التجارية البحرية كالنقل أو سفينة مدنية مخصصة للنزهة .

ويترتب علي هذا البطلان أنه يجوز لكل ذي مصلحة أن يتمسك به ، كما يجوز للقاضي ان يحكم به من تلقاء نفسه لانه بطلاناً مطلقاً .

---

(١) المادة ١١/٢، ١ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

وهدف المشرع من إفراغ عقد شراء أو بيع السفينة في محرر رسمي هو لفت نظر المتعاقدين لخطورة العقد المبرم وما سترتب عليه من آثار ، كما أن الهدف أيضاً هو بسط رقابة المشرع عليها .

### ب – القيد في سجل السفن :

إذا تم كتابة العقد في محرر رسمي ، فإن استيفاء الشكل المطلوب بالكتابة الرسمية يجعل العقد ناقداً بين الطرفين لكن لا ينتج العقد أثره في مواجهة الغير ولا يكون نافذاً في مواجهتهم إلا بشهره وقيد في سجل السفن .

فعقد شراء أو بيع السفينة لا يكون نافذاً بالنسبة إلى الغير ما لم يتم شهره بناء على طلب ذوي الشأن في سجل السفينة المحفوظ بمكتب التسجيل المختص ، وتكون مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد في هذا السجل (١) .

بمعنى انه إذا تم بيع السفينة لمشتري ثم قام البائع ذاته ببيعها لمشتري ثاني ، وقام هذا المشتري الثاني بالاسراع بقيد التصرف في سجل السفن قبل المشتري الاول فإن هذا المشتري الثاني يكتسب الملكية وينفذ حقه في مواجهة الغير بما فيهم المشتري الاول ولا يستطيع المشتري الاول لتسجيل لان العقد يعتبر صادر ممن لا يملك وفي حكم بيع ملك الغير ، أما إذا كان التصرف الاول هو رهن السفينة ولم يتم قيده

---

(١) المادة ٣/١١ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .



فإنه لا ينفذ في حق المشتري الثاني ، ولا يجوز قيده لأنه في حكم الرهن الذي وقع ممن لا يملك حق توقيعه ، أما إذا كان التصرف الأول رهن والتصرف الثاني رهن للسفينة فإنه يتم قيد الرهنيين والعبرة بأولوية القيد وحسب أسبقية القيد في سجل السفن .

### رابعاً : آثار عقد شراء السفينة :

يرتب عقد شراء السفينة التزامات تقع علي عاتق البائع والمشتري :

#### \*\* إلتزامات البائع :-

- ١ – يلتزم البائع بتسليم السفينة للمشتري بالمواصفات المنفق عليها صالحة للملاحة البحرية .
- ٢ – يلتزم البائع بنقل الملكية للمشتري وفقاً للشروط المتطلبة في الشكلية المطلوبة وفقاً لأحكام قانون التجارة البحري .
- ٣ – يلتزم البائع بتسليم السفينة في الزمان والمكان المتفق عليه ، فإذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق كان العرف السائد هو لساري .
- ٤ – يلتزم البائع بضمان عدم التعرض المادي والقانوني الصادر منه وضمان عدم التعرض القانوني الصادر من الغير .
- ٥ – يلتزم البائع بضمان الاستحقاق وفقاً للقواعد العامة .
- ٦ – يلتزم البائع بضمان العيوب الخفية ، وتنقضي هذه الدعوي بمضي سنة من وقت العلم بالعيوب ، كما تنقضي تلك الدعوي بمرور

سنتين من وقت تسليم السفينة ما لم يثبت أن متعهد البناء قد تعمد إخفاء العيب غشاً منه (١) .

### **التزامات المشتري :**

١ – يلتزم المشتري بتسلم السفينة في الزمان والمكان المتفق عليه ، فإذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق كان العرف السائد هو السائد .

٢ – الالتزام بدفع الثمن ، فإذا أخل المشتري بهذا الالتزام كان للبائع الحق في حبس السفينة لحين اقتضاء الثمن ، ولكن ليس لبائع السفينة حق التتبع الذي كان يقرره القانون البحري الملغى ، إذا لم يقرره قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، كما أن بائع السفينة ليس له امتياز عليها بالثمن ، لأن حقوق الامتياز واردة علي سبيل الحصر وليس من بينها امتياز بائع السفينة في اقتضاء ثمن البيع .

## **المطلب الثاني**

### **بناء السفينة**

تتعدد صور بناء السفينة بين البناء المباشر ، والبناء بطريق المقاوله والبناء غير المباشر .

### **أولاً : البناء المباشر :**

بناء السفينة بطريق مباشر يقوم فيها المالك او المجهز بشراء الادوات والمهمات اللازمة للبناء و التعاقد مع العمال الذين يقومون بالبناء

---

(١) المادة ١٦ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

تحت إشرافه وتوجيهه ، ويباشر طالب البناء جميع العمليات ومراحلها التي تنتهي ببناء السفينة وتعتبر هذه الوسيلة نادرة في الحياة العلمية سوي في بعض السفن الصغيرة ، أما السفن المتوسطة و الكبيرة فهي تحتاج الآن الي شركات متخصصة ، خاصة بعد تقدم صناعة السفن .

### **آثار البناء المباشر :**

يترتب علي البناء المباشر عدة آثار كما يلي :

- ١ – يمتلك طالب البناء السفينة من بدء عملية الانشاء وفي جميع مراحل البناء .
- ٢ – يستطيع طالب البناء القيام بكافة التصرفات القانونية من بيع ورهن وغيرها ، وتعتبر نافذه لانها ممن يملك .
- ٣ – اذا افلس طالب البناء تدخل السفينة وما تم بناؤه منها في اموال التفليسة .
- ٤ – تبعة الهلاك تقع علي عاتق طالب البناء باعتباره مالكا لها منذ بدء إنشائها .

### **ثانياً : البناء بطريق المقاولة :**

في البناء بطريق المقاولة يقوم طالب البناء بتقديم الادوات والمهمات اللازمة للبناء لمقاول متخصص في صناعة السفن ، يقوم هذا المقاول بالتعاقد مع العمال والمهندسين اللازمين لمباشرة عملية البناء ، والعقد القائم بين طالب البناء والبانى يعتبر عقد مقاولة .

هذا العقد يرتب نفس آثار البناء المباشر ، إذ يعتبر طالب البناء ( المالك أو المجهز ) مالكاً للسفينة منذ بدء عملية الانشاء وفي جميع مراحل البناء ، وإذا افلس القائم بعملية البناء فإن السفينة او ما تم بناؤها لا يدخل ضمن اموال التفليسة بينما اذا افلس طالب البناء فغن السفينة او ما تم بناؤه منها يدخل في اموال التفليسة ، ولا يعتد بتصرفات الباني لأنه لا يملك اي تصرف علي السفينة فلا يستطيع رهنها او بيعها ، بينما يعتد بتصرفات طالب البناء ، إذ يستطيع ان يرهن او يبيع السفينة وهي في دور الانشاء او بعد بنائها كما يستطيع ان يقترض بضمان السفينة ، كما ان تبعة هلاك السفينة تقع علي عاتق المالك وهو طالب البناء وليس الباني .

### ثالثاً : البناء بطريق غير مباشر :

في هذه الطريقة يقوم طالب البناء بالاتفاق مع مصنع او شركة او مقاول متخصص في بناء السفن علي ان يتولي البناء وفقاً لمواصفات محددة نظير مبلغ إجمالي ، وفي هذه الحالة يتولي البناء تجهيز المهمات والمعدات اللازمة لعملية الانشاء والتعاقد مع العمال والمهندسين دون تدخل من جانب طالب البناء .

وقد اجمع الفقه علي ان هذا العقد لا يعتبر عقد مقاوله وإنما هو عقد بيع شئ مستقبل او تحت التسليم ، وهو عقد صحيح بموجب المادة ١٣١ من القانون المدني التي تجيز ان يكون محل الالتزام شيئاً مستقبلاً ، كما ان المادة ٤١٩ من القانون المدني تنص علي أنه يجب أن يكون

المشتري عالماً بالمبيع علماً كافياً ويعتبر العلم كافياً إذا اشتمل العقد علي بيان المبيع واوصافه الاساسية بياناً تمكنه من تعرفه .

وفي هذا العقد يتحدد الشئ المبيع وهو السفينة عن إبرام العقد وعند التسليم ، ولا يرد علي المهمات والادوات وانما يرد علي السفينة وفقاً لاوصافها المحددة في العقد بعد اكمال بنائها . فالباني يقدم سفينة قام بإنشائها بمعدات يمتلكها وعمل عماله ومهندسيه الذين يشرف عليهم بصفة أساسية ، ولا يغير من طبيعة هذا العقد تطلب طالب البناء مواصفات محددة او شروط محددة ولا متابعة السفينة في مراحل البناء .

### **النتائج المترتبة علي عقد البناء غير المباشر :**

يترتب علي عقد البناء غير المباشر عدة آثار هي كما يلي :

١ – تعتبر السفينة مملوكة للقائم بالبناء في جميع مراحل بنائها وحتى إتمام بنائها او تسليمها لطالب البناء .

٢ – للقائم بعملية البناء القيام بجميع التصرفات القانونية وترتيب كافة الحقوق العينية علي السفينة او ما تم بناؤه منها خلال فترة الانشاء ، وتنتقل ملكية السفينة الي المشتري بعد تمام البناء محملة بهذه الحقوق .

٣ – إذا افلس القائم بالبناء تدخل السفينة او ما تم بناؤه منها في اموال التفليسة ولا يستطيع طالب البناء استردادها وإنما يدخل باعتباره دائناً عادياً بما يكون قد قدمه من مبالغ .

٤ – تبعة الهلاك تقع علي عاتق القائم بالبناء لانه مالك للسفينة وما تم بناؤه منها الي ان يتم تسليمها للمشتري .

ويستطيع طالب البناء تجنب هذه النتائج من خلال وسيلتين هما :

١ – ان يشترط طالب البناء في العقد صراحة انتقال ملكية كل جزء تم بناؤه في السفينة إليه حتي يتمكن من استرداد ما تم بناؤه من أجزاء .

٢ – أن يطلب طالب البناء من الباني تقرير رهناً تأميناً علي السفينة لمصلحته باعتبار ان الاقساط التي يدفعها من ثمن السفينة بمثابة قرض يضمنه هذا الرهن ، فإذا افسالقائم بالبناء يستطيع طالب البناء ان يتقدم علي سائر الدائنين باعتبارها دائناً مرتهاً له حق التقدم والتتبع .

خلاصة ما تقدم ... أن ملكية السفينة تبقي لمتعهد البناء ولا تنتقل الملكية إلي طالب البناء الا بقبول تسلمها بعد تجربتها ما لم يوجد اتفاق علي غير ذلك (١) .

### **آثار عقد البناء غير المباشر للسفينة :**

يرتب عقد البناء غير المباشر للسفينة التزامات علي عاتق متعهد البناء وطالب البناء .

---

(١) المادة ١٤ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

## أولاً : التزامات متعهد البناء :

١ - الالتزام بتسليم السفينة في المكان والزمان المتفق عليه ،

ووفقاً للمواصفات الواردة في عقد البناء ، وتخضع السفينة قبل التسليم لعدة اختبارات وتجارب بهدف التأكد من صلاحيتها للملاحة البحرية .

## ٢ - الالتزام بضمان العيوب الخفية :

يلتزم متعهد البناء بضمان العيوب الخفية المتواجدة في السفينة في ذلك تنص المادة ١٥ من قانون التجارة البحري علي ان " يضمن متعهد البناء خلو السفينة من العيوب الخفية ولو قبل طالب البناء تسلم السفينة بعد تجربتها " .

نظراً لأن صناعة السفن تتسم بالنواحي الفنية التي لا يعلمها إلا المتخصصين والخبراء ، ونظراً لصعوبه اكتشاف العيوب الخفية في صناعة السفن فقد اجاز المشرع لطالب البناء حقه في الرجوع علي متعهد البناء بضمان العيوب الخفية حتي بعد تسلمه السفينة وتجربتها ، فالتسليم دون تحفظات لا يعني إعفاء متعهد البناء من ضمان العيوب الخفية ن لا يعني الا مجرد إعفاء متعهد البناء من العيوب الظاهرة دون الخفية .

ونظراً لأن هذا الالتزام يعتبر من الالتزامات الثقيلة علي عاتق متعهد البناء ، لذلك أسقط المشرع هذا الضمان بمضي سنة من تاريخ العلم بالعيوب ن كما تنقضي دعوي ضمان العيوب الخفية بانقضاء سنتين من وقت تسلم السفينة إلا إذا تعمد الباني إخفاء هذا العيب بالغش . وفي

ذلك تنص المادة ١٦ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي أن : " تنقي دعوي ضمان العيوب الخفية بمضي سنة من وقت العلم بالعيب ، مما تنقضي تلك الدعوي بمضي سنتين من قوت تسلم السفينة ما لم يثبت أن متعهد البناء قد تعمد إخفاء العيب غشاً منه " .

كما تنطبق أحكام ضمان العيوب الخفية ومدة انقضاء الدعوي علي العقود التي يكون محلها إجراء إصلاحات بالسفينة ، فهناك بعض الإصلاحات في السفن لا تقل أهمية عن بناء السفينة ذاتها ، لذلك عامل المشرع إصلاحات السفينة معاملة بنائها من ناحية الالتزام بضمان العيوب الخفية .

وقد جري العمل علي تضمين عقد بناء السفينة شرط اتفاقي يلتزم بمقتضاه متعهد البناء بحسن أداء السفينة وتشغيلها واستبدال القطع التالفة بأخري خلال مدة الضمان ، وهذا الضمان الاتفاقي عادة ما يمتد إلي فترة ستة أشهر ، وهنا يثور التساؤل عما إذا كان هذا الضمان الاتفاقي يحل محل الضمان القانوني الوارد في احكام قانون التجارة البحرية ، ونقول أنه لا توجد مشكلة إذا كانت مدة الضمان الاتفاقي تزيد علي سنة ، إذا يعتبر هو الساري في هذه الحالة ، أما إذا كان أقل من سنة فإن وجود هذا الضمان الاتفاقي لا يمنع من وجود الضمان القانوني وسريانه ، لأن القول بانقضاء الضمان القانوني بمضي مدة الضمان الاتفاقي يعني إعفاء متعهد البناء من الالتزام بضمان العيوب الخفية وفقاً اما يقرره القانون .



ويترتب علي التزام متعهد البناء بضمان العيوب الخفية أن يكون لطالب البناء الحق - في حالة هذا العيب - في فسخ العقد اذا استحال إصلاح العيب الخفي مما ادي إلي عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية .

### ثانياً : التزامات طالب البناء :

#### ١ - يلتزم طالب البناء باستلام السفينة في الزمان والمكان المتفق عليه ،

فإذا امتنع عن التسليم ، يستطيع متعهد البناء اعداره بالتسليم ويعتبر ذلك تسليماً حكيماً لطالب البناء يؤدي إلي انتقال نبعة الهلاك إلية (١) .

#### ٢ - الالتزام بدفع الثمن :

يلتزم طالب البناء بدفع الثمن المتفق عليه ، وغالباً يتفق علي دفع الثمن علي دفعات ، وقد يشترط طالب البناء انتقال ملكية كل جزء يتم بناؤه ودفع ثمنه .

---

(١) د / محمود مختار بربري : المرجع السابق ، ص ٩٦ .

## المبحث الثاني

### صور اكتساب ملكية السفينة

تتعدد صور ملكية السفينة فقد تكون ملكية فردية أو علي الشيوخ او ملكية الدولة للسفينة ، أو ملكية شركة السفينة ، ونظراً لأن الملكية الفردية للسفينة لا تثير مشكلة قانونية غالباً وإنما تخضع للقواعد العامة ، كما أن ملكية الشركة للسفينة تخضع لاقواعد العامة للشركات لذلك سوف نقتصر في هذا المبحث علي الملكية الشائعة و ملكية الدولة للسفينة ، وسوف نخصص لذلك مطلبين .

### المطلب الاول

#### الملكية الشائعة

نظراً لأن الملكية الفردية للسفينة قد لا تتوافر بشكل كبير لصعوبة الاستغلال وارتفاع تكلفته ، نجد ان الشيوخ البحري يعتبر من أقدم وسائل الاستغلال البحري . لذلك اهتم المشرع بوضع احكام للملكية الشائعة علي السفينة في قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ . حيث خصص له المواد من ١٨ إلي ٢٨ ن والشيوخ البحري قد يكون اختيارياً رغبة من عدة أشخاص في بناء سفينة واستغلالها أو شرائها ، كما قد يكون الشيوخ البحري إجبارياً في حالة أيلولة سفينة إلي عدة أشخاص عن طريق الميراث او الهبة او الوصية .

## أولاً : المقصود بالشيوع البحري :

يقصد بالشيوع البحري تملك اكثر من شخص سفينة ملكية غير مفرزة ، فيمتلك كل منهم نسبة في السفينة ، ويأخذ من ناتج الاستغلال نسبة تعادل حصته ، وطبقاً للعرف تقسم السفينة إلي أربعة وعشرين قيراطاً (١) .

والشيوع البحري له أهمية الحالية نظراً لصعوبة تملك فرد بمفرده سفينة لارتفاع ثمنها ن كما ان بناء السفن يتطلب راس مال كبير ، والاستغلال البحري يتطلب حالياً اشتراك عدة اشخاص ، لذلك نجد اشتراك عدة أشخاص في تملك السفينة أو عدة سفن خاصة في مجال الصيد .

## ثانياً : الطبيعة القانونية للشيوع البحري :

اختلف الفقه والقضاء حول الطبيعة القانونية للشيوع البحري ، حيث يذهب اتجاه في الفقه الفرنسي والقضاء إلي ان الشيوع البحري يعتبر شركة تجارية لكل مشتاع حصه معينة ، موضوع هذه الشركة استغلال سفينة ، وهي لا تعتبر شركة اشخاص او اموال وانما هي شركة تجارية من نوع خاص (٢) .

---

(١) د / محمود سمير الشرقاوي : المرجع السابق ، ص ٧٨ .

- د / سميحة القليوبي : المرجع السابق ، ص ٧١ .

(٢) راجع د/ سميحة القليوبي : المرجع السابق ، ص ٨١ - ٨٣ .

والواقع انه لا يمكن اعتبار الشيوخ البحري شركة حتي في ظل احكام قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ الذي يتناول في المادة ٢١ احكام توزيع الارباح والخسارة ، غذا انه تناول احكام الارباح والخسائر وفقاً لحالة الشيوخ فالمادة ٢١ تنص علي انه " يتحمل كل مالك في الشيوخ نصيباً في نفقات الشيوخ وفي الخسارة بنسبة حصته في ملكية السفينة ما لم يتفق علي ذلك ، ويكون له نصيب في الارباح الصافية الناتجة عن استغلال السفينة بالنسبة ذاتها " .

فالاختلاف كبير وواضح بين الشركة والشيوخ البحري ، خاصة فيما يتعلق بالشخصية المعنوية ، فالشيوخ البحري لا يكتسب الشخصية المعنوية ، أن تسجيل السفينة يتم باسماء الملاك ، فشهادة الجنسية وشهادة التسجيل تعطي بأسماء الملاك المشتاعين ، كما ان كل مالك له كافة التصرفات علي حصته يستطيع بيعها أو رهنها .

والشيوخ البحري لا يعتبر شيوخاً عادياً يخضع للتطبيق المباشر لكافة احكام القانون المدني و إنما هو شيوخاً مميزاً في شكله و احكامه التي خصه بها قانون التجارة البحري .

### ثالثاً : احكام الشيوخ البحري :

بين قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ كيفية إدارة الشيوخ البحري ، وسلطات و اختصاصات المدير ، كما تناول الحقوق والالتزامات الممنوحة للمالك المشتاع في الشيوخ البحري ثم وضع لنا حالات انقضاؤه ، وسوف نتناول ذلك فيما يلي :

## ١ - إدارة الشيوخ البحري :

### أ - الإدارة من جميع الملاك المشتاعين :

إذا تولي جميع الملاك المشتاعين إدارة السفينة وكيفية استغلالها فإن القرارات تكون نافذة بموافقة الاغلبية ما لم يتفق المشتاعين علي نسبة معينة لاصدار القرار او يوجد نص قانوني يوضح هذه النسبة وهو ما نص عليه قانون التجارة البحري من ان الاغلبية تتوافر بموافقة المالكين لاكثر من نصف الحصص ، ولكن القانون ترك للملاك المشتاعين حرية تغيير هذه النسبة والاتفاق عليها . فقد نصت المادة ١٨ في فقرتها الاولى علي أنه " يتبع راي الاغلبية في كل قرار يتعلق باستغلال سفينة مملوكة علي الشيوخ ما لم ينص القانون او يتفق علي غير ذلك " . وازافت الفقرة الثانية من ذات المادة انه " وتتوافر الاغلبية بموافقة المالكين لاكثر من نصف الحصص في السفينة ما لم ينص القانون او يتفق المالكون علي اغلبية أخرى " .

ولم يترك المشرع أمر الاقلية لتحكم الاغلبية وإنما أعطي لكل مالك من الاقلية الحق في الاعتراض علي قرار الاغلبية خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره امام المحكمة الابتدائية التي يقع في دائرتها مكتب تسجيل السفن ، ولهذه المحكمة سلطة إصدار الحكم بالابقاء علي القرار او إلغاؤه ، كما أن الطعن في هذه القرارات الصادرة من الاغلبية

لا يوقف تنفيذها مباشرة الا إذا امرت المحمة بوقف التنفيذ إذا رأت أن تنفيذها ضرراً لا يمكن تداركه (١) .

### ب - اختيار مدير او اكثر يتولي الادارة :

قد يري الملاك المشتاعين للسفينة ضرورة تعيين مدير او اكثر للادارة والاستغلال البحري تكون لدية الكفاءة في ذلك ، وحتى يتم تجنب المشاكل لبتي تنجم عن تولي جميع الملاك إدارة الاستغلال البحري للسفينة وما يتطلب من توافر الاغلبية في إصدار القرارات .

وتعيين مدير او أكثر سواء كان من الملاك المشتاعين أو من الغير قد يتم باتفاق جميع الشركاء المشتاعين ، فإذا لم يتوافر هذا الاتفاق أجاز قانون التجارة البحري أن يصدر القرار بالتعيين من أغلبية العددية أي يصدر قرار التعيين لمن يملك ما يجاوز نصف السفينة .

فغذا لم يعين مدير للشيوخ اعتبر المشرع كل مالك مديراً له ، وفي هذه الحالة يتعدد المديرين ، لذلك يجب أن يعلموا مجتمعين ، حتى لا تتضارب مصالح الشركاء من خلال انفراد واحد بالادارة ، ومع ذلك يجوز الاتفاق علي أن يتولي واحد منهم الادارة ، وفي هذه الحالة يجب أن يكون خهذا الاتفاق بموافقة أغلبية المالكين أي بما يزيد عن نصف عدد الانصبه . وفي ذلك تنص المادة ١/١٩ من قانون التجارة البحري رقم ٨

---

(١) المادة ٣/١٨ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

لسنة ١٩٩٠ علي أنه : " يجوز بقرار من أغلبية المالكين أن يعهد بإدارة الشيوخ إلي مدير او اكثر من المالكين او من غيرهم . فإذا لم يعين مدير للشيوخ اعتبر كل مالك مديراً له ، وعند تعدد المديرين يجب أن يعلموا مجتمعين الا اذا اتفق علي خلاف ذلك " .

وإذا تم الاتفاق علي تعيين المدير أو المديرين و صدر القرار بالاغلبية المطلوبة وجب شهر اسماء المديرين في صحيفة تسجيل السفينة حتي يعلم الكافة من يمارس هذه السلطات وما هي صلاحيته .

## ٢ - سلطات المدير :

يتولي المدير القيام بجميع التصرفات والاعمال التي تقتضيها ادارة الشيوخ اي القيام بأعمال الادارة المعتادة في شأن الاستغلال البحري والمحافظة علي السفينة ، فله أن يقوم بتعيين طاقم السفينة وربانها وإبرام عقود التموين اللازم للاستغلال البحري و اعمال الصيانة والاصلاحات اللازمة للسفينة ، والتعاقد مع شركة التأمين وتمثيل الملاك أمام القضاء ، أما اعمال الادارة غير العادية فلا يجوز له القيام بها الا بإذن من المالكين يصدر بالاغلبية اللازمة لكل تصرف علي حدا وما يتطلبه القانون في نسبة هذه الاغلبية ، فإذا كان التصرف يتطلب بيع السفينة فلا يجوز ذلك الا بعد الحصول علي إذن ممن يملك ثلاثة أرباع الحصص علي الاقل (١) . ونفس الامر في حالة رهن السفينة حيث تطلب المشرع

---

(١) المادة ١/٢٦ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

موافقة من يملك ثلاثة أرباع الحصص علي الأقل (١) . أما الحقوق العينية الاخري أو تأجير السفينة لمدة تجاوز العام فإن هذه التصرفات لا تصدر الا بعد الحصول علي إذن من المالكين للاغلبية الانصبة العادية وهي ما يزيد عن نصف الحصص .

ولا يجوز تقييد سلطة المدير عما هو مقرر في القانون ووفقاً لما سبق بيانه ، فإذا تم تقييد سلطة المدير من ناحية نوعية التصرف او النسبة اللازمة للحصول علي الاذن بالقيام به فإن هذه القيود وإن كانت تسري بين المدير والملاك ، إذ يحق لهم الرجوع عليه بالتعويض في حالة مخالفتها ، الا ان هذه القيود لا تسري في مواجهة الغير حسن النية .

وقد ذكر قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ هذه الاحكام في المادة (٢٠) والتي تنص في فقرتها الاولي ان " للمدير القيام بجميع التصرفات والاعمال التي تقتضيها ادارته الشيوخ ، ومع ذلك لا يجوز له الا بإذن من المالكين يصدر بالاغلبية اللازمة بيع السفينة او رهنها او ترتيب اي حق عيني آخر عليها او تأجيرها لمدة تجاوز سنة " . وازافت الفقرة الثانية من ذات المادة ان " كل اتفاق علي تقييد سلطة المدير بغير ما ورد بالفقرة السابقة لا يحتج به علي الغير "

فإذا قام المدير بأي من هذه التصرفات السابقة دون الحصول علي الاذن المطلوب من الملاك وبالاغلبية اللازمة فإن تصرفه يكون قابلاً

---

(١) المادة ٤٢ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .



للبطلان ويجوز للملاك التمسك ببطلانها لتجاوز المدير سلطته التي حددها القانون . وهذا البطلان يتم التمسك به في مواجهة الغير لانها من القيود التي فرضها القانون والمفترض علم الغير بها ، اما القيود الاتفاقية بين المدير والملاك المشتاعين فانه لا يجوز التمسك ببطلانها في مواجهة الغير حسن النية ، وانما يجوز للملاك الرجوع علي المدير بالتعويض للضرر نظراً لتجاوز ما تم الاتفاق عليه مع الملاك .

### ٣ - مسؤولية المدير :

تختلف مسؤولية المدير عن الديون الناشئة عن ادارة الشيوخ فيما اذا كان من المدير من الملاك المشتاعين او من الغير .

#### أ - مسؤولية المدير المالك في الشيوخ :

اذا كان المدير من المالكين علي الشيوخ ، كان مسؤولاً في جميع أمواله عن الديون الناشئة عن الشيوخ ، واذا تعدد المديرون كانوا مسئولين في جميع أموالهم بالتضامن فيما بينهم . فاذا اتفق المدير مع الملاك المشتاعين علي ان تكون مسؤوليته محدودة فان هذا الاتفاق لا يسري ولا يحتج به في مواجهة الغير حسن النية (١) .

#### ب - مسؤولية الملاك الذين يتولون الادارة لعدم تعيين المدير :

يسأل المالكون غير المديرين والذين يتولون الادارة لعدم الاتفاق علي تعيين المدير في جميع أموالهم بالتضامن فيما بينهم عن الديون

---

(١) المادة ٢٢ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

الناشئة عن الشيوخ والنااتجة عن القرارات الصادرة بإدارة واستغلال السفينة .

ومع ذلك يجوز فيما بينهم الاتفاق علي المسؤولية المحدودة لعدد من الملاك أو لجميع الملاك ، ولكن هذا الاتفاق لا يحتج به في مواجهة الغير حسن النية ، الا اذا تم شهر هذا الاتفاق في سجل السفن في الصحيفة الخاصة بالسفينة ، وفي ذلك تنص المادة ٢٢ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي ان : " ... يسأل المالكون غير المديرين في جميع اموالهم وبالتضامن فيما بينهم عن الديون الناشئة عن الشيوخ ما لم يتفق علي غير ذلك ، ولا يحتج بهذا الاتفاق فيما بينهم علي الغير الا من تاريخ شهره في صحيفة تسجيل السفينة " .

### ج - مسؤولية المدير الغير مالك :

اذا تم تعيين مدير غير الملاك المشتاعين فانه لا يسأل عن ديون الشركة في مواجهة الغير ، لان وكيل من الملاك المشتاعين ، فالتصرفات التي تصدر عنه تكون باسم ولحساب الملاك المشتاعين ، فليس أمام الغير الا الرجوع علي هؤلاء الملاك ، ومع ذلك يحق لهذا الغير الرجوع علي هذا المدير وفقاً لاحكام المسؤولية التقصيرية .

#### ٤ - حقوق والتزامات الملاك المشتاعين للسفينة :

##### أ - حقوق الملاك المشتاعين للسفينة :

###### (١) الحق في الادارة :

اذا لم يتفق الملاك علي تعيين مدير كان واحد منهم مديراً ، يتولي إدارة واستغلال السفينة ، ولكن يجب أن يتم ذلك بين جميع الملاك مجتمعين ، الا إذا اتفقوا علي ان يتولي ذلك عدد معين من الملاك وفي هذه الحالة يعتبر ذلك بمثابة تعيين للمدير أو المديرين يجب ان يتوافر معها أغلبية الانصبه .

###### (٢) الحق في الحصول علي الارباح :

يكون لكل مالك من الملاك المشتاعين نصيب في الارباح الصافية الناتجة عن استغلال السفينة ، وذلك بنسبة حصته في ملكية السفينة ، ما لم يتفق الملاك علي توزيع الارباح بنسب أخرى (١).

###### (٣) الحق في الاعتراض علي قرارات الاغلبية :

يجوز لكل مالك من الاقلية التي لم توافق علي قرار الاغلبية الطعن فيه خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره امام المحكمة الابتدائية التي يقع في دائرتها مكتب تسجيل السفينة ، وللمحكمة الابقاء علي القرار أو

---

(١) المادة ٢١ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

إلغاؤه ، ولا يترتب علي الطعن وقف تنفيذ القرار الا اذا أمرت المحكمة بذلك (١) .

#### ٤) حق المالك المشتاع في التصرف في حصته :

القاعدة العامة انه يجوز لكل مالك علي الشيوخ ان يتصرف في حصته الشائعة بالبيع او الرهن ، ولكن جاء قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ وضع قيود علي حق المالك المشتاع في التصرف في حصته ، حيث يجوز للمالك المشتاع بيع حصته في السفينة دون موافقة المالكين الاخرين ، وفي ذلك يتفق قانون التجارة البحري مع القواعد العامة ، ولكنه جاء وتطلب موافقة جميع المالكين اذا ترتب علي هذا البيع فقدان السفينة الجنسية المصرية ، كما لو قام بيع حصته لاجنبي .

أما اذا كان التصرف يتعلق برهن السفينة فانه لا يجوز الا بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة ارباع الحصص علي الاقل . وفي ذلك تنص المادة ٢٣ في فقرتها الاولى علي ان " لكل مالك في الشيوخ حق التصرف في حصته دون موافقة المالكين الاخرين الا اذا كان من شأن التصرف فقدان السفينة الجنسية المصرية فيلزم ان يوافق عليها جميع المالكين " .

واضافت الفقرة الثانية من ذات المادة انه " ومع ذلك لا يجوز لمالك رهن حصته في السفينة الا بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة ارباع الحصص علي الاقل " .

---

(١) المادة ٣/١٨ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

فإذا تصرف المالك في حصته بالبيع او الرهن يظل مسؤولاً عن الديون التي تتعلق بإدارة واستغلال السفينة طالما لم يشهر هذا التصرف في سجل السفينة فإذا تم شهر التصرف في سجل السفن بسأل حتي تاريخ الشهر والا يسأل بعد ذلك . وفي ذلك تنص المادة ٢٣ في فقرتها الثالثة من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي انه " ويظل المالك الذي تصرف في حصته مسؤولاً عن الديون التي تتعلق بالشيوع حتي تاريخ شهر التصرف في صحيفة تسجيل السفن " .

### (٥) حق المالك المشتاع في استرداد الحصة المباعة من مالك آخر :

نظراً للارتباط القائم علي الشيوع البحري والمحافظة عليه من عدم دخول مالك قد لا يرغبه الاخرون ، قرر المشرع انه اذا باع أحد المالكين حصته في السفينة لاجنبي عن الشيوع وجب علي المشتري إخطار المالكين الاخرين بكتاب موصي عليه مصحوب بعلم الوصول بالبيع والتمن المتفق عليه ، ولكل مالك أن يسترد الحصة المباعة بإعلان يوجه إلي كل من البائع والمشتري بشرط ان يدفع الثمن والمصاريف او يعرضها عرضاً حقيقياً وفقاً للقانون وان يقيم الدعوي عند الاقتضاء ، وذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ الاخطار المنصوص عليه ، واذا طلب الاسترداد أكثر من مالك قسمت الحصة المباعة بينهم بنسبة حصصهم (١) .

---

(١) المادة ٢٤ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

## ٦) حق المالك العامل علي السفينة في الانسحاب من الشيوخ :

إذا كان المالك من العاملين في السفينة جاز له في حالة فصله من عمله أن ينسحب من الشيوخ ،  
وتقدر حصته عند الخلاف بمعرفة المحكمة المختصة (١) .

## ٧) حق المالك المشتاع في طلب قصر بيع السفينة المحجوز عليها علي ما تم توقيع الحجز عليه فقط :

إذا وقع الحجز علي حصص تمثل أكثر من نصف السفينة شمل البيع الجبري السفينة بأكملها ،  
ومع ذلك يجوز ان تأمر المحكمة ببناء علي طلب احد المالكين الذين لم يحجز علي حصصهم  
بقصر البيع علي الحصص المحجوز عليها اذا وجدت اسباب جدية تبرر هذا الطلب (٢) .

## ب) التزامات الملاك المشتاعين للسفينة :

### ١) الالتزام بتحمل كل مالك نصيبه في النفقات والخسائر :

يتحمل كل مالك في الشيوخ نصيباً في نفقات الشيوخ وفي الخسائر بنسبة حصته في ملكية  
السفينة ويجوز للملاك الاتفاق علي تغيير هذه النسب (٣) .

### ٢) الالتزام بالتضامن في جميع أموالهم عن ديون الشركة : اذا كان الملاك المشتاعين قاموا بالادارة والاستغلال في حالة عدم الاتفاق علي تعيين مدير للشيوخ ، يسأل هؤلاء الملاك في جميع اموالهم بالتضامن

---

(١) المادة ٢٥ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) المادة ٢٧ من قانون التجارة البحري لسنة ١٩٩٠ .

(٣) المادة ٢١ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

فيما بينهم عن الديون الناشئة عن الشيوخ ، ويجوز الاتفاق علي المسؤولية المحدودة عن الديون الناتجة عن الادارة والاستغلال لكن لا يمنح بهذا الاتفاق في مواجهة الغير الا من تاريخ نشرة وشهره في سجل السفن ، واذا كان المدير من الغير يسأل ايضاً الملاك المشتاعين عن الديون الناشئة عن الشيوخ مسؤولية تضامنية .

### انقضاء الشيوخ البحري :

ينقضي الشيوخ بانتهاء المدة المحددة في العقد ، او بالاتفاق علي انتهاء الشيوخ وتصفيته ، او بهلاك السفينة او بفقدائها ، او بتجميع الحصص في يد مالك واحد ، او بيع السفينة الي الغير بموافقة ما يملك ثلاثة ارباح الحصص ، او البيع الجبري بأمر من القضاء .

لكن لا ينقضي الشيوخ البحري بوفاة احد المالكين او الحجز عليه او شهر افلاسه او اعساره ن الا اذا تم الاتفاق بين الملاك علي انقضاء الشيوخ في هذه الحالات (١) .

---

(١) المادة ٢٨ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

## المطلب الثاني

### ملكية الدولة للسفن

نظراً لأهمية الاسطول البحري التجاري للدولة في الحفاظ علي الامن القومي من خلال تعزيز قوتها الاقتصادية ، ازداد تملك الدولة في الوقت الحاضر للسفن التجارية بجانب السفن الحربية التي تحمي شواطئها .

والدولة في تملكها للسفن التجارية إنما تقوم بالاستغلال البحري لهذه السفن لحسابها نظراً للاهمية الاقتصادية التي تعود علي البلاد من تملكها اسطولاً بحرياً لنقل الصادرات والواردات حتي لا تكون تابعة في هذا المجال لدولة اخري .

ومما لا شك فيه ان الاسطول التجاري البحري يعد احد اهم العناصر الضرورية للحفاظ علي الامن القومي واحد مصادر زيادة الدخل القومي . والسفن الحربية والسفن المخصصة للخدمة العامة لا تخضع لاحكام قانون التجارة البحري ، وانما تخضع لاحكام القانون العام ، ومن ثم لا يجوز الحجز عليها ، وفي ذلك نصت المادة الثانية من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي انه : " عدا الحالات التي ورد بشأنها نص خاص لا تسري أحكام هذا القانون علي السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة او احد الاشخاص العامة لخدمه عامة ولاغراض غير تجارية " .



اما السفن المملوكة للدولة ملكية خاصة والتي تقوم بالاستغلال البحري لها فانها في ذلك مثل ملكية الافراد والملكية الخاصة للسفن تخضع لاحكام القانون البحري ، كما تختص بالدعاوي المتعلقة بهذا الاستغلال المحاكم العادية ، كما يجوز مقاضاتها امام المحاكم الاجنبية وفقاً لقواعد الاختصاص القضائي ، كما يجوز الحجز عليها ، كما يجوز للدولة التمسك بكل وسائل الدفاع والتقدم وتحديد النسبولة التي تمتع بها من يملك السفينة ملكية خاصة .

## المبحث الثالث

### الحقوق العينية التبعية

### التي ترد علي السفينة

#### تمهيد وتقسيم :

يقصد بالحقوق العينية التبعية تلك الضمانات التي يقررها القانون للدائن علي شئ معين ، تخوله استيفاء حقه من ثمن هذا الشئ متقدماً علي غيره من الدائنين ، كما تخوله تتبع هذا الشئ اذا انتقل من ملكية المدين الي ملكية غيره . وتشمل الحقوق العينية التبعية التي قررها القانون المدني حق الرهن ، وحق الاختصاص وحقوق الامتياز .

هذا ونظراً لاهمية الائتمان في مجال التجارة البحرية التي تحتاج الي اموال طائلة لتلبي حاجة مجهز السفينة في استغلالها ، وضماناً - في نفس الوقت - لحصول دائني هذا المجهز علي حقوقهم . فقد قرر قانون التجارة البحرية نوعين من الحقوق العينية التبعية التي ترد علي السفينة ، وذلك في المواد من ٢٩ حتي ٥٨ ، وهما حقوق الامتياز علي السفينة ، والرهن البحري . وهذا ماسنبحثه في مطلبين علي النحو التالي :

#### المطلب الاول : حقوق الامتياز البحرية .

#### المطلب الثاني : الرهن البحري .

## المطلب الاول

### حقوق الامتياز البحرية

#### تمهيد وتقسيم :

كان المشرع المصري حتى صدور القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ بشأن حقوق الامتياز والرهن البحرية يسرف في منح حقوق الامتياز البحرية لدائني المجهز ضماناً لاستيفاء حقوقهم حيث كانت المادة الخامسة من القانون البحري القديم ١٨٨٣ تقرر أحد عشر حقاً جعلت لاصحابها امتيازاً بحرياً . ورغم ان المادة السادسة من ذات القانون كانت تحدد طريقة اثبات كل امتياز حتى يحق للدائن التمسك به الا ان كثرة عدد تلك الامتيازات ، وتنازعها مع الامتيازات المقررة في القانون المدني الذي استقر القضاء علي تطبيقها الي جانب الامتيازات المقررة في القانون البحري قد ادي الي خلق صعوبات عملية كبيرة (١) .

هذا ولما كان المجال البحري مجالاً دولياً بطبيعته نظراً لان السفينة هي وسيلة نقل السلع والخدمات والاموال بين حدود اكثر من دولة فان السفينة قد تتحمل بامتيازات بحرية في كل ميناء تمر عليه . وبالتالي فان اختلاف التشريعات الوطنية في تنظيمها لحقوق الامتياز البحرية قد ادي الي تنازع دولي بين هذه التشريعات المختلفة في هذا الخصول الامر الذي دعي المجتمع الدولي الي محاولة توحيد بعض الاحكام المتعلقة بحقوق الامتياز البحرية للقضاء علي هذا التنازع لصالح تقوية الائتمان البحري . وذلك بإبرام معاهدة بروكسل في ١٠ ابريل ١٩٢٦ بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بحقوق الامتياز والرهن البحرية (٢) .

---

(١) د / مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٨٦ ص . ٨ .

(٢) لم يتجاوز عدد الدول الموقعة علي هذه الاتفاقية حتي مايو ١٩٨٦ ( ٢١ دولة ) من بينهما فرنسا التي وقعت عليها عام ١٩٣٥ وادمجتها في تشريعها الداخلي بالقانون الصادر في ١٩ فبراير ١٩٤٩ . في حين لم توقع عليها انجلترا ولم تدمجها في تشريعها الداخلي لما تضمنته من

وقد قررت الاتفاقية انه سيكون في تشريعات الدول الموقعة عليها طائفتين من الامتيازات :

(الطائفة الاولى) طائفة امتيازات الطبقة الاولى "les privileges de Premier rang"

وهي تتقدم الرهن البحري . وقد حصرتها الاتفاقية في امتيازات خمسة لا يجوز لتشريعات الدول الموقعة التعديل فيها بالحذف او بالاضافة .

(الطائفة الثانية ) طائفة امتيازات الطبقة الثانية " les privileges de Second rang " .

وهي تلي الرهن البحري . وقد تركت الاتفاقية أمر تحديدها للتشريعات الوطنية في الدول المختلفة (١) .

ورغم ان مصر لم توقع علي هذه الاتفاقية الا انها ادخلتها في تشريعها الداخلي بالقانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ بشأن حقوق الامتياز والرهن البحرية الذي قرر في مادته الثلاثين الغاء المادتين الخامسة والسادسة من التقنين البحري القديم وجميع الاحكام المخالفة ، فضلاً عن ادخال نظام الرهن البحري في مصر .

---

قواعد تخالف قواعد قاننةها . وازاء ذلك ورغبة في وضع اتفاقية تكون اكثر اقتراباً من قواعد القانون الانجلو - امريكي فقد تم ابرام اتفاقية جديدة في ١٧ مايو ١٩٦٧ تحقق هذا الاقتراب . غير ان هذه الاتفاقية لم تدخل بعد حيز التنفيذ حيث لم توقع عليها سوي الدول الاسكندنافية وسوريا حتي عام ١٩٨٦ ورفضت فرنسا التوقيع عليها او ادماجها في تشريعها الداخلي الصادر في ٣ يناير ١٩٦٧ ( راجع . p ١٤٤ ، n ٢٦٤ ، op . cit ، m . r . gouilloud ) ، وازاء عدم الاقبال الكافي علي الاتفاقيتين السابقتين فقد قررت كل من المنظمة البحرية الدولية (omi) ومؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية ( C.N.U.C.E.D ) اعادة النظر في الاتفاقيتين . هذا وقد عرضت اللجنة البحرية الدولية (CMI) تعاوناً مع المنظمتين المشار اليهما بطرح الاتفاقيتين المذكورتين علي مؤتمرها الذي عقد في لشبونة في مايو ١٩٨٥ وانتهت الي وضع مشروع اتفاقية جديدة ارسلته الي المنظمتين المشار اليهما . وقد تمت مراجعته من قبلهما معاً في ديسمبر ١٩٨٨ وحرر مشروع جديد في سبتمبر ١٩٨٩ بغية عرضه علي مؤتمر دبلوماسي تمهيداً لاقرار اتفاقية جديدة . راجع :

ثم صدر قانون التجارة البحرية الجديد متبعاً نفس النهج الذي كان يسير عليه القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ ، ورغم ان قانون التجارة البحرية الجديد لم يقرر - صراحة - الغاء القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الا انه بتنظيمه حقوق الامتياز علي السفينة في المواد من ٢٩ ال ٤٠ ، والرهن البحري في المواد من ٤١ ال ٥٨ يكون قد الغاه ضمناً . وبالتالي فإننا سنقصر دراستنا علي الاحكام الواردة في قانون التجارة البحرية ، وسنتناول في ( فرع اول) الحقوق الممتازة وفي ( فرع ثان) محل الامتياز . وفي ( فرع ثالث) ترتيب الامتيازات البحرية ، وفي ( فرع رابع) آثار الامتياز ، ثم في ( فرع خامس) انقضاء الامتياز .

## الفرع الاول

### الحقوق الممتازة

وردت الحقوق الممتازة التي ترد علي السفينة في المادة (٢٩) من قانون التجارة البحرية التي نصت علي ان : " تكون حقوقاً ممتازة دون غيرها ما يلي :.. " ثم عددت ست مجموعات من الحقوق الممتازة مرتبة بحسب لسبقيتها ترد علي السفينة " دون غيرها " من الحقوق الممتازة هي :

#### ١ - امتيازات المرتبة الاولى :

وتتمثل - وفق ما نصت عليه الفقرة الاولى من المادة المشار اليها في :

" المصروفات القضائية التي انفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها " . ويقصد بها المصروفات التي ينفقها احد الدائنين او بعضهم في سبيل استصدار حكم قضائي بيع السفينة وتوزيع ثمنها علي جميع الدائنين . والحكمة من تقرير هذا الامتياز لهذه المصروفات انها انفقت لمصلحة جميع الدائنين ولولا اقدام احدهم او بعضهم علي انفاقها لما استطاع اي منهم استيفاء شئ من حقه ، ولذا وجب ان

يتقدم من انفقها علي الدائنين جميعاً في استيفائها (١) . وعلي ذلك فإن المصروفات التي ينفقها احد الدائنين للمحافظة علي حق خاص به دون سائر الدائنين لا تكون ممتازة الا اذا كانت تابعة لدين آخر فتأخذ نفس مرتبته (٢) .

## ٢ - امتيازات المرتبة الثانية :

وتتمثل - وفق ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة المشار اليها - في :

" تارسوم والضرائب المستحقة للدولة او لاحد اشخاص القانون العام وكذلك رسوم الحمولة والمواني والارشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الاخرى " .

وعلي ذلك تتضمن امتيازات المرتبة الثانية الحقوق الاتية :

أ - الرسوم والضرائب المستحقة للدولة او لاحد اشخاص القانون العام وكذلك رسوم الحمولة والمواني : وهي رسوم وضرائب مستحقة للخزانة العامة علي كل سفينة تدخل الي المواني المصرية او تخرج منها . وهي تساعد الدولة في القيام بواجباتها نحو خدمة وصيانة المنشآت والمواني البحرية مما يحافظ بطريق غير مباشر علي السفينة بوصفها ضماناً للدائنين بما توفره لها من مأوي اكثر أمناً (٣) .

ب - رسوم الارشاد : وهي الرسوم التي تلتزم السفينة بدفعها نظير تقديم خدمة الارشاد لها عند دخولها الي الميناء او خروجها منه . وتلتزم السفينة الخاضعة للارشاد بأداء الرسم المقرر له والذي يحدد علي اساس حمولة السفينة سواء استعانته بخدمات المرشدين ام لم تستعن بها ، الا ان السفينة عند عدم استعانته بخدمات المرشدين تلتزم بأداء رسم اضافي الي جانب رسوم الارشاد المقررة ، ويشمل الامتياز ايضاً هذا الرسم الاضافي (٤) .

---

(١) د . رفعت فخري . السابق . رقم ٥٢ ص ١٣١ .

(٢) د . علي جمال الدين عوض . السابق . رقم ٨٧٣ ص ٥٣٨ .

(٣) E.Du.pontavice,op.cit, n ١٤٦ , p ١٤٦ .

(٤) د . محمود سمير الشرقاوي . رقم ١٠٣ . ص ١١٤ .

وحكمة تقرير هذا الامتياز لرسوم الارشاد هي كسابقتها اي المحافظة علي السفينة - كضمان للدائنين - ضد خطر الحوادث البحرية .

**ج - رسوم القطر :** وهي الرسوم التي تلتزم السفينة بدفعها نظير قطرها عند دخولها الي الميناء او خرجها منه . وهي رسوم مقررة لمصلحة الدولة ، وتساعد علي المحافظة علي السفينة بوصفها ضماناً للدائنين بتفادي الحوادث البحرية التي تقع عند استغناء السفن عن خدمة القاطرات .

**د - مصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الاخرى :** ويقصد بمروفات الحراسة والصيانة كافة المصروفات التي يتم انفاقها علي حراسة السفينة وصيانتها للمحافظة عليها كضمان للدائنين عن دخولها آخر ميناء وقبل بيعها بيعاً قضائياً .

اما الخدمات البحرية الاخرى فيلاحظ ان هذا التعبير واسع فضفاض يتسع لكل ما ينفق علي السفينة او بمناسبة استغلالها . ولذلك نري - مع البعض (١) - ان يقتصر معناه علي الخدمات البحرية غير المنصوص عليها في المادة (٢٩) و علي الخدمات التي تقدم للسفينة منذ دخولها آخر ميناء وقبل بيعها بيعاً قضائياً حيث ينبغي تفسيره تفسيراً ضيقاً لان الامتياز لا يتقرر الا بنص لانه استثناء والاستثناء لا ينبغي التوسع فيه بل يفسر بقدر الحاجة التي أملتة .

هذا وتعد الديون الاربعه السابقة جميعها امتيازات من المرتبة الثانية بحيث اذا تعددت فانها تشترك جميعاً في التوزيع بنسبة كل حق منها (م ٢/٣٤ بحري) .

### ٣ - امتيازات المرتبة الثالثة :

وتتمثل - وفق ما نصت علي الفقرة الثالثة من المادة (٢٩ بحري) في :

" الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل علي السفينة" ويشمل هذا الامتياز - فضلاً عن أجور الربان والبحارة وكافة

---

(١) د . سمير الشرقاوي . السابق . رقم ١٠٣ ص ١١٥ .

الأشخاص المستخدمين في السفينة – كافة المبالغ الناشئة عن عقود استخدامهم كمصروفات علاجهم وترحيلهم وغيرها من الديون التي تجد مصدرها في عقد العمل البحري (١) .

وقد روعي في منح هذا الامتياز المرتبة الثالثة رغم ان مصدره تعاقدى اعتباران : (الاول) اعتبار الرحمة بطاقم السفينة الذين يعتبرون بين الدائنين الذين يقومون بخدمة السفينة في تسييرها واستغلالها ، كما يعتبرون – في نفس الوقت من ضعاف الدائنين واكثرهم حاجة من الناحية المادية ، (الثاني) صغر حجم ديونهم في غالبية الاحوال بحيث لن تعترض الوفاء بحقوق الدائنين الاخرين علي نحو جدي (٢) .

#### ٤ – امتيازات المرتبة الرابعة :

وتتمثل – وفق مانصت عليه الفقرة الرابعة من المادة المشار اليها – في :

" المكافآت المستحقة عن الانقاذ وحصة السفينة في الخسارات المشتركة " .

وعلي ذلك تتضمن امتيازات المرتبة الرابعة نوعين من الحقوق هما :

أ – مكافآت المساعدة البحرية والانقاذ : أي المبالغ المستحقة لمن قام بمساعدة السفينة وانقاذها من خطر الهلاك الذي كان يهددها .

ب – حصة السفينة في الخسارات المشتركة : أي المبالغ المستحقة لصالح الشاحنين الذين قام الربان اختياراً بالتضحية ببضائعهم لانقاذ السفينة وباقي البضائع المشحونة عليها من خطر الهلاك الذي كان يهددها .

ومن الواضح ان المشرع قد منح هذه الحقوق المرتبة الرابعة لان في انقاذ السفينة من الاخطار التي تنهددها – اما بمساعدتها مباشرة او بالتضحية ببعض البضائع المشحونة عليها – حفاظاً عليها بوصفها للدائنين (٣) .

---

(١) د.مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٨٩ ص ٨٣ .

(٢) د. علي البارودي . السابق . رقم ١٩٨ . ص ٢٥٢ .



## ٥ - امتيازات المرتبة الخامسة :

وتتمثل - وفق ما نصت عليه الفقرة الخامسة من المادة المشار إليها - في : " التعويضات المستحقة عن التصادم او التلوث وغيرهما من حوادث الملاحة والتعويضات عن الاضرار التي تلحق بمنشآت المواني او الاحواض وطرق الملاحة والتعويضات عن الاصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والربان والبحارة والتعويضات عن هلاك او تلف البضائع والامتعة " .

وبالتالي فإن امتيازات المرتبة الخامسة تتضمن الحقوق الآتية :

أ - **التعويضات المستحقة عن التصادم او التلوث وغيرهما من حوادث الملاحة :** ويقصد بالتعويضات المستحقة عن التصادم المبالغ المحكوم بها للمضروور علي سبيل التعويض عن الاضرار التي تسببت فيها السفينة المسؤولة عن التصادم البحري .

ويقصد بالتعويضات المستحقة عن التلوث المبالغ المحكوم بها للسلطة العامة او لاحد الاشخاص او الشركات الخاصة علي سبيل التعويض عن الاضرار التي تسببت فيها السفينة مصدر التلوث البحري . ويلاحظ ان التصادم والتلوث يدخلان ضمن الحوادث البحرية ، ولكن المشرع اراد بتخصيصهما قبل التعميم في قولة : " وغيرهما من حوادث الملاحة " ابراز اهميتها الخاصة بالنسبة لباقي الحوادث البحرية دون اخلال بالمساواة في مرتبة الامتياز بين التصادم والتلوث من جهة ، وغيرهما من حوادث الملاحة البحرية من جهة أخرى (١) .

ب - **التعويضات عن الاضرار التي تلحق منشآت المواني او الاحواض وطرق الملاحة :** ويقصد بها التعويضات الناشئة عن الاضرار التي تلحقها السفينة بمنشآت الميناء عند دخولها اليه او خروجها منه او بالاحواض التي تخصص لاصلاحها او بطرق الملاحة في المياه الاقليمية .

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوي . السابق . رقم ١٠٦ . ص ١١٨ .

### ج – التعويضات عن الاصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والربان والبحارة :

ويقصد بها التعويضات المستحقة لركاب السفينة وطاقمها عن الاضرار البدنية من اصابات او بسبب حادث يسأل عنه مجهز السفينة باعتبار هذه الاصابات البدنية قد حدثت اثناء الرحلة البحرية .

د – **التعويضات عن هلاك او تلف البضائع والامتعة** : ويقصد بها التعويضات التي يلتزم بها مجهز السفينة لقاء الاضرار التي تسببت في هلاك البضائع والامتعة او تلفها باعتباره مسئولاً عن توصيلها سالمة من ميناء القيام الي ميناء الوصول .

وجدير بالذكر ان امتيازات المرتبة الخامسة هذه لها مرتبة واحدة ، وبالتالي فإذا تعددت اشتركت جميعها في التوزيع بنسبة قيمة كل منها ( م ٢/٣٤ بحري )

### ٦ – امتيازات المرتبة السادسة :

وتتمثل ، وفق مانصت عليه الفقرة السادسة من المادة ( ٢٩ بحري ) في : " الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان و العمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود سلطانية القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة او متابعة السفر سواء كان الربان مالكاً للسفينة او غير مالك لها وسواء كان الدين مستحقاً له او لمتعهد التوريد او المقرضين او للاشخاص الذين قاموا باصلاح السفينة او لغيرهم من المتعاقدين وكذلك الديون التي تترتب علي المجهز بسبب الاعمال التي يؤديها وكيل السفينة طبقاً للمادة ١٤ من هذا القانون " .

وعلي هذا فان امتيازات المرتبة السادسة تشمل الحقوق الآتية :

أ – **الديون الناشئة عن تصرفات الربان القانونية واعماله المادية التي يقوم بها خارج ميناء تسجيل السفينة بغية صيانة السفينة ومتابعتها لرحلتها البحرية** ، سواء كان الدين مستحقاً للربان ذاته ام لمن تعاقد معهم من الغير . وبالتالي فانه يلزم لاعتبار هذه الديون ممتازة توافر الشروط الآتية :

- (١) ان تكون ناشئة عن تصرفات او اعمال قام بها الربان خارج ميناء تسجيل السفينة : حيث لا يستطيع الدائن علي الحصول علي تأمين اتفاقي كرهن مثلاً وتقييده في سجل السفينة بخلاف ما اذا نشأت هذه الحقوق في ميناء التسجيل حيث يتعين حصول الدائن علي ضمان اتفاقي حيث لا محل للامتياز (١) .
- (٢) ان يكون التصرف الناشئ عنه الدين في حدود سلطات الربان القانونية :

نظراً لان التصرفات التي يأتيها الربان متجاوزاً سلطاته القانونية لاتلزم المجهز وبالتالي لا يكون هناك محل لتقرير امتياز بحري .

- (٣) ان يكون التصرف الناشئ عن الدين بسبب حاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة او متابعة السفر : كثمن شراء وقود للسفينة او نفقات اصلاحها . وبالتالي فإن نفقات تحسين السفينة كشراء جهاز لا يلزم لسيرها لاتعد ديوناً ممتازة (٢) .

ب - الديون التي تترتب علي المجهز بسبب الاعمال التي يقوم بها وكيل السفينة طبقاً للمادة (١٤٠ بحري) : اي الديون التي تترتب علي المجهز بسبب الاعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة والتي يقوم بها وكيل السفينة بوصفه وكيلاً عنه . كاصلاح السفينة وتزويدها بالوقود و ابرام عقود النقل البحري مشارطات ايجار السفينة . ولا يشترط في هذه الحالة ان يقوم وكيل السفينة بهذه الاعمال خارج ميناء تسجيل السفينة او في غيبة المجهز (٣) .

و خلاصة القول ان المشرع البحري قد حصر الحقوق الممتازة في ست مجموعات حسب اولويتها حيث يتقدم الدائن صاحب امتياز المرتبة الاولى علي الدائن صاحب امتياز المرتبة الثانية وهكذا ، وذلك بعد ان يتقدم الدائنون اصحاب حقوق الامتياز علي الدائنين المرتهنيين للسفينة . واخيراً فقد نصت المادة (٣٠) من قانون التجارة البحرية علي عدم خضوع :  
" ...حقوق الامتياز لأي إجراء شكلي او لأي شرط خاص بالاثبات " .

---

(١) د. علي جمال الدين عوض . السابق . رقم ٨٧٣ . ص . ٥٤ .

(٢) د . عبدالفضيل محمد احمد . السابق . رقم ٨٩ ص ٨٥ .

(٣) د . سمير الشرقاوي . السابق . رقم ١٠٧ . ص ١٢٢ .

## الفرع الثاني

### محل الامتياز

تترتب حقوق الامتياز البحرية علي الثروة البحرية للمجهز " la fortune de mer " والتي تشمل السفينة واجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين ، كما تشمل ملحقات كل من السفينة واجرة النقل المكتسبة منذ بدء رحلة السفينة (م ١/٣١ بحري) .

وقد بينت المادتان (٣٢، ٣١ بحري) عناصر الثروة البحرية التي ينصب عليها الامتياز البحري . وذلك علي التفصيل الاتي :

#### اولاً : السفينة :

يكمن وعاء الامتياز البحري بصفة جوهرية في السفينة بمفهومها الذي حددها (١) ، بوصفها من اهم عناصر الذمه البحرية الي يرد عليها امتياز الدائن ، كما يرد الامتياز علي جميع ملحقاتها الضرورية اللازمة لاستغلالها والتي تعتبر جزءاً منها (م ١/٣١ بحري) . والسفينة التي يرد عليها الامتياز هي تلك التي نشأ الدين بسببها دون غيرها من السفن التي قد تكون مملوكة للمجهز (٢) . ويسري الامتياز علي السفينة بغض النظر عن صفه مستغلها اي سواء اكان مستغل السفينة هو مالكاها ام مجهزةا غير المالك ، ام مستأجرها الاصلي (م ٤٠ بحري) ، وذلك استثناء من القواعد العامة التي تقضي بعدم ورود حقوق الامتياز الا علي الاموال المملوكة للمدين . ويجد هذا الاستثناء تبريره في ارتباط الامتياز البحري بالثروة البحرية لا بشخص المدين ذاته ، كما انه يعد تطبيقاً لفكرة تخصيص السفينة لضمان الدائنين بسبب استغلالها اذ ان كل سفينة تعتبر وحدة اقتصادية منفصلة ومستقلة بحقوقها والتزاماتها (٣) .

غير ان المشرع قد اورد قيماً بقصد حماية مالك السفينة ، حيث حرم

---

(١) راجع سابقاً ص ٣٩ .

(٢) د . سميحة القليوبي . السابق . رقم ٨٦ ص ٩٣ .

(٣) د . مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٩٢ ص ٨٦ .

الدائن من امتيازاه اذا كانت حيازته المالك لسفينته قد زالت نتيجة لفعل غير مشروع ، وكان الدائن سيئ النية ، اي يعلم انه يتعامل ، وقت تعاقدته ، مع مغتصب السفينة (م ٤٠ بحري) (١) .

ويرد الامتياز علي السفينة بحالتها وقت التتبع ، فإذا كانت قد تعرضت لحادث احوالها الي حطام " Epave " فان الامتياز ينتقل الي ثمن حطامها حيث حول المشرع الادارة البحرية المختصة حق حبس حطام السفينة ضماناً لمصاريف إزالته او انتشاله اورفعه ، ويبيعه ادارياً بالمزاد ، والحصول علي دينها من الثمن بالافضلية علي الدائنين الاخرين ، وايداع باقي الثمن خزانة المحكمة المختصة (م ٣٩ بحري) .

**ثانياً : اجرة النقل :** ينصب الامتياز البحري – ايضاً – علي اجرة النقل " le fret " الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين (م ١/٣١ بحري) . مادامت الاجرة لم تدخل بعد في ذمة المجهز بل لازالت مستحقة له بأن كانت ديناً في ذمه الشاحن او كانت تحت يد الربان او ممثل المجهز (م ٣٣ بحري) اذ ان الاجرة في هاتين الحالتين يمكن ان تكون محلاً لحجز ما للمدين لدي الغير سواء بتوقيع الحجز تحت يد الشاحن او الربان او وكيل المجهز . اما اذا تم تحصيل الاجرة من جانب المجهز فان الدائن الممتاز يفقد امتيازاه عليها لانها بدخولها ذمة المجهز تفقد تخصيصها وتختلط بذمته وتنصهر فيها (٢) .

والاصل ان الامتياز لا ينصب الا علي اجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الحق الممتاز وحدها ، الا انه اذا تعلق الامر بالديون الناشئة عن

---

(١) رغم عدالة هذا الحكم ، الا ان بعض الفقه يري – بحق – وجوب استثناء امتياز المساعدة البحرية والانتفاذ من هذه المادة ، وان يترتب الامتياز علي السفينة ولو كان القائم بعملية الانتفاذ علي علم باغتصابها ، لانه بدون تقرير هذا الحكم فانه سيحجم عن تقديم المساعدة اللازمة لانتفاذ السفينة، وهو امر ينبغي تجنبه في جميع الصور حماية لما قد يكون عليها من ارواح بريئة ، وبضائع وامتعة منقولة لملاك او شاحنين حسني النية . غير ان ذلك لا يعني القول بعدم توقيع اقصي العقوبات علي مغتصبها والاحتفاظ بكافة حقوق المالك الشرعي للسفينة قبله .  
راجع: د. زكي الشعراوي. السابق. رقم ٢٢٣. ص ٢٨٣.

(٢) د . رفعت فخري . السابق . رقم ٥٥ . ص ١٤٤ .

عقود عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقود عمل علي السفينة ، فان الامتياز في هذه الحالة يرد - استثناء - علي مجموع اجور النقل المستحقة علي جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد (م ٢/٣١ بحري ) . والعبرة في اجرة النقل محل الامتياز البحري بالاجرة الاجمالية دون الاجرة الصافية ، اي ان العبرة بالاجرة المستحقة للمجهز دون ان تخصم منها مصاريف الرحلة (١) .

وتعتبر اجرة سفر الركاب في حكم اجرة النقل (م ٢/٣٢ بحري ) ، ومن ثم يجب ، حتي تكون محلاً للامتياز ، ان تكون هي الاخرى مستحقة الدفع وليست مدفوعه بأن تكون ديناً في ذمة الشاحن او تكون تحت يد الربان او وكيل المجهز . غير ان تلك فروض نادرة الحدوث عملاً لان اجرة سفر الركاب تدفع للمجهز مقدماً في كل الحالات تقريباً ، مما يفقد الامتياز علي هذه الاجرة مضمونه (٢) .

### ثالثاً : ملحقات السفينة واجرة النقل :

يرد الامتياز البحري - كذلك - علي ملحقات السفينة واجرة النقل (م ١/٣١ بحري) وهي ديون تحل في الذمة البحرية محل مال آخر او قيمة اخري حرجت منها . ويعتبر من ملحقات السفينة واجرة النقل ما يأتي (م ١/٣٢ بحري) :

١ - التعويضات المستحقة للمالك عن الاضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم اصلاحها ، او عن خسارة اجرة النقل :

ومقتضي ذلك جواز استعمال حق الامتياز علي مبالغ التعويض المستحقة لمالك السفينة عما لحقها من اضرار قبل اصلاحها ، اما اذا تم اصلاح السفينة فإن الامتياز يقتصر علي السفينة دون هذه المبالغ والا كان الامتياز وارداً علي محلين ( السفينة بعد اصلاحها، ومبلغ التعويض ) وهذا غير جائز (٣) .

---

(١) د . جلال محمددين . السابق . ص ١١٧ .

(٢) د . محمود سمير الشرقاوي . السابق . رقم ١١٥ . ص ١٣٠ .

(٣) د . سميحة القليوبي . السابق . رقم ٨٨ ص ٩٥ .

كذلك تعتبر من ملحقات اجرة النقل التعويضات المستحقة للناقل عن خسارة اجرة النقل ، كما لو فقدوا الناقل بظماً من الشاحن او من غيره فاستحق تعويضاً عنها (١) .

## ٢ – التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارات المشتركة اذا نشأت عن اضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم اصلاحها او عن خسارة اجرة النقل :

ويقصد بذلك التعويضات التي يحصل عليها مالك السفينة عن الاضرار التي لحقت بالسفينة نتيجة قيام الربان بتضحية اختيارية لاجل السلامة العامة وانقاذ السفينة وما عليها من بضائع ، كأن يقوم الربان بالتضحية ببعض اجزاء السفينة او ببعض مهماتها فيستحق مالك السفينة تعويضاً عن هذه الاضرار التي لحقت بالسفينة يلتزم بدفعه كل من استفاد من انقاذها ويشترط ايضاً في هذه الحالة الا يتم اصلاح هذه الاضرار (٢) .

كما تعتبر من ملحقات اجرة النقل في هذه الحالة التعويضات المستحقة للناقل بسبب خسارة اجرة النقل نتيجة الخسارة البحرية المشتركة ، كما لو اضطر الي التضحية ببعض البضائع التي تستحق اجرة نقلها عند الوصول وخسر تبعاً لذلك هذه الاجرة (٣) .

## ٣ – المكافآت المستحقة للمالك عن اعمال الانقاذ التي حصلت حتي نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل علي السفينة :

ووعاء هذا الامتياز يقع علي مكافاه ما تقوم به السفينة خلال رحلتها من مساعدة او انقاذ لسفن اخري ، ولكنه لا يرد الا علي صافي هذه المكافاه بعد خصم المبالغ المستحقة للربان وافراد الطاقم الموجودين علي السفينة التي قامت بالمساعدة او الانقاذ اذ انهم يستحقون هذه المبالغ كمكافاه نظير المساعدة او الانقاذ ومن ثم وجب استبعادها من محل الامتياز (٤) .

---

(١) د. علي جمال الدين عوض . السابق . رقم ٨٧٤ ص ٥٤٣ .

(٢) د. حسين الماحي . السابق . رقم ١١٣ . ص ٨٦ .

(٣) د. محمود سمير الشرقاوي . السابق . رقم ١١٦ ص ١٣٢ .

(٤) د. نكي الشعراوي . السابق . رقم ٢٢٥ ص ٢٨٥ .

ويلاحظ ان تقرير الامتياز علي التعويضات فكرة غريبة عن القانون المصري الذي وان كان يمنح الدائن دعوي مباشرة في بعض الحالات الا انه لا يعرف امتيازاً علي التعويضات . وانما رتب المشرع البحري امتيازاً علي التعويضات لان هذه التعويضات او الملحقات تمثل عناصر اقتطعت من الذمة البحرية للمجهز او يجب ان تضاف اليها (١) .

وغني عن الذكر ان هذه الملحقات التي وردت في المادة (٣٢ بحري) قد وردت علي سبيل الحصر، ومن ثم لا يجوز ان تضاف اليها عناصر اخري لم ترد في القانون (٢).

هذا ويبقي حق الامتياز علي ملحقات السفينة واجرة النقل قائماً مادامت مستحقة الدفع او كانت تحت يد الربان او ممثل المالك تماماً كما هو الشأن بالنسبة لما ذكرناه بصدد اجرة النقل وما في حكمها (م٣٣ بحري) .

### **- المبالغ التي لا تدخل في محل الامتياز (ما لا يعتبر من ملحقات السفينة والاجرة) :**

لا تعد من ملحقات الفينة واجرة النقل ، ومن ثم لا تدخل في محل الامتياز ، التعويضات المستحقة للمالك بمقتضي عقود التأمين او الاعلانات او المساعدات التي تمنحها الدولة او احد الاشخاص الاعتبارية العامة (م٣/٣٢ بحري) .

وعلي هذا فإنه لا يدخل في محل الامتياز التعويض الذي يستحق للمالك بمقتضي عقد التأمين رغم ان القانون المدني يقرر انه اذا كان الشئ المؤمن عليه مثقلاً بامتياز انتقل هذا الحق الي التعويض المستحق للمدين بمقتضي عقد التأمين (م.١١٣٥، ٧٧ مدني) .

ويقال في تبرير استبعاد تعويض التأمين من نطاق الامتياز ان هذا التعويض ليس عنصراً من عناصر الثروه البحرية للمجهز بل هو مقابل أقساط التأمين التي يدفعها المالك ، كما ان هذا الاستبعاد يسمح لمالك السفينة ان

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٩٤ ص ٨٧ .

(٢) د. علي جمال الدين عوض . السابق . رقم ٨٧٤ ص ٥٤٣ .



يتفق في عقد الرهن علي ان يختص الدائن المرتهن بمبلغ التأمين في حالة هلاكها (م ٢/٤٣ بحري) وهو ما يزيد من فرص الائتمان للمجهز (١) .

اما الاعلانات والمساعدات التي تمنحها الدولة او احد الاشخاص الاعتبارية العامة لمالك السفينة فأنه يقصد بها في العادة تقوية الاسطول البحري للدولة وتدعيمة حتي يصمد امام المنافسة الاجنبية ، وتحقيقاً لهذا الغرض لا يجوز ان تكون مثل هذه المعونات محلاً للامتياز (٢) .

## الفرع الثالث

### ترتيب الامتيازات البحرية

قام المشرع بوضع ترتيب معين للحقوق الممتازة المتعلقة برحلات متعددة من ناحية ، ثم ترتيب آخر داخلي للحقوق الممتازة المتعلقة برحلة واحدة من ناحية أخرى . وذلك علي التفصيل الاتي:

#### اولاً : ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلات متعددة :

اخذ المشرع في ترتيب حقوق الامتياز البحرية بالنظرية الالمانية وهي تقضي بأن كل رحلة تقوم بها السفينة تكون مجموعة قانونية قائمة بذاتها لها حقوقها والتزاماتها الخاصة ، وكل مجموعة تتقدم السابقة عليها (٣) . ومن ثم نصت المادة (١/٣٥ بحري) علي ان : " الديون الممتازة الناشئة عن ايه رحلة تتقدم الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة " .

وعلي ذلك فإن المشرع يأخذ - في هذا الصدد - بقاعدة الترتيب العكسي للحقوق الممتازة الناشئة عن كل رحلة ، اي ان الحقوق الممتازة الناشئة عن الرحلة الاخيرة تسبق من حيث الافضلية - في جملتها - الحقوق الممتازة الخاصة بالرحلة السابقة عليها ، وان هذه الاخيرة تتقدم علي الحقوق الممتازة الناجمة عن رحلة السفينة السابقة لها ، وهكذا . وهذه القاعدة تستند الي فكرة تجديد ائتمان السفينة بصفة مستمرة ، وتشجيع الدائنين الجدد علي منح

---

(١) د. علي البارودي . السابق . رقم ٢٠٧ ص ٢٦٠ .

(٢) د. محمود سمير الشرقاوي . السابق . رقم ١١٧ ص ١٣٣ .

(٣) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٩٦ ص ٨٨ .

الائتمان للسفينة لمعاونتها طوال الرحلة البحرية ولو كانوا علي علم بسابق وجود امتيازات كثيرة محلها نفس السفينة ، ذلك انهم علي يقين من افضلية وتقدم امتيازاتهم الحديثة النشأه علي ما سبقها (١) .

ومع ذلك فإن هذه القاعدة يرد عليها استثناء يتعلق بالديون الناشئة عن عقد عمل بحري واحد يتعلق بعدة رحلات ، حيث تستوي كل الديون الناشئة عن هذا العقد في المرتبة مع ديون آخر رحلة سواء اكانت ناشئة عن رحلات سابقة او عن الرحلة الاخيرة (م ٢/٣٥ بحري) والهدف من ذلك منح الربان وافراد الطاقم ضماناً قوياً للحصول علي اجورهم وسائر حقوقهم الناشئة عن عقد العمل البحري نظراً لضعف مراكزهم واعتمادهم في معاشهم علي أجورهم وما يستحقونه من مبالغ أخرى (٢) .

### ثانياً : ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلة واحدة :

أخذ المشرع - في هذا الصدد - بالنظرية اللاتينية ، ومن ثم فإن الحقوق الممتازة التي تنشأ خلال رحلة واحدة يتم ترتيبها وفقاً لترتيب المراتب الست التي سبق بيانها تفصيلاً ، اي حسب بنود المادة ٢٩ بحري (م ١/٣٤ بحري) ، وفي داخل كل مرتبة من هذه المراتب الست تتساوي الحقوق الممتازة المشتركة في مرتبة واحدة بحيث يتم التوزيع فيما بينها بنسبة قيمة كل منها (م ٢/٣٤ بحري) .

ومع ذلك فإن هذه القاعدة يرد عليها استثناء يتعلق بالحقوق الممتازة التي تحتل المرتبة الرابعة ، اي المكافآت المستحقة نظير المساعدة والانقاذ وحصة السفينة في الخسارات المشتركة، وكذا بالحقوق الممتازة التي تحتل المرتبة السادسة ، اي الديون الناشئة عن التصرفات التي يقوم بها الربان لصيانة السفينة او متابعة السفر والديون التي تترتب علي المجهز بسبب الاعمال التي يؤديها وكيل السفينة والمتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة ، فإن هذه الديون ترتب وفقاً للترتيب العكسي لتاريخ نشوئها بحيث يتقدم الحق الاخير في التاريخ علي الحق الاسبق رغم انهما من مجموعة واحدة (م ٣/٣٤ بحري) فلو

---

(١) د. زكي الشعراوي . السابق . رقم ٢٢٨ ص ٢٢٨ .

(٢) د. جلال محدين . السابق . ص ١١٦ .

فرض ان السفينة قدمت اليها المساعدة مرتين في رحلة واحدة ، فإن من قدم المساعدة الاخيرة يفضل علي من سبقه رغم ان دينهما متعلق برحلة واحدة وممتاز بمقتضي فقرة واحدة .  
والحكمة من هذا الاستثناء واضحة ، لانه لولا مصروفات المساعدة الاخيرة او مصروفات الصيانة الاخيرة لهلكت السفينة وضاعت حقوق الدائنين (١) . ولكن من المقرر ان الديون المتعلقة بحادث واحد تعتبر ناشئة في تاريخ واحد دون اعتبار لتاريخ إنشاء هذه الديون (م ٤/٣٤ بحري) .

وجدير بالذكر ان المقصود بالرحلة البحرية – في هذا الخصوص – الرحلة الحقيقية للسفينة اي ان تعود السفينة الي ميناء الاستغلال ثم تشرع في رحلة جديدة ، وعلي ذلك لا تعد رحلة بحرية قيام السفينة بنقل بضاعة من ميناء الي آخر طالما انها لم تعد الي ميناء الاستغلال لتستعد لرحلة جديدة ، فالرحلة البحرية هي رحلة السفينة وليست رحلة البضاعة . علي انه من المقرر ان تحديد الرحلة البحرية بهذا المعني قاصر علي الملاحة لاعالي البحار دون ملاحة الصيد او الملاحة الساحلية التي تأخذ صورة رحلات دورية تستغرق فترات قصيرة ، ولذا يقصد بالرحلة في هذا المجال جميع ما تقوم به السفينة من رحلات خلال تجهيز واحد (٢) .

## الفرع الرابع

### آثار الامتياز

يترتب علي حق الامتياز البحري ان يكون من حق الدائن الممتاز التقدم في استيفاء دينه علي غيره من الدائنين التاليين له في المراتبة ، ويتقدم – من باب اولي – علي غيره من الدائنين العاديين ، فضلاً عن انه يتقدم بنص القانون علي غيره من الدائنين المرتهنين للسفينة حيث نصت المادة (٥٠ بحري) علي ان : " يكون الرهن تاليا في المراتبة للامتياز .. " فالامتيازات البحرية تأتي في مرتبة سابقة للرهن البحري .

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٩٧ ص ٨٦ .

(٢) د. محمود سمير الشرقاوي . السابق . رقم ١١٠ ص ١٢٥ .

ومن ناحية اخرى يخول الامتياز البحري للدائن الممتاز حق التتبع ، اي تتبع السفينة في اي يد كانت (م ٣٦ بحري) ، مثله في ذلك الدائن الممتاز علي العقار حيث تقترب السفينة في هذه الجزئية من العقار ، وتبتعد عن المنقول حيث ان ميزة التتبع لا تقرر في الامتيازات المدنية علي المنقول اذا انتقل الي حائز حسن النية (م ٣٣/١ مدني) .

## الفرع الخامس

### انقضاء الامتياز

ينقضي الامتياز بوصفه صفة في الدين بانقضاء الدين ذاته طبقاً للقواعد العامة ، ولكن بالاضافة الي ذلك نص قانون التجارة البحرية علي انقضاء الامتياز ذاته في حالة بيع السفينة جبراً ، وبيعها اختياراً بشروط معينة ، وبالتقدم . وذلك علي التفصيل الآتي :

#### اولاً : بيع السفينة جبراً :

يترتب علي بيع السفينة جبراً ، اي بواسطة القضاء ، تطهير السفينة من كافة التكاليف العينية المحملة بها ، بما في ذلك حقوق الامتياز (م ١/٣٧ بحري) وانتقال حقوق الدائنين الي الثمن الناتج عن البيع ، ومن ثم فإن السفينة تنتقل ملكيتها الي المشتري مطهرة من كل حق عيني عليها ، ويتم توزيع ثمنها وفقاً لترتيب الدائنين الممتازين والمرتهنين والعاديين السالف بيانه .

**ثانياً : البيع الاختياري للسفينة :** رأينا ان المادة (٣٦ بحري) تقرر للدائنين الممتازين حق تتبع السفينة في اي يد كانت ، ومن ثم يترتب علي انتقال ملكية السفينة الي الغير انقضاء حقوق الامتياز المقررة عليها . ولما كانت هذه النتيجة لا يفسرها الا الرابطة بين الحق والشئ وهو مفهوم يجله القانون المصري ، ولما كان لحق التتبع خطورته المتمثلة في السماح للدائن الذي لم يشهر تأمينه بالاحتجاج بهذا التأمين علي من آلت اليه ملكية السفينة بسند رسمي ، فإن المشرع لم يجد مخرجاً لهذا التعارض الا بتنظيم انقضاء الامتياز علي وجه السرعة في حالة بيع السفينة بيعاً اختيارياً (١) . وعلي ذلك فقد نصت المادة (٣٧ب بحري) علي انقضاء الامتياز في حالة بيع السفينة اختياراً اذ اجتمع شرطان هما :

---

(١) د . رفعت فخري . السابق . رقم ٥٧ ص ١٤٨ .

١ - مضي ستين يوماً من تاريخ اتمام شهر عقد البيع في سجل السفن .

٢ - ان يكون الثمن قد دفع .

غير ان الامتياز لا ينقضي بل ينتقل الي الثمن في حالتين هما :

١ - اذا كان الثمن لم يدفع بعد الي البائع اي لا زال مستحق الدفع في ذمة المشتري .

٢ - اذا كان الثمن قد دفع ولكن الدائنين الممتازين كانوا قد اعلنوا كلاً من البائع والمشتري علي يد محضر خلال مدة الستين يوماً من تاريخ اتمام شهر عقد البيع بمعارضتهم في دفع الثمن .

ومعني ذلك ان المشتري يجب عليه ان ينتظر ستين يوماً من تاريخ شهر عقد البيع في سجل السفن قبل ان يدفع الثمن الي البائع ، فإن حصلت معارضة خلال هذه المدة من دائني البائع الممتازين ، فانه يمتنع عليه الوفاء الي البائع حتي يستطيع الدائنون الممتازون مباشرة امتيازهم عليه ، اما اذا انقضت مدة الستين يوماً المذكورة دون حصول معارضة من دائني البائع الممتازين ، فان المشتري يمكنه عندئذ الوفاء بالثمن الي البائع (١) .

ويلاحظ ان التطهير من الامتيازات لا يشمل الا السفينة ، فلا يمتد الي اجرة النقل او الي ملحقات السفينة واجرة النقل لان النص يواجه الوضع العادي في بيع السفينة ، والبيع لا يشمل عادة هذه الحقوق (٣) .

### ثالثاً : تقادم الامتياز :

تنقضي حقوق الامتياز علي السفينة بمضي سنة عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار اليها في الحقوق الممتازة ذات المرتبة السادسة المشار اليها في المادة (٦/٢٩ بحري) حيث تنقضي ستة اشهر (١/٣٨م بحري) . ومع ذلك تمتد مده التقادم الي ثلاث سنوات اذا تعذر حجز السفينة المقرر عليها الامتياز في المياة الاقليمية المصرية . ولا يفيد من ذلك الا

---

(١) د . محمود سمير الشرقاوي . السابق . رقم ١٢٠ ص ١٣٤ .

(٢) د . رفعت فخري . السابق . رقم ٥٧ ص ١٤٩ .

الأشخاص الذين يتمتعون بالجنسية المصرية أو الذين لهم موطن بمصر ، أو الأشخاص الذين ينتمون الي جنسية دوله تعامل الرعايا المصريين بالمثل (م/٣٨/٥ بحري) (١) . وتخضع مدة التقادم لاسباب الوقوف والانقطاع المقررة في القواعد العامة والقاعدة ان مدة التقادم تبدأ في السريان من يوم استحقاق الدين (م/٣٨/٢ بحري) بالنسبة لبعض الامتيازات قطعاً لكل نزاع ، وذلك علي وجه الاتي :

١ – بالنسبة الي حقوق الامتياز الضامنة لمكافاه لانقاذ تبدأ مدة التقادم من يوم انتهاء هذه العمليات .

٢ – بالنسبة الي حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن التصادم والحوادث الاخري والاصابات البدنية ، يبدأ سريان التقادم من يوم حصول الضرر .

٣ – بالنسبة الي حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن هلاك البضائع والامتعة او تلفها، يبدأ سريان التقادم من يوم تسليم البضائع او الامتعة او من اليوم الذي كان يجب تسليمها فيه

٤ – بالنسبة الي حقوق الامتياز الضامنة لديون الاصلاحات والتوريدات وسائر الحالات الاخري المشار اليها في المادة (٦/٢٩ بحري) اي امتيازات المرتبة السادسة ، يبدأ سريان التقادم من يوم استحقاق الدين .

٥ – بالنسبة لحقوق الربان والطاقم وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل علي السفينة والتي تعتبر ممتازة من المرتبة الثالثة ، تعتبر مستحقة الدفع ، بحيث يجري عليها التقادم ، في الاجل المحدد لذلك في الاتفاق المبرم بينهم وبين المجهز ، ولا يقدر في ذلك الترخيص لهم باستلام دفعات مقدمة او تحت

---

(١) هذا الحكم مقتبس من التشريع الانجليزي الذي يأخذ بتشخيص السفينة، ويعتبر دعاوي الدائنين بسبب السفينة بوجه عام دعاوي عينية تتعلق بالسفينة، ويجيز توجيه المطالبة الي السفينة ذاتها لا الي مالكةا، ولذلك يقضي بوقف التقادم اذا لم يتيسر للدائن حجز السفينة لامكان مقاضاتها بسبب وجودها في المياة الاجنبية .  
راجع: د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٩٩ ص ٩٠ .

الحساب من حقوقهم ، اذ ان هذا الترخيص لا يؤدي الي اعتبار حقوقهم مستحقة الدفع باستلام مثل هذه الدفعات ولذا لا يصلح تاريخ استلام هذه المبالغ او الدفعات كأساس لاحتساب بداية مدة تقادم حقوق الامتياز المقررة لهذه الديون . هذا ولا يلحق التقادم الا حقوق الامتياز ذاتها دون الدين المضمون بالامتياز الذي يظل موجوداً ويصبح ديناً عادياً ، مالم ينقض بسبب خاص به . وتبعاً لذلك ينقضي الامتياز ذاته بمضي مدة تقادم الدين المضمون او بانقضاء ذلك الدين بسبب آخر من اسباب انقضاء الالتزام (١) . وانقضاء حق الامتياز بالتقادم دون انقضاء الدين المضمون بالامتياز بعد حكماً جديداً يخالف المتعارف عليه من القانون المدني الذي يعتبر وفاء (١) . بيد ان الشارع اراد ان يحمل الدائنين البحريين الممتازين علي الاسرع في المطالبة بديونهم منعاً من تراكم الحقوق الممتازة ورعاية لمصالح الدائنين المرتهنين وتجديداً لائتمان المجهز (٣) .

(١) د . محمود سمير الشرقاوي . السابق . رقم ١٢١ ص ١٣٦ .

(٢) د . مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٩٩ ص ٩١ .

(٣) وهذه القاعدة ذات اصل تاريخي . بل انها تمثل بعض ملامح ذاتية القانون البحري . ذلك ان القانون البحري – منذ القدم – كان في حرصه علي الدائنين انما يعبر عن حرصه الاول علي سلامة الرحلة البحرية واتمامها حتي تصل الي بر الامان . ويوصلها غانمة كان ينبغي علي جميع الدائنين الذين اسهموا في تحقيق هذه النتيجة المطلوبة ان يستوفوا ديونهم . فلا تخرج السفينة في رحلة جديدة الا وهي نظيفة ومطهرة من كل امتيازات الرحلة السابقة ، بحيث تستعيد قدرتها علي اجتذاب ائتمان الدائنين الجدد اللازمين لسلامة واتمام الرحلة الجديدة . لذلك كان الامتياز البحري ينقضي بخروج السفينة الي رحلة جديدة . وكانت تلك هي القاعدة البحرية القديمة التي استمرت تنطبق قروناً طويلة . ولكن تطور السفن والرحلات البحرية – التي اصبحت سؤيعة متكررة – اقتضي وضع مدة تقادم زمني محدد . اما تجديد القدرة علي جذب الائتمان في الرحلة الجديدة ، فإن قاعدة ترتيب الامتيازات علي اساس تقدم امتيازات الرحلة الاخيرة علي امتيازات الرحلة السابقة ، كفيلة بأن تؤدي هذه الوظيفة ، وهذا هو اصل قاعدة تقادم الامتياز البحري مع بقاء الدين البحري بوصفه ديناً عادياً .

راجع : د . علي البارودي . السابق . رقم ٢١١ ص ٢٦٣ .

## المطلب الثاني

### الرهن البحري

## L`hypothèque Maritime

### تمهيد وتقسيم :

يتخذ الضمان الاتفاقي الذي يمنحه القانون المدني للدائنين اما شكل الرهن الحيازي ، وهو الذي يرد علي منقول او عقار ، ويقتضي نقل حيازة الشئ محل الرهن من المدين الراهن الي الدائن المرتهن او الي شخص يعينه الطرفان ، او شكل اللرهن الرسمي ، وهو لا يرد الا علي عقار دون ان يقتضي خروج حيازة العقار محل الرهن من يد المدين الراهن الي الدائن المرتهن . ولما كانت السفينة مالاً منقولاً فانه لم يكن من سبيل لرهنها سوي رهنها رهنأ حيازيأ ، غير ان ترتيب هذا الرهن علي السفينة يتعارض مع مقتضيات الاستغلال البحري ويقف حائلاً دون الحصول علي الائتمان ، كما ان الرهن الحيازي يوقع الدائن في متاعب عملية واقتصادية وقانونية حيث ان الدائن المرتهن – وهو عادة بنك – لا يملك من الاجهزة الفنية والادارية ما يمكنه من تشغيل السفينة واقتضاء دينه ، فضلاً عن ان قيامه باستغلالها يعرضه للمسئولية عن حوادث الملاحة البحرية (١) .

ومن ناحية اخري فانه لم يكن في الاماكن رهن السفينة رهنأ رسمياً مع بقاء حيازتها في يد الراهن اذ ان الرهن الرسمي لا يجوز ان يرد الا علي عقار (م ١/١٣.٥ مدني) .

وقد ترتب علي عدم امكان رهن السفينة رهنأ رسمياً ان المجهز البحري – وثروته الرئيسية نكون اساساً من السفن – لم يكن في مقدوره الحصول علي ائتمان بحري . فكان عدم امكان تقرير رهن رسمي علي السفينة مدعاه لوضع

---

(١) د . عبدالفضيل محمد احمد . السابق . رقم ١٠٣ ص ٩٥ .



المجهز في منزلق قانوني حرج ، اذا ما اراد طلب الائتمان . ولا يخفي اثر ذلك من زعزعة الثقة في الائتمان البحري ، والابطاء في التقدم صناعة الملاحة البحرية وادائها لمهامها علي المستويين الوطني والدولي (١) .

والواقع ان عدم امكانية تقرير الرهن الرسمي علي المنقولات بصفة عامة انما يرجع الي ثلاثة اسباب جوهرية هي :

(اولاً) ان حق التتبع الذي يخوله الرهن الرسمي للدائن المرتهن يتعطل في المنقول بسبب تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية ومؤها ان من حاز منقولاً بحسن نية وسبب صحيح يكسب ملكية خالصة من التكاليف والقيود العينية (م ٢/٩٧٦ مدني) .

(الثاني) ان الرهن الرسمي يقتضي شهره حتي ينفذ في مواجهة الغير والمنقولات بوجه عام لا تخضع لنظام معين للشهر نظراً لكثرتها وتمائلها وسرعة انتقالها من يد الي اخري ومن مكان الي اخر .

(والثالث) ان المنقولات عادة زهيدة القيمة لا تتناسب واجراءات الرهن الرسمي المعقدة والنفقات اللازمة لانعقاده .

غير ان هذه الاسباب الثلاثة منتفية تماماً عندما يتعلق الامر بالسفينة ذلك ان السفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية ، ومن ثم يمكن احترام حق الدائن المرتهن في التتبع . كما ان القانون يوجب تسجيل السفينة وشهر التصرفات التي ترد عليها في سجل السفن لما لها من ذاتية خاصة ، فضلاً عن ان السفينة غالباً ماتكون ذات قيمة اقتصادية كبيرة تصلح اساساً لان تكون محلاً لاعتماد مالي كبير . ولما كان المعلول يدور مع العلة وجوداً وعدمياً ، فليس ثمة ما يمنع قانوناً من اجازة رهن السفينة رهنأ رسمياً (٢) .

لذلك اتجهت التشريعات في الدول المختلفة الي تقرير نظام الرهن

---

(١) د . زكي الشعراوي . السابق . رقم ٢٣٧ . ص ٣٠٢ .

(٢) د . مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٠٠ . ص ٩١-٩٢ .

البحري حيث عرفه القانون الانجليزي منذ زمن بعيد تحت اسم – " mort gage " كما اخذت به المانيا سنة ١٨٦١، وتقرر في التشريع الفرنسي بالقانون الصادر في ١٠ ديسمبر ١٨٧٤ المعدل بقانون ١٠ يوليو ١٨٨٥ ، ثم انتقل من فرنسا الي معظم البلاد . ولما كان اختلاف التشريعات الصادرة بشأن الرهن البحري من شأنه ان يثير التنازع فيما بينها ، فقد انعقد الاجماع علي ان القانون الواجب التطبيق ، في هذا الصدد هو قانون علم السفينة " La Loi de pavillon " ومن ثم ينتج الرهن المرتب علي السفينة وفقاً لقانون العلم اثره في كل البلاد ولو لم تأخذ بنظام الرهن البحري . كما نصت معاهدة بروكسل الموقعة في ١٠ ابريل ١٩٢٦ الخاصة بحقوق الامتيازات والرهن البحرية في مادتها الاولي علي ان الرهن البحرية التي تنشأ او تشهر وفقاً لقانون الدولة المتعاقدة التابعة لها السفينة تعتبر صحيحة ويجب احترامها في الدول المتعاقدة الاخرى (١) .

هذا وقد نظم المشرع البحري المصري احكام الرهن البحري بمقتضى القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ بشأن حقوق الامتياز والرهن البحرية الذي خصص القسم الثاني منه في المواد من ١٣ الي ٢٩ للرهن البحري ، وهو قانون منقول عن معاهدة بروكسل الموقعة في ١٠ ابريل ١٩٢٦ بخصوص الامتيازات والرهن البحرية ، ثم جاء قانون التجارة البحرية المصري الجديد لينظم الرهن البحري في المواد من ١٤ ال ٥٨ باحكام تتشابه الي حد كبير مع نظام الرهن الرسمي المقرر في القانون المدني بما يترتب علي ذلك من الرجوع الي الاحكام الواردة في القانون المدني بشأن الرهن الرسمي فيما لم يرد بشأنه نص في قانون التجارة البحرية بشأن الرهن البحري (٢٩) .

وفي دراستنا للرهن البحري في ظل قانون التجارة البحرية فاننا سنعرض في (فرع اول) لانعقاد الرهن البحري وشهره ، وفي (فرع ثان) لآثار ، ثم نعرض لانقضائه في (فرع ثالث) واخير) .

---

(١) د . مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٠٠ ص ٩٢ .

(٢) د . سميحة القليوبي . السابق . رقم ٥٨ ص ٧٣ .

## الفرع الاول

### انشاء الرهن البحري وشهره

يعتبر الرهن البحري انتمائاً اتفاقياً اي لا يترتب علي السفينة الا بموجب عقد بين المدين الراهن " مالك السفينة " والدائن المرتهن . ويشترط لانعقاد هذا العقد توافر الاركان الموضوعية العامة الواجب توافرها في كافة العقود من رضا ومحل وسبب ، وكذا ملكية المدين الراهن للسفينة ، واهليته القانونية للتصرف فيها . والقواعد القانونية الواجبة التطبيق في هذا الشأن هي ذات القواعد القانونية العامة الواردة في القانون المدني (م ١٠٣٣ مدني) . غير ان الرهن البحري ينفرد باحكام خاصة تتعلق بمحل الرهن وشكله واشتراط شهره بقيده في سجل السفن للاحتجاج به علي الغير ، وهذه الاحكام الخاصة هي التي سنقتصر علي دراستها فيما يأتي :

#### (اولاً) محل الرهن :

#### السفينة وملحقاتها :

لا يجوز ان يرد الرهن البحري الا علي سفينة بالمعني السالف بيانه (١) .

اما المراكب التي تقوم بالملاحة النهرية فيمتنع رهنأ بحرياً (٢) .

ويجوز رهن السفينة اياً كان الغرض الذي خصصت من اجله اي سواء اكانت سفينة تجارية ام سفينة صيد ام سفينة نزهة ، واياً كانت حمولتها (٣) .

---

(١) راجع سابقاً ص ٣٩ .

(٢) تجيز بعض التشريعات الاجنبية رهن المراكب رهنأ تأمينياً اسوة بالسفن كالتشريع الايطالي

(٣) تتطلب بعض التشريعات الاجنبية حمولة معينة في السفينة حتي يجوز رهنها كالتشريع الفرنسي والسنغالي (٢٠ طن) ، والتشريع اللبناني (٢ طن) والتشريع الارجنتيني (١٠ طن) .

ويتمد الرهن المقرر علي السفينة الي ملحقاتها اللازمة لاستغلالها وذلك دون حاجة الي ذكر هذه الملحقات صراحة في عقد الرهن لانها تعتبر من اجزاء السفينة ، غير انه يجوز الاتفاق صراحة علي استبعاد هذه الملحقات من الرهن وقصره علي السفينة ذاتها .

### رهن السفينة المملوكة علي الشيوخ :

اذا كانت السفينة مملوكة لعدة اشخاص علي الشيوخ ، فان رهنها يجوز بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة ارباع الحصص علي الاقل ، فاذا لم تتوافر هذه الاغلبية جاز رفع الامر الي المحكمة المختصة لتقضي بما يتفق ومصلحة المالكين علي الشيوخ(م٤٢ بحري) .

ولا يستلزم المشرع ان يقع الرهن علي السفينة بأكملها بل يجوز ان يقتصر الرهن علي حصة احد الشركاء فقط حيث يجوز للشريك ان يرهن حصته في السفينة (م١/٤٣ بحري) .

### رهن السفينة في دور البناء :

لما كان وصف السفينة لا يصدق علي المنشأ الا بعد اكمال بنائها فان المشرع قد حرص علي صراحة علي جواز رهن السفينة وهي في دور البناء (م٤٤ بحري) ، وذلك تحقيقاً لمصلحة كل من الباني والمجهز حيث يسمح رهن السفينة وهي في دور البناء للباني بالحصول علي الاموال اللازمة لاتمام البناء ، كما يقدم للمجهز ضماناً اتفاقياً يمكنه من استيفاء ما دفعه للباني من مقدم ثمن السفينة بالاولوية علي غيره فيتفادي قسمه الغرماء في حالة افلاس الباني (١) .

ولا يعتبر رهن السفينة في دور البناء استثناء من القواعد العامة التي تقضي ببطلان رهن المال المستقبلي (م٢/١.٣٣ مدني) وذلك لان السفينة في دور البناء لا تعتبر مالاً مستقبلاً بالنسبة لرهنها لان الرهن لا يقع ، في هذه

---

(١) د. عبدالفضيل محمد احمد . السابق . رقم ١٠٧ ص ٩٨ .

الحالة ، علي السفينة باعتبار ما ستكون بعد اتمام بنائها ، وانما يقع الرهن علي الاجزاء التي تم بناؤها فعلاً من السفينة ، وبالتالي فان اجزاء السفينة في دور البناء تعتبر مالم يوجد وقت الرهن (١) . ولما كانت السفينة لا تسجل بسجل السفن قبل اكمال بنائها فان رهن السفينة في دور البناء يجب ان يسبقه اقرار في مكتب التسجيل الواقع في دائرته محل البناء يبين فيه هذا الحل وطول السفينة وابعادها الاخرى وحمولتها علي وجه التقريب (م٤٤ بحري) ، كما يجب قيد الرهن في سجل السفن بكتب التسجيل الواقع بدائرته محل البناء (م٤٥ بحري) .

### رهن حطام السفينة :

تظل السفينة المرهونة محملة بالرهن حتي ولو اصبحت في حادث احوالها الي حطام اذ ينتقل الرهن المقرر عليها او علي حصه منها الي حطامها (م١/٤٣ بحري) وذلك تقوية لانتمان المجهز. ويعتبر البعض هذا الحكم تطبيقاً لمبدأ عدم تجزئة الرهن ، ومؤداه ان كل جزء من السفينة المرهونة ضامن لكل الدين ، كما ان كل جزء من الدين مضمون بالسفينة كلها (م١٠٤١ مدني) (٢) . غير ان هذا الرأي محل نظر ، لان مبدأ عدم تجزئة الرهن يفترض بداهة وقوع الرهن علي كل اجزاء السفينة ، ولا يعتبر الحطام من اجزاء السفينة لانها تفقد هذا الرهن علي كل اجزاء السفينة ، ولا يعتبر الحطام من اجزاء السفينة لانها تفقد هذا الوصف متي صارت كذلك . والراجح ان المشرع اراد ان يبقي حق الدائن المرتهن وينقله الي ثمن حطام السفينة كنوع من الحلول العيني اي حلول ثمن الحطام كمحل للرهن محل السفينة التي صارت حطاماً (٣) .

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوي . السابق . رقم ١٢٧ ص ١٤ .

(٢) د . مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٠٧ . ص ٩٤ .

(٣) د . علي البارودي . السابق . رقم ٢١٤ ص ٢٦٦ ، د . محمود سمير الشرقاوي . السابق . رقم ١٢٥ ص ١٣٩ ، د . زكي الشعراوي . السابق . رقم ٢٤ . ص ٣٠٨ .

## استبعاد اجرة النقل والاعانات :

لما كان الرهن يستبقي حيازة السفينة واستغلالها ، فان الرهن المقرر علي السفينة لا يسري علي اجرة النقل (م ٢/٤٣ بحري) . ذلك ان الاجرة تعتبر من الثمار التي يبقي للمدين الرهن حرية التصرف فيها . كذلك لا يسري الرهن البحري علي مايعتبر من ملحقات السفينة ولا علي ما يعتبر من ملحقات الاجرة ، وفي ذلك يختلف الرهن البحري عن الامتيازات البحرية اذا كما سبق ورأينا (١)، يشمل محل الامتياز اجرة النقل وما يعتبر من ملحقات السفينة واجرة النقل .

ويخرج عن محل الرهن – ايضاً – الاعانات او المساعدات التي تمنحها الدولة او احد الاشخاص الاعتبارية العامة للسفينة (م ٢/٤٣ بحري) وذلك حتي يتحقق الغرض الذي تهدف اليه الدولة من هذه المعونات ، وفي ذلك يشتهبه الرهن البحري بالامتيازات البحرية (٢) .

## استبعاد تعويضات الاضرار ومبلغ التأمين :

استبعد المشرع البحري من محل الرهن – ايضاً – مبالغ التعويضات المستحقة للمالك عن الاضرار التي تلحق بالسفينة او بمقتضي عقود التأمين (م ٢/٣٤ بحري) ، وذلك علي خلاف القاعدة المقررة في القانون المدني التي تقضي بأنه اذا هلك العقار المرهون او تلف لاي سبب كان ، انتقل الرهن بمرتبته الي الحق الذي يترتب علي ذلك كالتعويض او مبلغ التأمين (م ١٠٤٩ مدني) .

علي ان القانون البحري وان لم يأخذ بمبدأ الحلول العيني بقوة القانون في تعويض التأمين ، الا انه اجاز للراهن ان يحول حقه في تعويض التأمين الي الدائن المرتهن ، فنص علي انه يجوز الاتفاق في عقد الرهن صراحة علي ان

---

(١) راجع سابقاً ص ١٢٠ .

(٢) راجع سابقاً ص ١٢٤ .

يستوفي الدائن المرتهن حقه من مبلغ التأمين ، بشرط قبول المؤمنين لذلك كتابة او اعلانهم به (م ٢/٤٣ بحري) . ولهذا الحكم اهمية اذا روعي ان السفن يؤمن عليها في الغالب وان حقوق الامتياز البحرية لا ترد علي تعويض التأمين ، ومن ثم يكون الدائن المرتهن مطمئناً الي استيفاء ما يستحقه في حالة هلاك السفينة او تلفها من مبلغ التأمين دون ان يخشي مزاحمة من الدائنين الممتازين علي (١) .

### (ثانياً) شكل الرهن البحري (الرسمية)

الرهن البحري عقد شكلي ، وفي ذلك تنص المادة (٤١ بحري) علي ان رهن السفينة لا ينعقد الا بعقد رسمي . وهذا النص يعتبر تطبيقاً لنص اشمل هو نص المادة (١/١١ بحري) الذي يقضي بوجود ان تقع كافة التصرفات التي ترد علي السفينة بمحرر رسمي والا كانت باطلة . وعلي ذلك فان الرسمية ركن في الرهن البحري يترتب علي تخلفها بطلانه بطلاناً مطلقاً . يستطيع كل ذي مصلحة ان يتمسك به وفي ايه حاله تكون عليها الدعوي حتي امام محكمة النقض وتستطيع المحكمة القضاء بهذا البطلان من تلقاء نفسها .

ويحرر عقد الرهن امام الموظف المختص باحد مكاتب التوثيق التابعة لمصلحة الشهر العقاري اذا كان الرهن يقع داخل الجمهورية ، فاذا وقع رهن في الخارج وجب تحرير العقد امام القنصل المصري في الخارج ، وعند عدم وجوده امام الموظف المحلي المختص (م ٢/١١ بحري) .

وليس ثمة مانع من اي يتضمن السند المنشئ للرهن البحري شرط الاذن ، وحينئذ يترتب علي تظهير السند انتقال حق الرهن الي المظهر اليه ، ويجب التأشير باسم المظهر اليه (الدائن الجديد) في قيد الرهن (م ٤/٨ بحري) . واذا كان عقد الرهن البحري لا يقع الا رسمياً ، فالوعد بالرهن البحري ايضاً يجب ان يفرغ في الشكل الرسمي ، وذلك بمقتضي لمادة (٢/١٠١ مدني) التي تنص علي انه : " اذا اشترط القانون لتمام العقد استيفاء شكل

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٠٩ ص ٩٥ .

معين . فهذا الشكل يجب مراعاته ايضاً في الاتفاق الذي يتضمن الوعد بإبرام العقد " .

ولما كانت السفينة تخضع للرهن الرسمي فانه اذا لم يتضمن القانون البحري حكم بعض المسائل يجب الرجوع في شأنها الي القواعد العامه المتعلقة بالرهن الرسمي علي العقارات ، ومن ثم يجب تخصيص السفينة في عقد الرهن والا كان الرهن باطلاً وذلك وفقاً للمادة (٢/١٠٣٥ مدني) التي توجب تخصيص محل الرهن الرسمي اي تعيينه تعيناً دقيقاً والا وقع الرهن باطلاً ، فيجب ان يذكر في عقد الرهن اسم السفينة المرهونه وحمولتها وجنسيته وميناء تسجيلها وتاريخ شهادة التسجيل وغيرها من البيانات اللازمة لتحديد ذاتيتها (١) .

### (ثالثاً) شهر الرهن البحري :

#### القيد في سجل السفن :

يكون شهر الرهن علي السفينة بالقيد في سجل السفن بمكتب ميناء تسجيل السفينة . اما اذا وقع الرهن علي السفينة وهي في دور البناء فيقيد في سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع في دائرته مكان بناء السفينة (م٤٥ بحري) . والقيد في سجل السفن لازم لسريان الرهن في حق الغير ممن له مصلحة في عدم سريان الرهن في مواجهته كمشتري السفينة او الدائن العادي او الدائنين المرتهين الآخرين .

#### إجراءات القيد :

يجب لاجراء القيد ، وفقاً لنص المادة ٤٦ بحري ، تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن ، ويرفق بها قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان بوجه خاص علي ما يأتي:

---

(١) د. فايز نعيم رضوان . السابق . رقم ١٣٤ ص ١٦١ .



- ١ - اسم كل من الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته .
- ٢ - تاريخ العقد .
- ٣ - مقدار الدين المبين في العقد .
- ٤ - الشروط الخاصة بالوفاء .
- ٥ - اسم السفينة المرهونة ووصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل او إقرار بناء السفينة .
- ٦ - المحل المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل الذي يتم فيه القيد ويثبت مكتب التسجيل ملخص عقد الرهن ومحتويات القائمتين المشار اليهما عاليه في سجل السفن . ويسلم الطالب احدهما بعد التأشير عليها بما يفيد حصول القيد مع إثبات ذلك في شهادة التسجيل (م ٤٧ بحري) ولم يحدد القانون مدة محددة لاجراء القيد ، ولكن من مصلحة الدائن المرتهن القيام به في اقرب وقت لان تاريخ القيد هو الذي يحدد مرتبة الرهن (م ٥٠ بحري) .

### تجديد الرهن :

والقيد في سجل السفن ، يحفظ الرهن مدة عشر سنوات من تاريخ اجرائه ، كالرهن الرسمي ، ويتعين تجديد هذا القيد قبل انتهاء العشر سنوات المذكورة والا بطل أثره اي امتنع الاحتجاج به علي الغير (م ٤٩ بحري) ويكون تجديد الرهن نافذاً لمدة عشر سنوات من تاريخ إجراء التجديد لمدة عشر سنوات أخرى وهكذا الي ان ينقضي الرهن (١) .

---

(١) كانت المادة (١/٢٠) كم قانون الامتيازات والرهن البحرية الملغي رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١) تقضي بأن القيد يحفظ الرهن لمدة خمس سنوات ، وتوجب تجديده قبل مضي الخمس سنوات والا بطل أثره . وكانت هذه المدة اقصر من مدة سريان الرهن الرسمي وهي عشر سنوات . وقيل في تبرير قصر مدة الرهن البحري ان السفينة، علي عكس العقار، قابلة للنقص السريع في قيمتها. (راجع د . مصطفى كمال طه . السابق رقم ١٤٤ ، ٩٧) لكن المشرع أثر في قانون التجارة البحرية التسوية بين الرهن البحري والرهن العقاري من حيث مدة سريان القيد وجعلها عشر سنوات من تاريخ إجراء القيد .

## شطب القيد :

إذا انقضى الدين المضمون بالرهن لاي سبب كان او انقضى الرهن وحده بالبطلان او الفسخ او بتنازل الدائن عنه او بطل القيد لعيب شكلي فلا محل – عندئذ – لاستيفاء القيد ، ويجوز للراهن وللغير ممن يضار ببقاء القيد ان يطلب شطبه . ويحصل شطب القيد بأحد طريقتين : إما باقرار موقع من الدائن المرتهن ومصداقاً علي توقيعه بموافقة علي شطب قيد الرهن ، واما بمقتضي حكم قضائي اذا رفض الدائن شطب القيد طواعية ( م ٥٨ بحري ) .

ولا يكون شطب القيد بإزالتة ، بل يكون بالتأشير به علي هامش القيد مع بيان السند الذي تم الشطب بمقتضاه سواء اكان تقرير الدائن ام الحكم القضائي بحسب الاحوال .

## الفرع الثاني

### آثار الرهن البحري

ينتج الرهن البحري آثاراً بالنسبة لطرفي الرهن ، كما يؤدي قيد الرهن الي ترتيب آثار بالنسبة للغير . وذلك علي التفصيل الآتي :

### (اولاً) آثار الرهن البحري بالنسبة لطرفيه :

#### ١ – بالنسبة للمدين الراهن :

لا يؤدي رهن السفينة الي حرمان المدين الراهن من حيازة السفينة بل تظل له ولا تنتقل الي حيازة الدائن المرتهن ، خلافاً للرهن في المنقولات ، ومن ثم يستطيع المدين الراهن ان يستعمل سفينة وان يستغلها وان يتصرف فيها بكافة انواع التصرفات وذلك بنقل ملكيتها او إعادة رهنها، وذلك طالما لم يسارع الدائن المرتهن بقيد حضر الحجز في سجل السفن ، حيث تقضي المادة

(٥١ بحري) بأنه لا يجوز التصرف في السفينة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن . ولما كانت السفينة المرهونة تبقى في حيازة المدين الراهن ، فان ذلك يرتب عليه الواجبات التي نص عليها القانون المدني بشأن الرهن الرسمي وخاصة المحافظة علي السفينة المرهونة و ضمان سلامتها . كما يستطيع الدائن المرتهن ان يعترض علي كل عمل او تقصير من شأنه إنقاص ضمانه إنقاصاً كبيراً وله في حالة الاستعجال ان يتخذ ما يلزم من الوسائل التحفظية وان يرجع علي الراهن بما ينفق في ذلك (م ١٠٤٧ مدني) ، وكذلك إذا تسبب الراهن بخطئه في هلاك السفينة المرهونة او تلفها ، كان للدائن المرتهن الخيار بين ان يتقاضي تأميناً كافياً او ان يستوفي حقه فوراً (١٠٤٨ مدني) .

## ٢ – بالنسبة للدائن المرتهن :

يترتب علي عقد الرهن البحري حق عيني تبقي للدائن المرتهن علي السفينة . ولكن الدائن المرتهن قبل ان يكون صاحب حق عيني تبقي علي السفينة فهو دائن عادي لمجهزها ، ومن ثم يكون له ضماناً عاماً علي جميع اموال المدين المرتهن . ويترتب علي ذلك ان الدائن المرتهن لا يستطيع ان يتخذ الاجراءات التنفيذية علي اموال المجهز قبل ان يفرغ من التنفيذ علي السفينة . فاذا لم تكف السفينة للوفاء بحقه كان له ان ينفذ علي باقي اموال المجهز بأمر يصدر علي عريضة من قاضي التنفيذ وفقاً لاحكام قانون المرافعات (١) .

ولا يجوز الاتفاق بين المدين والدائن المرتهن علي تملك هذا الاخير للسفينة عند حلول اجل الدين وعدم استيفائه فيما يعرف بشرط " التملك عند عدم الوفاء " ، كما لا يجوز الاتفاق بينهما علي بيع السفينة المرهونة دون اتباع الاجراءات التي فرضها القانون فيما يعرف بشرط " الطريق الممهد " (م ١/١٠٥٢ مدني) ، بيد انه يجوز الاتفاق بينهما بعد حلول أجل الدين علي ان ينزل المدين للدائن المرتهن عن السفينة المرهونة (م ٢/١٠٥٢ مدني) .

---

(١) د . فايز نعيم رضوان . السابق . رقم ١٤١ ص ١٦٤ .

## ثانياً) آثار الرهن البحري بالنسبة الي الغير :

يسري حق الرهن البحري في مواجهة الغير عند تمام إجراءات قيده فيكون للدائن المرتهن ان يستوفي حقه بالاولوية او بالافضلية عن باقي الدائنين العاديين ، كما يكون له سلطة تتبع السفينة في اي يد تكون :

### ١ – حق التقدم :

يتقدم الدائن المرتهن الدائنين العاديين للمجهز ، ولكنه يلي في المرتبة اصحاب حقوق الامتياز البحرية بمراتبها الست التي سبق بيانها (١) ، واذا تعدد الدائنون المرتهنون احتسبت مرتبة كل منهم بحسب اسبقية قيد رهنه ، وتحسب الاقدمية علي اساس تاريخ قيد كل رهن ، فاذا حدث وقيدت عدة رهون في يوم واحد تساوت هذه الرهون في المرتبة (م ٥٠ بحري) .

وقيد الرهن لا يضمن ميزة التقدم للدائن المرتهن بالنسبة لاصل الدين فقط ، بل يترتب علي القيد ، ايضاً ، ضمان مصاريف العقد والقيد وتجديد القيد وفوائد سنتين في نفس مرتبة اصل الدين (م ١٠٥٨ مدني ) ، ويقصد بفوائد السنتين علي تسجيل تنبيه نزع الملكية (٢) .

### ٢ – حق التتبع :

يخول عقد الرهن البحري للدائن المرتهن ، ايضاً ، ميزة التتبع علي النحو المعلوم وفقاً للقواعد العام (٢/١٠٦٠ مدني) ولا تظهر اهمية حق التتبع الا بالنسبة لتصرفات المدين الراهن التي من شأنها نقل ملكية الشئ المرهون قبل ان يقيد الدائن المرتهن محضر الحجز في سجل السفينة ، ذلك ان

---

(١) راجع سابقاً ص ١١٣ .

(٢) د . علي جمال الدين عوض . السابق . رقم ٨٨٤ ص ٥٥٨ ، د . محمود سمير الشرقاوي . السابق . رقم ١٣٧ ص ١٤٩ ، د . سميحة القليوبي . السابق . رقم ٧١ ص ٨١ .

التصرفات التي تتم بعد قيد محضر الحجز تعد باطلة ، ويكون للدائن بالتالي ان يستوفي حقه بالافضلية تحت يد الحائز . وهذا ما تنص عليه المادة (٥١ بحري) حيث تقضي بأن الدائنين المرتهين لسفينه او لجزء منها يتتبعونها في ايد كانت ، ولا يجوز التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن .

فإذا انتقلت ملكية السفينة المرهونة او بعضها قبل قيد محضر الحجز فعلي الدائن المرتهن الذي اتخذ اجراءات التنفيذ علي السفينة ان يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التنبيه عليه علي يد محضر بدفع الثمن (م ١/٥٤ بحري) . وحائز السفينة ، شأنه في ذلك شأن حائز العقار المرهون ، هو كل شخص تنتقل اليه ملكية السفينة المرهونة قبل قيد محضر الحجز في سجل السفن ( م ٥١ بحري ) دون ان يكون مسؤولاً مسئولية شخصية عن الدين المضمون بالرهن بوصفه كفيلاً او مديناً متضامناً ( م ١٠٦٠ مدني ) .

فإذا تم الاعلان والتنبيه يكون الحائز بالخيار بين امور اربعة وفقاً للقواعد العامة : فإما ان يدفع الدين ويحل محل الدائن المرتهن في حقوقه ، او يطهر السفينة من الرهن ، او يتخلي عنها ، او يتحمل اجراءات الحجز والبيع ، وتطبق في هذا الشأن احكام القانون المدني المتعلقة بالرهن الرسمي مع مراعاة الاحكام الخاصة التي اوردها القانون البحري بشأن تطهير السفينة من الرهن (١) .

### الرهن الواقع علي حصة في السفينة :

اذا كان الرهن واقعاً علي حصه في السفينة فانه ينبغي التفرقة بين فرضين :

(الاول) : ان تكون الحصة المرهونة لا تزيد علي نصف السفينة ، وفي هذه الحالة لا يستطيع الدائن اتخاذ اجراءات بيع السفينة بأكملها بل يقتصر الامر علي طلب بيع الجزء المرهون منها .

---

(١) راجع لاحقاً ص ١٤٧ .

(والثاني) ان تكون الحصّة المرهونة تزيد علي نصف السفينة ، وفي هذه الحالة يجوز للدائن بعد اجراء الحجز ، الحصول علي امر من المحكمة ببيع السفينة بأكملها .

ويجب علي الدائن في الحالتين ان ينبه رسمياً علي باقي الشركاء علي الشيوخ قبل بدء اجراءات البيع بخمسة عشر يوماً بدفع باقي الدين المستحق له او الاستمرار في اجراءات التنفيذ ( م ٥٢ بحري) . وهذا الحكم نتيجة منطقية للمبدأ المنصوص عليه في المادة (١٨ بحري) ومؤداه ان السيادة في الشيوخ تكون لاغلبية الحصص ، وان الرهن الواقع علي أكثر من نصف السفينة لا يمكن ان يتقرر والحالة هذه الا بموافقة الاغلبية (١) .

### بطلان بيع السفينة المرهونة لاجنبي :

استحدثت المادة (٥٧ بحري) حكماً جديداً حين قررت انه اذا بيعت السفينة المرهونة بيعاً اختيارياً لاجنبي كان البيع باطلاً مالم ينزل الدائن المرتهن في عقد البيع عن الرهن ، ويعاقب كل من يخالف هذا الحكم بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنية او بإحدي هاتين العقوبتين . وقد روعي في استحداث هذا الحكم مصلحة الممول المصري حيث خشي المشرع في حالة بيع السفينة لاجنبي ان يبعدها عن مصر فيضيع ضمان الدائن المصري او يتعذر عليه الافادة منه ، فابطل البيع ، مالم تنتفي علة البطلان بتنازل الدائن المرتهن عن الرهن ، ومتي تم هذا التنازل وقع بيع السفينة لاجنبي صحيحاً (٢) بشرط الحصول علي إذن من الوزير المختص طبقاً للمادة (١/١٢ بحري) كما ذكرنا سابقاً .

---

(١) د . مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٢١ ص ١٠٠ .

(٢) د . رفعت فخري . السابق . رقم ٦٤ ص ١٦٢ .

## الفرع الثالث

### انقضاء الرهن البحري

ينقضي الرهن البحري بأحد الاسباب الآتية :

#### ١ - انقضاء الدين :

ينقضي الرهن بانقضاء الدين المضمون بالرهن ، اياً كان سبب الانقضاء طبقاً للقواعد العامة ، باعتبار ان الرهن تابع للدين المضمون به . وعلي هذا إذا انقضي الدين المضمون بالوفاء او المقاصة او اتحاد الذمة او الایراء او التجديد او التقادم ، فإن الرهن المقرر علي السفينة ينقضي بالتبعية . ومع ذلك يعود الرهن متي عاد الدين بزوال السبب الذي انقضي به كما لو ثبت بطلان الوفاء او الایراء ، وذلك دون اخلال بالحقوق التي يكون الغير حسن النية قد كسبها في الفترة ما بين انقضاء الحق وعودته ( م ١٠٨٢ مدني ) .

#### ٢ - هلاك السفينة :

ينقضي الرهن البحري بهلاك السفينة المرهونة ، بيد ان الرهن المقرر عليها يبقي وينتقل الي حطامها ( م ١/٤٣ بحري ) فيكون للدائن المرتهن ميزة التقدم علي باقي الدائنين في استيفاء حقه من ثمن الحطام (١) . ولا يؤدي هلاك السفينة الي الاخلال بحق الدائن المرتهن في ان يقتضي حقه فوراً وقبل حلول الاجل او يحصل علي تأمين كاف من المدين ، سواء أكان الهلاك ناشئاً عن خطأ المدين ام ناشئاً عن سبب اجنبي (٢) .

#### ٣ - التطهير :

ينقضي الرهن البحري - ايضاً - بتطهير السفينة منه ، ويحصل تطهير السفينة بقوة القانون في حالة البيع الجبري اذ يترتب علي حكم مرسي المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين الي ثمنها ( م ٥٣ بحري ) .

---

(١) راجع سابقاً ص ١٣٧ .

(٢) راجع سابقاً ص ١٤٣ .

وقد يحصل التطهير اختيارياً متى قام به حائز السفينة ، ويجوز للحائز ان يقوم بتطهير السفينة اذا اراد اتقاء اجراءات الحجز والبيع سواء قبل البدء في هذه الاجراءات او خلال الخمسة عشر يوماً التالية لاعلان محضر الحجز اليه او التنبيه عليه رسمياً بدفع الثمن . وقد بينت المادة (٢/٥٤ بحري) الاجراءات التي يجب علي الحائز القيام بها لتطهير السفينة من الرهن فأوجب علي الحائز ان يعلن جميع الدائنين المقيدون في سجل السفن علي يد محضر في محلهم المختار في عقود انشاء الرهون بما يأتي :

١ - ملخص من عقده مع بيان تاريخ العقد واسم السفينة ونوعها وحمولتها و ثمنها والمصاريف التي انفقها علي العقد والقيود في سجل السفن .

٢ - قائمة بالديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها واسماء الدائنين .

ويجب علي الحائز ان يقرر في ذات الاعلان الذي يوجهه الي الدائنين استعداداه لدفع الديون المضمونة بالرهن فوراً سواء اكانت مستحقة الاداء ام غير مستحقة وذلك في حدود ثمن السفينة الذي يلتزم بدفعه .

فإذا تم هذا الاعلان من الحائز ، فانه يحق لكل دائن ان يطلب بيع السفينة او جزء منها بالمزاد مع إقراره بزيادة العشر وتقديم كفالة بالثمن والمصاريف (م ١/٥٥ بحري)، ويجب إعلان هذا الطلب الي الحائز موقعاً من الدائن خلال عشر ايام من تاريخ اعلان الحائز للدائنين بطلب تطهير السفينة من الرهون ، ويشتمل طلب الدائنين علي تكليف الحائز بالحضور امام المحكمة التي توجد السفينة في دائرتها او المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء تسجيل السفينة اذا كانت غير موجودة في احد الموانئ المصرية وذلك لسماح الحكم باجراء البيع بالمزاد (م ٢/٥٥ بحري) .

غير انه اذا لم يتقدم اي دائن مرتهن بطلب من هذا القبيل فللحائز ، اي مشتري السفينة المرهونة ، ان يطهر السفينة من الرهون بإيداع الثمن خزانة



المحكمة ، وله في هذه الحالة ان يطلب شطب القيود دون اتباع اية إجراءات اخري (م٥٦ بحري) .

#### ٤ - التنازل :

واخيراً ينقضي الرهن البحري بتنازل الدائن المرتهن عنه ، وفي هذه الحالة يتعين ان يقدم المدين ، الذي يطلب شطب قيد الرهن ، إقراراً موقعاً عليه من الدائن ومصدقاً علي توقيعاً بموافقة علي شطب قيد الرهن . اما تنازل الدائن المرتهن عن مرتبة رهنه لدائن آخر فلا يؤدي الي انقضاء الرهن ذاته ، بل يؤدي الي تأخير مرتبة الدائن المتنازل عن مرتبته الاصلية .

## المبحث الاول

### الربان

## le capitaine

### تمهيد وتقسيم :

الربان هو اهم اشخاص الملاحة البحرية علي متن السفينة ، وهو عميد رجال الطاقم ، من ضباط ومهندسين وملاحين ، وذلك لما يتمتع به من سلطات واسعة نظراً للطبيعة الخاصة للرحلة البحرية ، ذلك ان السفينة وهي في عرض البحر تكون بعيدة عن سلطان الدولة وعن الرقابة المباشرة والمستمرة للمجهز ، وتقضي سلامه الرحلة البحرية ان يكون هناك شخص له الكلمة العليا في قيادة السفينة وادارتها ، علي ان يكون مسؤولاً في المقابل عن نتائج اعماله اللازمة للسفينة والرحلة . وقد عرض قانون التجارة البحرية للربان في الفصل الثاني من الباب الثاني في المواد من ٩٢ الي ١٠٨ ، وتكمل هذه الاحكام نصوص القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الامن والنظام والتأديب علي السفن ، والذي عرض علي نحو مفصل لسلطات الربان .

ونعرض للربان في اربعة مطالب علي النحو الاتي :

**المطلب الاول :** تعيين الربان وعزله .

**المطلب الثاني :** اختصاصات الربان .

**المطلب الثالث :** المركز القانوني للربان .

**المطلب الرابع :** مسؤولية الربان .

## المطلب الاول

### تعيين الربان وعزله

#### (اولاً) تعيين الربان :

يتولي مجهز السفينة تعيين الربان(م٩٢ بحري) . وعلي المجهز عند تعيينه للربان ان يراعي الشروط التي يتطلبها القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ الخاص بالمؤهلات واعداد الربانبة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين علي السفن ، والقرارات الوزارية التي صدرت تنفيذاً لهذا القانون (١) .

وقد بينت المادة الخامسة من القانون المذكور الشهادات البحرية التي تخول لحاملها شغل وظيفة ربان ، وتختلف هذه الشهادات باختلاف حمولة السفينة ونوع الملاحة التي تقوم بها . وتعتبر شهادة " ربان " اعلي الشهادات المطلوبة في الربانبة ، حيث يستطيع حاملها قيادة السفن من اية حمولة ومن اي نوع وفي اية رحلة .

ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد علي سنة وبغرامة لا تتجاوز ٢٠٠ جنية او بإحدي هاتين العقوبتين كل مالك او مستغل يعين رباناً لا تتوافر فيه المؤهلات التي تتطلبها القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ (م ١١) .

وفي حالة وفاه الربان او غيابة او وجود مانع آخر، يقوم الضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة مقامة (م١/٩٣ بحري) .

#### (ثانياً) عزل الربان :

يتولي مجهز السفينة عزل الربان (م ٩٢ بحري) وذلك في اي وقت يشاء ولاي سبب يراه . وحق المجهز في عزل الربان حق مطلق يتعلق بالنظام العام ، فلا يجوز الاتفاق علي حرمان المجهز منه . والحكمة من ذلك ترجع الي ان الربان يتمتع بسلطات واسعة في مباشرته لعمله ، وهي سلطات دقيقة وخطيرة

---

(١) راجع علي وجه الخصوص قراري وزير النقل والمواصلات والنقل البحري رقم ٦٩ لسنة ١٩٨٢ ، رقم ٥٠ لسنة ١٩٨٣ .

مبناها الثقة باعتباره يعمل بعيداً عن رقابة المجهز ، ويمكن ان تترتب علي افعالة مسئولية كبيرة يتحملها هذا الاخير ، ومن ثم وجب تمكين المجهز من التخلص من ارتباطه بالربان متي فقد الثقة فيه في اي لحظه ولاي سبب (١) .

غير ان هذا الحق المطلق للمجهز في عزل الربان يقابله حق لهذا الاخير في الحصول علي تعويض ان كان له مقتض وفقاً للقواعد العامة (م٩٢ بحري) بان تم عزله في وقت غير مناسب او بدون عذر مقبول . وهذا الحكم يتمشي مع القواعد العامة في الوكالة والتي تلزم الموكل بتعويض الوكيل عن الضرر الذي يلحقه من جراء عزله اذا كانت الوكالة بأجر (م٧١ مدني) ، كما انه يتفق مع العدالة اذا انه يحمي الربان وهو الطرف الضعيف من تعسف المجهز وهو الطرف القوي (٢) ، فضلاً عن ان من شأن هذا الحكم الحد من حرية المجهز المطلقة حتي لا يستعمل حق العزل في غير الاغراض والاهداف التي شرع من أجلها (٣) .

---

(١) د. عبدالفضيل محمد احمد . السابق . رقم ١٧٣ ص ١٤١ .

(٢) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢١٩ ص ١٦٤ .

(٣) كان التقنين البحري الملغي لا يعطي الربان المعزول اي حق في المطالبة بالتعويض الا في حالة وجود اتفاق كتابي . وقد كان هذا الحكم محلاً للنقد الفقهي لمجافاته للقواعد العامة ومقتضيات العدالة . راجع : د . علي البارودي . السابق . رقم ٧٨ ص ٩٨

د. سميحة القليوبي . السابق . ص ١٤٧ ، د. فايز رضوان . السابق . رقم ٢٠٤ ص ٢٢٧ .

## المطلب الثاني

### اختصاصات الربان

يباشر الربان نوعين من الاختصاصات : اختصاصات عامة يباشرها بوصفه ممثلاً للسلطة العامة علي ظهر السفينة ، واختصاصات خاصة يباشرها بوصفه تابعاً وممثلاً للمجهز . ونخصص لكل نوع من هذه الاختصاصات فرعاً مستقلاً .

### الفرع الاول

#### اختصاصات الربان

##### بوصفه ممثلاً للسلطة العامة

لما كانت السفينة ، وهي في عرض البحر ، بعيدة عن سلطان الدولة ، فان الربان يمثل الدولة التي تحمل السفينة علمها ، ومن ثم تكون له سلطة حفظ الامن والنظام علي ظهر السفينة ، فضلاً عن سلطة الموظف العام في اثبات ما يقع علي ظهرها من وقائع او تصرفات قانونية . وعلي ذلك تكون للربان علي ظهر السفينة سلطة التحقيق في الجرائم التي تقع عليها ، وسلطة تأديب الاشخاص الموجودين علي ظهرها ، وسلطة توثيق التصرفات والوقائع التي تتم اثناء الرحلة البحرية . وتفصيل ذلك فيما يلي :

##### (اولاً) سلطة التحقيق :

اذا وقعت جريمة علي ظهر السفينة تولي الربان ، الي حين وصول السلطات المختصة ، جمع الاستدلالات واجراء التحريات التي لا تحتمل التأخير ، وله عند الاقتضاء ان يأمر بالتحفظ علي المتهم وان يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة علي الاشياء التي قد تفيد في اثبات الجريمة ( م ١/٩٨ بحري) . ويحرر الربان تقريراً بالاجراءات التي اتخذها ويسلم هذا التقرير مرفقاً به محضر جمع الاستدلالات والاشياء المضبوطة الي النيابة العامة او احد رجال

الضبطية القضائية في اول ميناء مصري (م ٢/٩٨ بحري) .

وهذا ويكون للربان صفة الضبطية القضائية فيما يتعلق بالجنايات والجنح التي ترتكب اثناء الرحلة من جانب البحارة او المسافرين ، فيتولي إجراء التحريات الاولية ويثبتها في محضر ، وله عند الضرورة القاء القبض علي المتهم وحبسه احتياطياً ، وذلك حتي يتم تسليمه الي سلطات الميناء المسجلة فيه السفينة (م ١ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الامن والنظام والتأديب في السفن) .

ولما كانت السفينة تكتسب الجنسية المصرية متي قيدت في سجل السفن بمصر ، فان الجرائم التي ترتكب علي سفينة مصرية تعتبر كما لو كانت قد ارتكبت في اراضيها ، ومن ثم ينعقد الاختصاص للقضاء المصري ، تختص المحاكم التي يقع في دائرتها الميناء المسجلة فيه السفينة بنظر الجنايات والجنح التي ترتكب علي ظهرها (م ١/٩ بحري ، م ٢٥ ، ٢٦ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠) ، متي ارتكبت الجريمة في اعالي البحار . اما اذا كانت الجريمة قد وقعت والسفينة داخل المياه الاقليمية لدولة اخري فلا يختص القضاء المصري الا بصفة احتياطية ، اي اذا لم يتم القضاء الاجنبي بتوقيع العقوبة ( م ١/٩ بحري ) (١) .

#### (ثانياً) سلطة التأديب :

لربان السفينة علي الاشخاص الموجودين عليها كافة السلطات التي يقتضيها حفظ النظام والامن علي السفينة وسلامة الرحلة ، وله توقيع العقوبات التأديبية وفقاً للقوانين الخاصة بذلك (م ٢/٩٦ بحري) .

وعلي ذلك فإنه يكون للربان توقيع عقوبة الحجز من يوم الي اربعة ايام او الغرامة بين اجر يوم الي اربعة ايام علي اي فرد من افراد الطاقم يرتكب احدي المخالفات المنصوص عليها في المادة الثانية من القانون رقم ١٦٧ لسنة

---

(١) راجع سابقاً ص ٦١ .

١٩٦٠ ، وفي حالة العود يضاعف الحد الاقصى للعقوبة (م ٣ من القانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠) .  
كما يكون للربان توقيع الجزاء علي كل شخص بالسفينة من غير افراد الطاقم يرفض الامتثال  
للتدابير التي يأمر بها الربان او يخالف امراً لأحد الضباط او يحدث اضطراباً بالسفينة او يتلف  
ادواتها ، وذلك بالحجز من يوم الي اربعة ايام اذا كان من المسافرين بالحجرات ، وبالحرمان  
من الصعود الي ظهر السفينة اكثر من ساعتين في اليوم اذا كان من المسافرين الاخرين (م ٣) .

ويكون اختصاص الربان بالنظر في المخالفات التي تقع ضد النظام ، وتوقيع الجزاءات عنها  
قاصراً علي حالة كون السفينة في عرض البحر او في ميناء اجنبي لا يوجد به تمثيل قنصلي  
مصري (١) ، ويكون قراره غير قابل للطعن فيه (م ٤) .

علي انه لا يجوز للربان توقيع اي جزاء دون اجراء تحقيق تسمع فيه اقوال صلحب الشأن عن  
الاعمال المنسوبة اليه واقوال شهود الاثبات والنفي وتحرير محضر بأقوالهم ، ولا يوقع جزاء  
الحجز الا اذا كانت السفينة في عرض البحر او في احد الموانئ التي تمر بها ، وينتهي هذا  
الجزاء حتماً عند انتهاء الرحلة او وصول السفينة الي ميناء تسجيلها او صاحب الشأن الي غاية  
(٥) .

### (ثالثاً) سلطة التوثيق :

للربان سلطة التوثيق علي السفينة (م ١/٦٩ بحري) ويقوم باثبات الوقائع المتعلقة بالاحوال  
المدنية من ميلاد او وفاه او زواج او طلاق في دفتر الحوادث الرسمي للسفينة واتباع  
الاجراءات المنصوص عليها في القوانين الخاصة بالاحوال المدنية (م ١/٩٧ بحري) . وله  
سلطة توثيق العقود والتصرفات والوصايا التي تصدر من رجال الطاقم او المسافرين والتي  
يشترط

---

(١) حيث ينعقد هذا الاختصاص لمدير التفتيش البحري اذا كانت السفينة راسية في ميناء  
مصري ، وللقنصل المصري اذا كانت السفينة راسية في ميناء اجنبي به تمثيل قنصلي مصري)  
(م ٤) .

فيها القانون الرسمية . وعندئذ تعتبر المحررات الصادرة عنه وكأنها صادرة عن الموظف المختص بتحريرها ، وذلك متي كانت السفينة في عرض البحر او في ميناء اجنبي لا يوجد به تمثيل قنصلي مصري .

غير ان قيام الربان بسلطات التحقيق والتأديب والتوثيق السابقة لا يعني انه يعتبر موظفاً عاماً باعتبارة يباشر هذه السلطات كممثل للسلطة العامة ، وكل ما هنالك ان المشرع قد خولة هذه السلطات والاختصاصات العامة لظروف الرحلة البحرية التي يتعذر معها اخضاع السفينة لاي سلطة اخري غير سلطة الربان الذي يظل مع ذلك تابعاً وممثلاً للمجهز (١) .

## الفرع الثاني

### اختصاصات الربان

#### بوصفة ممثلاً وتابعاً للمجهز

الاختصاصات التي يباشرها ربان السفينة بوصفة ممثلاً وتابعاً للمجهز قد تكون فنية ، وقد تكون ادارية ، وقد تكون تجارية ، وذلك علي التفصيل الاتي :

#### (اولاً) الاختصاصات الفنية :

وهذه هي اهم اختصاصات الربان ، وتتمثل في اتخاذ ما يلزم فنياً لتهيئة الظروف المناسبة لاتمام رحلة السفينة في افضل الاوضاع الممكنة . ولذلك فإن الربان يتمتع في ممارسة وظيفته الفنية المتعلقة بقيادة السفينة وادارة الرحلة البحرية باستقلال تام عن المجهز ( م ١/٩٣ بحري ) ويجب علي الربان ان يراعي في قيادة السفينة الاصول الفنية في الملاحة والاتفاقيات الدولية النافذة في جمهورية مصر العربية والعرف البحري والاحكام المعمول بها في مواني الدولة التي توجد بها السفينة ( م ٢/٩٣ بحري ) وعليه ان يحافظ علي

---

(١) د. علي جمال الدين عوض . السابق . رقم ١٠٦ ص ٦٨ .



صلاحية السفينة للملاحة وان يراعي كفاية المؤن وما يلزم السفينة خلال الرحلة البحرية (م ٣/٩٣ بحري) .

ولا يجوز للربان ان يتخلي عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتي وصول السفينة الي مرسى او ميناء مأمون (م ١/٩٤ بحري) ولا يجوز ان يغادر السفينة او ان يأمر بتركها الا بسبب خطر محقق وبعد اخذ رأي ضباطها ، وفي هذه الحالة يجب عليه انقاذ النقود واوراق السفينة واثمن البضائع اذا تيسر له ذلك (م ٢/٩٤ بحري) .

ويجب علي الربان ان يتولي بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها المواني او المراسي او الانهار او خروجها منها او اثناء اجتياز الممرات البحرية وكذلك في جميع الاحوال التي تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان الربان ملزماً بالاستعانة بمرشد (م ٩٥ بحري) .

### (ثانياً) الاختصاصات الادارية :

اوجب القانون علي الربان ان يحتفظ علي متن السفينة اثناء الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة (م ١٠١ بحري) (١) . ومن اهم الدفاتر التي يجب علي الربان الامساك بها " دفتر الحوادث الرسمي للسفينة " ويجب ترقيم صفحات هذا الدفتر والتأشير عليه من الادارية البحرية المختصة (م ١/١٠٢ بحري) وتدون في هذا الدفتر الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ اثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر ، ويتضمن الدفتر البيانات الخاصة بالجرائم والافعال التي قد يرتكبها البحارة او المسافرين والعقوبات التأديبية التي وقعت عليهم والمواليد والوفيات التي وقعت علي متن السفينة (م ٢/١٠٢ بحري) .

ويجب علي الربان خلال اربع وعشرين ساعة من وصول السفينة الي الميناء المقصود او المكان الذي رست فيه اختياراً او اضطراراً ان يقدم دفتر

---

(١) راجع سابقاً ص ٧٨ .

الحوادث الرسمي للسفينة الي الادارة البحرية المختصة للتأشير عليه ، ويكون التأشير خارج جمهورية مصر العربية من القنصل المصري او من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده (م ١٠٣ بحري) .

وبالاضافة الي دفتر الحوادث الرسمي ، يلتزم ربان السفينة ذات المحرك بالامسالك بدفتر " الآلات المحركة " فيذكر فيه كمية الوقود التي اخذها عند السفر وما يستهلك منها يومياً وجميع مايتعلق بالآلات المحركة (م ٣/١٠٢ بحري) .

كذلك يتعين علي الربان ، اذا طرأت اثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة او بالاشخاص الموجودين عليها او بالشحنة ، ان يعد تقريراً بذلك (م ١/١٠٤ بحري) ، وان يقوم بتقديم التقرير الي الادارة البحرية المختصة خلال اربع وعشرين ساعة من وصول السفينة الي ميناء او المرسي وفي خارج مصر يجب تقديم هذا التقرير الي القنصل المصري او السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده (م ٢/١٠٤ بحري) .

وتتولي الجهة التي تسلمت التقرير تحقيقه بسماع اقوال البحارة والمسافرين اذا اقتضي الامر ذلك وجمع المعلومات التي تساعد في الوصول الي الحقيقة وتحرير محضر بكل ذلك تسلم صورة منه الي الربان ، ويكون التقرير بعد تحقيقه حجة بما ورد فيه ، ومع ذلك يجوز في جميع الاحوال اقامة الدليل علي خلاف ما جاء به (م ٣/١٠٤ بحري) . ولا يجوز للربان فيما عدا حالة الضرورة القصوي ان يشرع في تفريغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور (م ٤/١٠٤ بحري) .

### (ثالثاً) الاختصاصات التجارية :

يعتبر الربان النائب القانوني للمجهز ، وهو الذي يمثله امام القضاء ، وتشمل النيابة الاعمال اللازمة للسفينة وللرحلة مثل تعيين البحارة وعزلهم واصلاح السفينة وشراء المؤن والاعذية وإبرام عقود النقل . وهذه الاعمال القانونية جميعها ، وان كان الربان يبرمها باسمه الخاص ، الا ان آثارها تنصرف

مباشرة الي المجهز ، لان الربان انما يياشرها بوصفه نائباً عن المجهز ، وهذه الصفة ملعومة للغير ، ولا يحتج علي الغير حسن النيه بأي تحديد او قيد اتفاقي يرد علي نيابة الربان (م١/٩٩ بحري) .

ويلاحظ ان سلطات الربان تتضيق عندما تتواجد السفينة في محل إقامة المجهز او وكالة . فليس للربان التصرف الا اذا كان بعيداً عن محل اقامة المجهز او وكالة . وفي ذلك تقتضي المادة (٢/٩٩ بحري) بأنه لا تثبت للربان صفة النائب القانوني عن المجهز الا في المكان الذي لا يوجد فيه المجهز او وكيل عنه ، غير ان المجهز يظل مسؤولاً تجاه الغير حسن النية الذي تعاقد مع الربان وهو لا يعلم ان المجهز او وكالة يوجد في مكان التعاقد .

علي ان المشرع استثنى اعمالاً معينة يجوز للربان القيام بها في كل المكان الذي يوجد فيه المجهز او وكيل عنه ، وهي الاعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالاصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وعزلهم (م ٢ /٩٩ بحري ) .

ويلاحظ ، كذلك ، ان سلطات الربان تتسع في حالة الضرورة فاذا طرأت ضرورة مفاجئة اثناء الرحلة ، مثل وجوب اصلاح السفينة او تزويدها بالمؤن والادوات ، فللربان ان يقترض بضمان السفينة واجرتها ، فاذا لم يكف هذا الضمان جاز له الاقتراض بضمان شحنة السفينة ، فاذا لم يتيسر له الاقتراض فله ان يبيع من البضائع المشحونة بمقدار المبلغ المطلوب . ويتولي الربان ، او المجهز محاسبة اصحاب البضائع علي اساس السعر الجاري لبضائع من جنسها ونوعها في الميناء المرسله اليه وفي اليوم المتوقع وصولها فيه (م١٠٥/٢،١ بحري) .

ولما كان الاقتراض او الرهن او البيع تصرفاً استثنائياً لا يتم اللجوء اليه الا في حالة الضرورة ، فإن المشرع اشترط لاجرائه الحصول علي اذن من قاضي الامور الوقتية بالجهة التي توجد بها السفينة اذا كانت موجودة في مصر ، ومن القنصل المصري او من السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده اذا كانت

السفينة في الخارج (م ١٠٥/٢، بحري) .

ويجوز للشاحنين او وكلائهم ان يعارضوا في رهن البضائع او بيعها مع طلب تفريغها بشرط اداء اجرة النقل كاملة (م ٣/١٠٥ بحري) .

علي انه اياً ما كانت الظروف التي يمر بها الربان اثناء الرحلة فلا يجوز له ان يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكيها (م ١٠٦ بحري) .

هذا وقد عرض المشرع في هذا الصدد ، لحالة تعطل السفينة بسبب اصلاحها مقررأ ان الربان اذا اضطر الي اصلاح السفينة اثناء السفر كان للمستأجر او الشاحن الخيار بين الانتظار حتي تمام اصلاح السفينة ، وبين اخراج بضاعة منها ، وفي هذه الحالة الاخيرة يلتزم المستأجر او الشاحن بدفع الاجرة كاملة (م ١/١٠٧ بحري) . وبالمقابل لا يتحمل المستأجر او الشاحن زيادة في الاجرة عن مدة الاصلاح . واذا تعذر اصلاح السفينة في مدة معقولة ، وجب علي الربان استئجار سفينة او اكثر بمصاريف من قبله لنقل البضائع الي المكان المعين دون ان تستحق زيادة في الاجرة . فاذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الاجرة الا بمقدار ما تم من الرحلة . وفي هذه الحالة يتولي كل من الشاحنين نقل بضاعة و علي الربان ان يخبرهم بالظرف الذي يوجد فيه ، وان يتخذ الوسائل اللازمة للمحافظة علي البضائع . كل هذا مالم يوجد اتفاق علي خلاف ذلك (م ٢/١٠٧ بحري) (١) .

ويجب علي الربان ان يتخذ الاجراءات الضرورية التي تقتضيها المحافظة علي مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوي الحقوق علي الشحنة وذلك طبقاً للعرف (م ١/١٠٨ بحري) ، كما يجب عليه ان يقوم في احوال الضرورة بكل عمل عاجل تقتضية سلامة الارواح والمحافظة علي السفينة

---

(١) كان حسن الصياغة التشريعية يقتضي ابرام حكم هذه المادة اثناء الكلام عن ايجار السفينة ، او عقد النقل البحري للبضائع ، لتعلق حكم هذه المادة بآثار تعطل السفينة بسبب اصلاحها علي اجرة النقل وحقوق المستأجر والشاحن والتزاماتها في هذه الحالة . راجع : د . رفعت فخري . السابق . رقم ١٢٨ ص ٣٠٩ .

والشحنة ، ومع ذلك يجب عليه اخطار المجهز قبل ان يقرر القيام بإجراء غير عادي اذا سمحت الظروف بذلك (م ٢/١٠٨ بحري) .

واخيراً فإنه يتعين علي الربان فيما يتعلق بوظائفه التجارية ان يتبع تعليمات المجهز ، وان يخطره وفقاً للعرف بكل امر خاص بالسفينة والشحنة (م ١٠٠ بحري) .

وجدير بالذكر ان الاختصاصات التجارية للربان قد تقلصت في الوقت الحاضر عما كانت عليه في الماضي ، وذلك بسبب التطورات التقنية في وسائل الاتصال التي تسهل الاتصال بالسفينة وهي في عرض البحر ، وبسبب وجود ممثلين للمجهز في المواني التي ترسو فيها السفينة ، الامر الذي ادي الي ان الربان يكاد يقتصر دوره حالياً علي القيادة الفنية للسفينة (١) .

### المطلب الثالث

#### المركز القانوني للربان

يثير المركز القانوني للربان تساؤلات عديدة اجبنا علي احداها منذ قليل عندما ذكرنا ان الربان رغم انه يمثل السلطة العامة في ادق اختصاصاتها الا انه لا يمكن القول بأنه موظف عام او سلطة عامة ، ذلك ان هذا الوصف لا يمكن ان يتفق مع وصف الربان كتابع للمجهز ، ولا يتصور ان يكون هناك موظف عام لا تعينه الدولة بل يعينه المجهز ويعزله .

اما عن التساؤلات الاخرى التي يثيرها المركز القانوني للربان فتتعلق بعلاقته بكل من المجهز والشاحنين . ونجيب عليها كل في فرع مستقل .

---

(١) د . مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢١٠ ص ١٦٨ .

## الفرع الاول

### علاقة الربان بالمجهز

تردد الفقه ، في ظل التقنين البحري الملغي ، في تحديد المركز القانوني للربان واذا ما كان يرتبط بالمجهز بعقد وكالة ام بعقد عمل ام بعقد هو مزيج من عقد الوكالة والعمل .

والواقع انه لا يمكن تكييف العلاقة التي تربط الربان بالمجهز علي انها علاقة عمل . ذلك ان عقد العمل يقصر دور العامل علي القيام بالاعمال المادية في حين ان الربان يتولي ايضاً مباشرة التصرفات القانونية نيابة عن المجهز (١) .

كما لا يستقيم القول بأن الربان وكيل عن المجهز ، ذلك ان الوكالة لا تكون الا في الاعمال القانونية للموكل في حين ان الربان يقوم باعمال مادية ايضاً يصعب اعتبارها تابعة لاعماله القانونية وملحقه بها . فضلاً عن ذلك فان الموكل ، طبقاً للقواعد العامة ، هو الذي يختار الوكيل ويحدد سلطاته ولا يلتزم بأي عمل يجريه خارج حدود هذه السلطات ، في حين ان المجهز ملزم قانوناً بتعيين ربان للسفينة تتوافر فيه شروط ومؤهلات معينة ، بل يجوز عند الضرورة تعيين ربان دون تدخل المجهز ، بالاضافة الي ان المجهز لا يملك تقييد سلطات الربان واختصاصاته الفنية ، وهو ان استطاع تقييد سلطاته التجارية ، الا ان هذه القيود لا يحتج بها تجاه الغير حسن النية ، واخيراً فان سلطات الربان تتجاوز بكثير سلطات الوكيل علي النحو المعلوم في القواعد العامة (٢) .

اما القول بأن الربان يرتبط بالمجهز بعقد هو خليط من عقد العمل وعقد الوكالة فيتجاهل ما للربان من سلطات اخري بوصفه ممثلاً للسلطة العامة علي ظهر السفينة تتناول التحقيق والتأديب والتوثيق ، علاوة علي ما يتمتع به الربان من سلطة مطلقة في تنفيذ اوامر المجهز وحقه في ابرام التصرفات القانونية رغم

---

(١) د . فايز رضوان . السابق . رقم ٢٠٦ ص ٢٣١ .

(٢) د . عبد الفضيل محمد احمد . السابق . رقم ١٨٣ ص ١٥١ .

معارضة هذا الاخير اذا كان ذلك في صالح السفينة والرحلة البحرية وحقه في التعامل مع الغير والمقاضاه باسمه الخاص . ولذلك يتعذر ادراج عقده ضمن احد العقود المدنية المعروفة (١) .  
والرأي الراجح ان الربان يعتبر ممثلاً او نائباً قانونياً للمجهز يستمد تمثيلة للمجهز ونيابته عنه من القانون مباشرة لا من العقد المبرم بينه وبين المجهز . وقد تبني المشرع المصري هذا الرأي صراحة في قانون التجارة البحرية حين نص علي ان : " يعتبر الربان النائب القانوني عن المجهز ويمثلة امام القضاء " (م ١/٩٩ بحري) .

غير انه لما كانت هذه النيابة القانونية لا تنشأ الا بالعقد الذي يبرمه المجهز مع الربان ، فإن الفقه يعتبر هذا العقد بمثابة عمل قانوني شرطي " Acte Condition "، اي انه شرط لتطبيق نظام تكفل القانون بتحديدده من قبل ولم يدع للافراد حرية تعديله وفق مشيئتهم . ويمنعني آخر لا يترتب علي العقد المبرم سوي اسناد مركز قانوني موضوعي محدد ابتداءً هو مركز الربان الي شخص معين .

---

(١) د . سميحة القليوبي . السابق . رقم ١٣٦ ص ١٦٠ .

(٢) د . مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢١٦ ص ١٦٩ ، د . علي البارودي . السابق . رقم ٨٢ ص ١٠٤ ، د . سميحة القليوبي . السابق . رقم ١٣٦ ص ١٦١ ، د . رفعت فخري . السابق . رقم ١٢٩ ص ٣١١ .

## الفرع الثاني

### علاقة الربان بالشاحنين

يقوم الربان احياناً ببعض الاعمال لصالح الشاحنين اثناء الرحلة البحرية مثل التزامه بأن ينفذ ائمن البضائع اذا تعرضت السفينة لخطر محقق يفرض عليه مغادرتها او بتركها ( م ٢/٩٤ بحري ) . ومن ذلك ايضاً ان السفينة اذا اصبحت غير صالحة اثناء السفر وتعذر اصلاحها ، وجب علي الربان ان يستأجر سفينة اخري لنقل البضائع الي المحل المعين لها ( م ٢/١٠٧ بحري ) . كذلك نجد ان الربان يعمل ، في حالة الخسارات البحرية المشتركة ، لصالح الشاحنين والمجهز علي السواء ، بالتضحية ببعض البضائع لانقاذ البضائع الاخري والسفينة ، لمثل هذه الحالات وغيرها اوجب المشرع علي الربان ان يتخذ الاجراءات الضرورية التي تقتضيها المحافظة علي مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوي الحقوق علي الشحنة وذلك طبقاً للعرف ، وفي احوال الضرورة يتعين عليه القيام بكل عمل عاجل تقتضيه سلامه الارواح والمحافظة علي السفينة والشحنة ( م ٢٠١/١٠٨ بحري ) .

كل هذه الاعمال التي يقوم بها الربان او تقع علي عاتقه اثناء الرحلة البحرية لصالح الشاحنين تدفع الي التساؤل عن الطبيعة القانونية لعلاقة الربان بالشاحنين .

وللاجابة علي هذا التساؤل ذهب رأي في الفقه (١) الي ان الربان يعتبر وكيلاً خاصاً عن الشاحنين ، ويستمد هذه الوكالة ضمناً من عقد النقل ومحلها حفظ ونقل البضائع ، وقد عيب علي هذا الرأي انه يحمل المتعاقدين قصداً لم تنصرف اليه ارادتهم ، كما ان الوكالة عقد يقوم علي تطابق ارادتين ولا يمكن افتراضه بحال .

---

(١) راجع في هذا الرأي ونقده : د . محمود سمير الشرقاوي . السابق . رقم ٢٣٥ ص ٢٥١ .



ويذهب رأي آخر (١) الي ان الربان يعتبر ممثلاً قانونياً لكل ذوي الشأن في الرسالة البحرية ، فالربان عندما يباشر وظائفه ،فانه يعمل باسم ولحساب كل ذوي الشأن ، واذا كان المجهز هو صاحب الملحة الرئيسية والجوهرية في الرحلة البحرية ، فانه اذا تطلب الامر من الربان القيام بعمل مستقل لصالح الشاحنين فعليه ان يباشر نيابة عنهم . ولذلك فان الشاحنين يلتزمون بنتائج الاعمال التي قام بها الربان لمصلحتهم ، كما يحق للربان مطالبة الشاحنين بكل المصروفات التي انفقها في صالحهم ، وان يتقاضي باسمه بوصفه ممثلاً للشاحنين .

الا اننا نعتقد مع رأي ثالث (٢) ان الربان لا يعتبر ممثلاً قانونياً للشاحنين ولا تربطه بهم ادني علاقة قانونية او عقدية ، والربان حين يقوم بالواجبات والالتزامات السابق ذكرها انما ينفذ عقد النقل البحري بصفته تابعاً للمجهز ، وان كان تابعاً من نوع خاص . فالربان حين يقوم مثلاً بانقاذ البضائع او بنقلها علي سفينة اخري اذا لم يكن ممكناً اصلاح السفينة ، فانما يفعل ذلك دون اي التزام يقع عليه في مواجهة الشاحنين ، ولكنه يفعل ذلك بصفته نائباً عن المجهز يقوم بتنفيذ عقد النقل لصالح هذا الاخير الذي تقع عليه وحده الالتزامات التي تتولد عن العقد في مواجهة الشاحنين . ولعل هذا التحليل هو الذي يتفق مع المادة (١/٩٩ بحري) التي تعتبر الربان نائباً عن المجهز " وتشمل النيابة الاعمال اللازمة للسفينة والرحلة " .

- 
- (١) د . مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢١٧ ص ١٦٩-١٧٠ ، د . رفعت فخري . السابق . رقم ١٣٠ ص ٣١٣ ، د . جلال مجدين . السابق . ص ١٧١ .
- (٢) د . محمود سمير الشرقاوي . السابق . رقم ٢٣٥ ص ٢٥٢ ، د . سميحة القليوبي . السابق . رقم ١٣٢ ص ١٥٢-١٥٣ ، د . فايز رضوان . السابق . رقم ٢٠٧ . ص ٢٣٣ ، د . عبدالفضيل محمد احمد . السابق . رقم ١٨٤ ص ١٥٣ .

## المطلب الرابع

### مسئولية الربان

يسأل الربان مدنياً عن خطئه قبل المجهز والغير ، كما يسأل جنائياً او تأديبياً وفقاً للقانون الخاص بالنظام والامن والتأديب في السفن . وذلك علي التفصيل الآتي :

#### (اولاً) المسؤولية المدنية للربان :

يكون الربان مسؤولاً عن خطائه ولو كانت يسيره (م ٣/١٠٨ بحري) .

وعلي ذلك فان الربان يعتبر مسؤولاً مسؤولية تعاقدية في مواجهة المجهز عن اخطائه الشخصية ولو كانت هذه الاخطاء يسيره ، واساس هذه المسؤولية هو العقد المبرم بينهما .

كما يسأل الربان مسؤولية تقصيرية في مواجهة الغير عن اخطائه الشخصية ، كما اذا هجر السفينة اثناء السفر ، او اذا صدم سفينة اخري بخطأ منه ، واساس هذه المسؤولية الخطأ التقصيري الذي يحدث ضرراً للغير . بيد ان العمل جري علي ان يرجع الغير علي المجهز نظراً لملاءمته ، واذا قضي بمسؤولية المجهز فقلما يرجع علي الربان لانتفاء جدوي هذا الرجوع بسبب جسامه الاضرار وعدم ملاءة الربان (١) .

علي ان الربان لا يسأل عن اخطاء الطاقم البحري ، مالم يكن ذلك لسوء اختياره او بسبب خطئه في الاشراف عليهم اذ يعتبر في هاتين الحالتين مسؤولاً علي اساس الخطأ الشخصي الصادر منه في الاختيار او الاشراف . واساس عدم مسؤولية الربان عن اخطاء البحارة انه ليس متبوعاً لهم حيث انه يتولي تعيينهم باعتباره ممثلاً للمجهز (٢) .

كذلك لا يسأل الربان عن اخطاء المسافرين بصفة عامة ، الا اذا ثبت

---

(١) د . مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢١٨ ص ١٧٠ .

(٢) د . جلال محمددين . السابق . ص ١٧٣ .

تقصيره في الاشراف والرقابة عليهم وعدم استخدام سلطته التأديبية لحفظ النظام علي السفينة حيث يعتبر في هذه الحالة مسؤولاً مسؤولية تقصيرية اساسها الخطأ الشخصي منه في الرقابة والاشراف (١) .

ويكون للربان متي انعقدت مسؤوليته ان يتمسك بتحديددها ، ذلك ان المادة (٨٣ بحري) قد وضعت حداً اقصي لمسئولة مالك السفينة تجاه المضرور من جراء افعال الربان وسائر تابعي المالك البحريين ، وحرصت المادة (١/٩١ بحري) علي النص علي سريان احكام تحديد مسؤولية مالك السفينة علي الربان وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفه علي الا تجاوز مسؤولية المالك ومسئولية الربان عن الحادث الواحد الحدود القصوي المبينة في المادة (٨٣ بحري) (٢) .

ولما كان المجهز ، بعد وفاء التعويض للمضرر ، متي اقام هذا المضرور الدعوي تجاه المجهز استناداً الي قواعد مسؤولية المتبرع عن افعال تابعيه ، يعود علي الربان باعتبار تابعاً له بما دفعه ، فإن الربان يستطيع التمسك بالمسئولية المحدودة تجاه المجهز ، اما اذا اقيمت الدعوي علي الربان شخصياً ، جاز له التمسك بتحديد مسؤوليته ، ايضاً ، ولو كان الحادث الذي نشأ عنه الضرر يرجع الي خطأ شخصي صادر منه (م ٢/٩١ بحري) .

### (ثانياً) المسؤولية التأديبية والجنايية للربان :

يسأل الربان تأديبياً اذا ارتكب خطأ فنياً ترتب عليه وقوع حادث بحري فيه خطر علي الارواح او الاموال او كان من شأنه ان يؤدي الي احتمال وقوع هذا الحادث (م ٦ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الامن والنظام والتأديب في السفن) .

ويعاقب الربان تأديبياً بالحرمان من العمل بالسفن مدة لا تزيد علي ستة

---

(١) د . عبدالفضيل محمد احمد السابق . ١٨٦ ص ١٥٤ .

(٢) راجع سابقاً ص ١٧٨ .

أشهر او بتأخير الاقدمية وتنزيل الدرجة . ويحاكم الربان امام مجلس تأديب يصدر بتشكيله قرار من نائب المدير العام لمصلحة المواني والمنائر وذلك بعد اجراء تحقيق تسمع فيه اقواله ، وله حق التظلم من قرار مجلس التأديب ، وينظر التظلم مجلس تأديب عال يصدر بتشكيله قرار من مدير عام مصلحة المواني والمنائر .

ويعاقب الربان جنائياً اذا أساء استعمال سلطته ( م ٢٠ ) او ترك احد البحارة مريضاً او جريحاً دون ان يحقق له وسائل العلاج والترحيل ( م ٢١ ) ، او اذا لم يبذل ما يستطيعه من جهد لا يترتب عليه خطر جدي لسفينته او للاشخاص الراكبين فيها لانقاذ سفينة تشرف علي الغرق او شخص يعثر عليه في البحر ( م ٢٢ ) او اذا نقض عقد تعيينه وترك السفينة في غير احوال الضرورة القصوي ( م ٢٣ ) او اذا ارتكب فعلاً بقصد اغراق السفينة او حرقها او تعطيل سيرها او حاول بأي من هذه الاعمال ( م ١٨ ) .

وتتراوح العقوبات تبعاً لجسامة الجريمة التي ارتكبتها الربان ما بين الحبس لمدة لا تجاوز ثلاثة شهور او الغرامة التي لا تقل عن عشرين جنيها ، او إحدي هاتين العقوبتين ، الي الاشغال الشاقة المؤبدة الي الاعدام اذا ترتب علي جريمته موت شخص .

## الفصل الثالث

### الاشخاص البريون

### Les Personnes Routieres

#### تمهيد وتقسيم :

لا تؤدي الملاحة البحرية اغراضها بجهود الاشخاص البحريين وحدهم وانما يلزم تدخل بعض الاشخاص البريين الذين قد يعملون لحساب المجهزين او لحساب الشاحنين او لحساب شركات التأمين . ومن اهم هؤلاء الاشخاص وكيل السفينة ووكيل الشحنة والمقاول البحري ووكيل العبور والسمسار البحري . وقد خصص قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ نصوص الفصل الرابع من الباب الثاني للوكلاء البحريين والمقاولين البحريين حيث استهل تلك النصوص بالمواد من ١٣٧ الي ١٣٩ التي ضمنها الاحكام العامة التي تسري علي هؤلاء الاشخاص ، ثم خص وكيل السفينة بالمواد من ١٤ الي ١٤٤ ، ووكيل الشحنة بالمواد من ١٤٥ الي ١٤٧ ، والمقاول البحري بالمواد من ١٤٨ الي ١٥١ .

وتتعلق الاحكام العمة التي اوردها المشرع في المواد من ١٣٧ الي ١٣٩ ، لتسري علي هؤلاء الاشخاص بالقانون الواجب التطبيق والمجكمة المختصة بنظر النزاع والتقادم :

**فمن ناحية اولي** قررت المادة (١٣٧ بحري) ان القانون الواجب التطبيق علي الاعمال والعقود التي يجريها الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون هو قانون الدولة التي يقع فيها الميناء الذي تتم فيه هذه العقود او الاعمال .

**ومن ناحية ثانية** قررت المادة (١٣٨ بحري) انه يجوز للوكيل البحري او المقاول البحري رفع الدعوي علي الموكل او صاحب العمل امام المحكمة

التي يقع في دائرتها موطن الوكيل او المقاول ، وذلك تيسيراً علي الوكيل او المقاول البحري .  
ومن ناحية ثالثة قررت المادة ( ١٣٩ بحري) مدة تقادم قصير للدعاوي التي يرفعها الموكل او صاحب العمل علي الوكيل او المقاول البحري ، حيث تنقضي هذه الدعاوي بمضي سنتين من تاريخ استحقاق الدين .

ونعرض للأشخاص البريين للملاحة البحرية ف خمسة مباحث علي النحو الآتي :

**المبحث الأول : وكيل السفينة .**

**المبحث الثاني : وكيل الشحنة .**

**المبحث الثالث : المقاول البحري .**

**المبحث الرابع : وكيل العبور .**

**المبحث الخامس : السمسار البحري .**

## المبحث الاول

### وكيل السفينة (١)

## Le Consignataire Du Navire

### ١ - التعريف بوكيل السفينة :

كان الربان فيما مضى يقوم بعمليات تسليم البضائع الي المرسل اليهم وتحصيل اجرة نقلها منهم في ميناء الوصول . بيد ان قيام الربان بهذه المهام لم يعد يلائم ظروف الاستغلال البحري الحديثة ، فنظراً لضخامة السفن وما يتطلبه استغلالها من نفقات باهظة ، ونظراً لكثرة البضائع المشحونة عليها ، وتعدد المرسل اليهم في الرحلة الواحدة ، فإن تولي الربان تلك المهام سيترتب عليه تعطيل السفينة في الميناء وخسارة الكثير من الاموال . لذلك فإن شركات الملاحة البحرية قد لجأت الي إنشاء فروع دائمة لها في الموانئ المختلفة لتحل محل الربان في اداء تلك المهام علي ان ينوب مديرو هذه الفروع عن المجهز في كافة العمليات التي يتولونها لحسابه ، وذلك بصفتهم تابعين بريين له يمثلونه ولا يسألون شخصياً الا في حدود مسؤولية التابع طبقاً للقواعد العامة ، ولا يختلف وضعهم القانوني بالنسبة للمجهز وعماله عن وضع مدير فرع احد البنوك مثلاً بالنسبة للبنك وعماله (٢) .

بيد ان الشركات الملاحية وجدت انه اذا كان من الممكن إنشاء مثل هذه الفروع في بعض الموانئ الهامة ، فإنه من غير الميسور إنشاؤها في كل الموانئ التي ترسو فيها السفينة مهما كانت اهميتها ، كما ان كثيراً من الشركات

---

(١) راجع تفصيلاً بشأن وكيل السفينة رسالة الدكتور عبدالرافع موسي بالفرنسية وعنوانها :

These "Le consignataire du Navire en droit francais et egyptien "  
، paris II , ١٩٨٢ .

(٢) د . رفعت فخري . السابق . رقم ١٤٥ ص ٣٤٤ .

الملاحية لا يستطيع اقامة فروع دائمة لها في الخارج لما تتطلبه هذه الفروع من نفقات لاهظة لا تتناسب مع الفائدة التي تعود منها . لذلك ظهرت الحاجة الي البحث في كل ميناء ترسو فيه السفينة عن شخص يقوم لحساب المجهز باستلام البضائع وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها لاصحابها وتحصيل اجرة نقلها منهم فضلاً عن القيام بواجبات أخرى كتموين السفينة واصدار سندات الشحن وتذاكر النقل ، وهذا الشخص هو وكيل السفينة او امين السفينة او الوكيل الملاحى او البحري (١) .

وعلي هذا فإن وكيل السفينة هو شخص طبيعي او معنوي ، يختارة المجهز او الربان في الميناء الذي ترسو فيه السفينة ليتولي رعاية شئون المجهز وسفنه في هذا الميناء بناء علي عقد يبرم بينهما عادة لمدة معينة .

هذا وقد يقوم وكيل السفينة بهذه المهمة لحساب مجهز واحد ، وبالنسبة لجميع السفن التابعة له ، كما قد يقوم بهذه المهمة لحساب عدة مجهزين وهذا هو الوضع الغالب عملاً (٢) .

## ٢ – المركز القانوني لوكيل السفينة :

اختلف الرأي حول الطبيعة القانونية للعقد المبرم بين المجهز ووكيل السفينة قبل صدور قانون التجارة البحرية :

- 
- (١) د . مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢٦٣ ص ٢٠٠ .
  - (٢) وحدير بالذكر ان المادة الثانية من القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٦٢ لا تجيز مباشرة اعمال الوكالة البحرية الا لشركات القطاع العام . وتباشر اعمال الوكالة البحرية في مصر حالياً شركتان من شركات القطاع العام هما : شركة القناة للتوكيلات الملاحية وشركة الاسكندرية للتوكيلات الملاحية . وقد صدر قرار وزير النقل رقم ١٢٨ لسنة ١٩٦٤ المعدل بقرار وزير النقل رقم ١٥٠ لسنة ١٩٦٩ ، وكذلك صدر القرار رقم ٣٤ لسنة ١٩٩٠ ، لتحديد الشروط والضوابط اللازم توافرها لكي يتمكن القطاع الخاص من مزاوله اعمال الوكالة البحرية . راجع : د . عبدالفضيل محمد احمد . السابق . رقم ٢١٧ ص ١٨٢ .



فذهب لرأي الي انه عقد عمل تحكمه القواعد العامة في عقد العمل البري ، بيد ان هذا الرأي لا يمكن التسليم به ، لأن عقد العمل لا يكون الا في الاعمال المادية في حين ان وكيل السفينة يقوم بأعمال قانونية لحساب المجهز ، كما ان عقد العمل يفترض علاقة تبعية وخضوع بين العامل ورب العمل في حين ان وكيل السفينة يتمتع في عمله بقسط كبير من الاستقلال ، بالاضافة الي ان وكيل السفينة قد يتولي عمليات وكالة بحرية لصالح مجهزين متعددين (١).

وذهب رأي آخر الي اعتبار وكيل السفينة وكيلاً بالعمولة مكلفاً بتفريغ البضائع وتسليمها لاصحابها وتحصيل اجرة نقلها . بيد ان هذا الرأي لا يمكن التسليم به ايضاً ، لان السمه الاساسية للوكالة بالعمولة هي تصرف الوكيل بالعمولة باسمه الخاص لحساب موكله في حين ان وكيل السفينة يعمل باسم موكله ولحسابه (٢) .

لذلك استقر الرأي (٣) علي تكييف عقد وكالة السفينة بأنه عقد وكالة عادية بأجر . ذلك ان وكيل السفينة يعتبر وكيلاً عن المجهز في تسليم البضائع لاصحابها وتحصيل اجرة نقلها ، وهو وكيل عادي لانه يتعامل باسم المجهز ولحسابه وليس باسمه الشخصي لحساب موكله كما في الوكالة بالعمولة ، وهي وكالة بأجر تضع للاحكام الخاصة بالوكالة التجارية حيث يتولي الوكيل القيام بمهامه لحساب المجهز مقابل اجر يستحقه عن وكالته .

وبهذا الرأي أخذ قانون التجارة البحرية حيث تقضي المادة (١٤٠ بحري ) بأن يقوم وكيل السفينة بعمله بوصفه وكيلاً عن المجهز ، كما تقتضي المادة (١٤٢ بحري ) ، بأن يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلاً بأجر .

- 
- (١) راجع د . مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢٦٤ ص ٢٠٠ .
  - (٢) راجع د . رفعت فخري . السابق . رقم ١٥٦ ص ٣٤٧ - ٣٤٨ .
  - (٣) د . علي جمال الدين عوض . السابق . رقم ١١٣ ص ٧٧ ، د . محمود سمير الشرقاوي . السابق . رقم ٣٠١ ص ٣٠١ ، د . سميحة القليوبي . السابق . رقم ١٦٧ ص ١٩٢ .

ويترتب علي هذا التكيف انه يجوز للمجهز ان يعزل وكيل السفينة في اي وقت ولو وجد اتفاق يخالف ذلك ، مع التزامه بتعويض الوكيل عن الضرر الذي يلحقه من جراء عزله في وقت غير مناسب او بدون عذر مقبول (م ١/٧١٥ مدني ) . كما يجوز للوكيل ان يعتزل في اي وقت ولو وجد اتفاق يخالف ذلك ، مع التزامه بتعويض المجهز عن الضرر الذي يلحقه من الاعتزال في وقت غير مناسب ، او بدون عذر مقبول (م ٧١٦ مدني ) .

هذا ، وفضلاً عما سبق ، فإن المادة (١٤٤ بحري) تقضي باعتبار وكيل السفينة نائباً عن المجهز في الدعاوي التي ترفع منه او عليه في جمهورية مصر العربية ، كما تعتبر موطن وكيل السفينة في مصر موطناً للمجهز يعلن فيه بالاوراق القضائية وغير القضائية . والواقع ان هذا الحكم لا يعدو ان يكون تقنياً لما استقر عليه قضاء محكمة النقض في هذا الخصوص ، وذلك انه: " من المقرر في قضاء هذه المحكمة ان لكل سفينة تباشر نشاطاً تجارياً اجنبياً وكيلاً ملاحياً ينوب عن مالكة في مباشرة كل ما يتعلق بنشاط السفينة في جمهورية مصر العربية ، ويمثله في الدعاوي التي ترفع منه او عليه فيما يتعلق بهذا النشاط ، ويعتبر مقر هذا الوكيل موطناً لمالك السفينة او مجهزة تسلم اليه الاعلانات فيه ... " (١) .

وجدير بالذكر ان هذه النيابة القانونية التي يمنحها القانون لوكيل السفينة بجعله نائباً قانونياً عن المجهز امام القضاء لا تتعارض مع النيابة القانونية التي يمنحها القانون للربان بجعله نائباً قانونياً عن المجهز ، لان القصد من جعل الوكيل نائباً قانونياً عن المجهز امام القضاء هو تيسير مهمه المجهز في رفع دعاواه ضد من يتعامل معهم في مختلف الموانئ ، وتيسير مهمه هؤلاء ايضاً في مقاضاة المجهز ، فضلاً عن ان الربان ليس لديه ، في الغالب من الاحيان ،

---

(١) نقض ٤ فبراير ١٩٨٥ ، ١٣ يناير ١٩٨٦ مشار اليهما في د . احمد حسني . قضاء النقض البحري . ص ٢٣ ، ٢٨ .

متسع لتنفيذ نيابته القانونية عن المجهز في الدعاوي التي ترفع من هذا الاخير او عليه ، خلافاً لوكيل السفينة الذي يستطيع القيام بمهام تلك النيابة افضل من الربان (١) .

### ٣ - آثار عقد وكالة السفينة :

يرتب عقد وكالة السفينة التزامات علي عاتق كل من وكيل السفينة والمجهز :

#### أ - التزامات وكيل السفينة :

يلتزم وكيل السفينة ، اساساً بالقيام بالاعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة (م ١٤٠ بحري) وذلك كتزويد السفينة بالمؤن والوقود ، ودفع رسوم المواني والممرات ، والتعاقد لاصلاح السفينة وصيانتها .

كما يلتزم وكيل السفينة ، ان عهد اليه بذلك ، باستلام البضائع تمهيداً لشحنها في السفينة عند القيام ، وتسليمها لاصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول ( م ١٤١ بحري) . وعلي وكيل السفينة ان يحافظ علي هذه البضائع حتي تمام تسليمها ، وان يتخذ كافة الاجراءات التحفظية اللازمة في مواجهة اصحاب البضائع اذا تأخروا في استلامها ، كأن يودع البضائع علي مسئوليتهم في مخازن الميناء ، او ان يستصدر امراً من القاضي ببيعها بالمزاد العلني اذا كانت قابلة للتلف ، فإذا تقدم اليه المرسل او صاحب الحق ف استلام البضائع فعليه التحقق من شخصيته ، وان يقوم بفحص البضائع ومراجعتها والتحقق من علاماتها وارقامها المميزة في حضوره ، ذلك ان معاينة البضائع في حضور وكيل السفينة يحتج بنتيجتها علي المجهز ، واذا أقر الوكيل بوجود تلف او عجز في البضاعة كان هذا الاقرار ملزماً للمجهز ، واذا أقر الوكيل بوجود تلف او عجز في البضاعة كان هذا الاقرار ملزماً للمجهز كما لو كان قد

---

(١) د . محمود سمير الشرقاوي . السابق . رقم ٣٠١ ص ٣٠١ .

صدر منه شخصياً . كما ان الاحتجاجات والاطارات المتعلقة بحالة البضاعة يصح توجيهها الي وكيل السفينة ويحتج بها علي الناقل (١) .

كذلك يلتزم وكيل السفينة ، اذا عهد اليه بذلك ، بتحصيل اجرة النقل المستحقة للمجهز مقابل تسليمة البضاعة للمرسل اليهم (م ١٤١ بحري) .

ويكون له المطالبة بأجرة النقل باسم المجهز ولحسابه ، ولكن عليه إثبات صفته في هذه المطالبة ، ولا يستطيع المرسل اليه ان يتمسك في مواجهته بالمقاصة بين اجرة النقل وحق له في ذمته ، لان وكيل السفينة ليس دائماً شخصياً بأجرة النقل ، ولكن بإمكان المرسل اليه ان يتمسك في مواجهة وكيل السفينة بالدفع التي له قبل المجهز ، كالمقاصة بين اجرة النقل ودين له في ذمة المجهز ، ويتعين علي وكيل السفينة حفاظاً علي حقوق المجهز ، اذا كانت اجرة النقل مستحقة الدفع ان يحبس البضاعة ضماناً لاستيفائها من المرسل إليه (٢) .

#### ب - التزامات المجهز :

يلتزم المجهز بأن يدفع لوكيل السفينة الاجر المتفق عليه في العقد ، فإن لم يحدد العقد اجراً اتبع في ذلك عرف الميناء الذي يعمل فيه .

كما يلتزم المجهز بأن يرد الي وكيل السفينة المصروفات التي انفقها في سبيل تنفيذ وكالته علي الوجه المعتاد ، وذلك كمصروفات تخزين البضاعة او فرزها او وزنها ، بالاضافة الي الفوائد من وقت الانفاق طبقاً للقواعد العامة .

ويكون لوكيل السفينة حق حبس المبالغ التي تحت يده لحساب المجهز كأجرة النقل التي قام بتحصيلها ضماناً لاستيفاء مستحقاته ، كما ان له امتيازاً من المرتبة السادسة علي السفينة وأجرة النقل ضماناً للديون التي تترتب علي المجهز بسبب الاعمال التي يؤديها (م ٦/٢٩ بحري) .

---

(١) د . عبدالفضيل محمد احمد . السابق . رقم ٢١٩ ص ١٨٣ - ١٨٤ .

(٢) د . رفعت فخري . السابق . رقم ١٥٧ ص ٣٥١ .

#### ٤ - مسؤولية وكيل السفينة :

قد تقوم مسؤولية وكيل السفينة في مواجهة المجهز ، وقد تقوم في مواجهة الغير :

#### أ - مسؤولية وكيل السفينة في مواجهة المجهز :

لما كان وكيل السفينة يعتبر وكيلاً عن المجهز ، فإنه يسأل عقدياً قبل المجهز عن الأخطاء التي يرتكبها في تنفيذ وكالته (م ١٤٢ بحري) . ومؤدي ذلك ان يسأل وكيل السفينة قبل المجهز عن عدم بذله عناية الرجل المعتاد في تنفيذ التزاماته المترتبة عن عقد وكالة السفينة .

#### ب - مسؤولية وكيل السفينة في مواجهة الغير :

تقضي المادة (١٤٣ بحري) بأن " لا يسأل وكيل السفينة قبل الشاحنين او المرسل اليهم عن هلاك او تلف البضائع التي يتسلمها لشحنها في السفينة او التي يتولى تفريغها منها لتسليمها لاصحابها الا عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه " .

وعلي هذا فإن وكيل السفينة يكون مسئولاً في مواجهة الغير مسؤولية تقصيرية عن أخطائه الشخصية او اخطاء تابعيه ، كتأخره في تفريغ البضاعة او تسليمها او عدم المحافظة عليها وهي في حوزته في الفترة ما بين استلامها من الشاحنين وشحنها في السفينة ، او استلامها من الربان وتسليمها للمرسل اليهم ولا يكفي للقول بمسؤولية وكيل السفينة هنا إثبات ان الضرر قد لحق البضاعة وهي في حوزته ، وانما يتعين لتقرير مسؤوليته اثبات خطئه في المحافظة علي هذه البضاعة او خطأ تابعيه (١) .

وعلي العكس لا يكون وكيل السفينة مسئولاً شخصياً عن الهلاك او التلف الذي يلحق بالبضاعة اثناء النقل او عن اخطاء المجهز او الربان في تنفيذ عقد النقل علي اساس انه لم يكن طرفاً في عقد النقل حتي يسأل عن عدم تنفيذه ،

---

(١) د . رفعت فخري . السابق . رقم ١٦٠ ص ٣٥٤ - ٣٥٥ .

كما انه بوصفة وكيلاً عن المجهز لا يمكن مساءلته الا عن الاخطاء الشخصية التي تقع منه في تنفيذ وكالته (١) .

واخيراً فان مسؤولية وكيل السفينة عن اخطائه الشخصية لا تنفي مسؤولية المجهز العقدية عن اخطاء هذا الوكيل ، في حدود مسؤولية الموكل عن اخطاء الوكيل في تنفيذ وكالته طبقاً للقواعد العامة .

## المبحث الثاني

### وكيل الشحنة

## Le Consignatair de Cargaison

### التعريف بوكيل الشحنة :

يقوم وكيل الشحنة بالنسبة لصاحب البضاعة بنفس الدور الذي يقوم به وكيل السفينة للمجهز ، ذلك ان صاحب البضاعة المنقولة قد يعهد الي شخص بتسلم البضائع من الربان او من وكيل السفينة ودفع اجرة نقلها والمحافظة عليها حتي يتقدم هو ليتسلمها منه (م ١٤٥ بحري) . ويسمي هذا الشخص بوكيل الشحنة او امين الحمولة .

وعلي هذا فان وكيل الشحنة هو شخص يختارة المرسل اليه او صاحب الحق في البضاعة لاستلام البضائع عند وصولها الي الميناء لحسابة ، والمحافظة علي حقوقه قبل الناقل ، ودفع ما قد يكون مستحقاً من اجرة النقل . وقد ينوب وكيل الشحنة عن شخص واحد ، اعدة اشخاص . والغالب عملاً ان ينوب وكيل الشحنة عن جميع المرسل اليهم في الميناء منعاً من تسابقهم وتزاحمهم لاستلام بضائعهم مما يعرقل عملية التسليم ويؤخرها بالنسبة الي كل منهم ، فضلاً عن تعطيل السفينة في الميناء ، ويعد وكيل الشحنة في هذه الحالة نائباً عن كل منهم استقلالاً في استلام بضاعته (٢) .

---

(١) د . مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢٦٧ ص ٢٠٣-٢٠٤ .

(٢) د . رفعت فخري . السابق . رقم ١٦١ ص ٣٥٦-٣٥٧ .

وإذا كانت عمليات تسليم البضائع لا تتم اليوم بين الربان والمرسل اليه مباشرة وإنما تتم بين وكيل السفينة بوصفه ممثلاً للمجهز ووكيل الشحن بوصفه ممثلاً للمرسل اليه ، فإنه كثيراً ما يحدث عملاً ان تجتمع الصفتان في شخص واحد يقوم في نفس الوقت بدور وكيل السفينة ووكيل الشحن ، وذلك نتيجة لانتشار " شرط التسليم تحت الروافع " او " شرط التفريغ التلقائي " في سندات الشحن . وبمقتضى هذه الشروط يكون للربان ان يقوم بتفريغ البضاعة دون انتظار حضور المرسل اليه او ممثله ، وحينئذ يتسلم وكيل السفينة البضاعة من الربان ويتولي نقلها الي المخازن علي مسؤولية المرسل اليه ونفقاته ، ويعتبر وكيلاً للسفينة ووكيلاً للشحنة في آن واحد . (١)

ولا شك ان هذه الحالة تثير الجدل ذلك ان القواعد العامة في الوكالة تقضي بعدم جواز ان ينوب الوكيل عن شخصين نظراً لتعارض المصالح الامر الذي يخشي معه من التضحية بإحدي المصلحتين لصالح الاخرى ، وهو ما يتحقق اذا وصلت البضاعة ناقصة او تالفة ، اذا يقع علي وكيل الشحن ، عندئذ ، ان يوجه التحفظات وان يقيم الدعوي علي الناقل الذي يمثله هو نفسه بوصفه وكيلاً للسفينة في ذات الوقت . بيد ان العرف البحري قد جري علي جواز قيام شخص واحد بدور وكيل السفينة ووكيل الشحن في آن واحد ، وهذا العرف جدير بالاتباع ، ذلك انه يأتي تطبيقاً للاستثناء الوارد في المادة (١٠٨ مدني) حيث استثنت ما يجيزه القانون وقواعد التجارة من قاعدة عدم جواز نيابة شخص عن شخصين متعارضين المصالح ، وفي مثل هذه الحالات ينبغي علي وكيل الشحن ان يوجه تحفظاته واحتجاجاته الي الناقل شخصياً (٢) .

## ٢ - المركز القانوني لوكيل الشحن :

يرتبط وكيل الشحن مع صاحب الحق في استلام البضاعة بعقد وكالة موضوعه استلام تلك البضائع ودفع ما قد يكون مستحقاً من اجرة نقلها والمحافظة علي حقوق موكله مقابل أجر ، فوكيل الشحن يعتبر وكيلاً بأجر عن

(١) د . مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢٧٣ ص ٢٠٧ .

(٢) د . سميحة القليوبي . السابق . رقم ١٦٩ ص ١٩٦ .

صاحب الحق في استلام البضائع (م ١٤٥ بحري) .

علي ان وكيل الشحنة قد يكون وكيلاً بالعمولة ، وذلك اذا كان سند الشحن لحامله وقدمه المرسل اليه لوكيل الشحنة بحيث يتسلم البضاعة باسمه الشخصي وكأنه هو المرسل اليه ، او اذا كان سند الشحن اذنياً فظهره المرسل اليه لوكيل الشحنة تظهيراً ناقلاً للملكية فأصبح وكأنه هو المرسل اليه الاخير (١) . وفي هذه الحالة يكون لوكيل الشحنة باعتباره وكيلاً بالعمولة ان يستفيد من الامتياز المقرر للوكيل بالعمولة علي البضائع التي يحوزها لحاسب المرسل اليه (م ٨٥ تجاري) .

### ٣ - آثار عقد وكالة الشحنة :

يرتب عقد وكالة الشحنة التزامات علي عاتق كل من وكيل الشحنة وصاحب الحق في استلام البضاعة او المرسل اليه .

#### أ - التزامات وكيل الشحنة :

يلتزم وكيل الشحنة بوصفه وكيلاً عن المرسل اليه باستلام البضاعة بعد تفريغها من السفينة (م ١٤٥ بحري) ويقتضي ذلك ان يقوم وكيل الشحنة بالتثبت من حالة البضائع الخارجية ، وشكلها الظاهر ، وعدد الطرود ، او الكمية او الوزن ومطابقتها للمواصفات الوارد بيانها في سند الشحن ، وان يقوم بالمحافظة علي البضاعة بعد تفريغها وحراستها واستيفاء الاجراءات الجمركية عنها حتي تدخل في حيازة المرسل اليه .

كما يلتزم وكيل الشحنة بالمحافظات علي حقوق المرسل اليه ، فإذا تبين له ، عند استلام البضاعة ، وجود نقص او تلف في البضاعة وجب عليه ان يخطر الناقل كتابة بالهلاك او التلف في المواعيد القانونية (م ٢٣٩ بحري) ، والا قامت قرينه قانونية قاطعة في علاقتة بأصحاب البضاعة مفادها انه تسلم البضاعة بالحالة والكمية المذكورين في سند الشحن . اما في العلاقة بين وكيل الشحنة والناقل فانها تعد قرينه بسيطة يجوز اثبات عكسها (م ١٤٦ بحري) . كما ينبغي علي وكيل الشحنة في هذه الحالات ان يخطر المرسل اليه

---

(١) د . علي البارودي . السابق . رقم ٢٠٣ ص ١٢٤ .



بحالة البضاعة وما اتخذ من اجراءات في الوقت المناسب حتي يتمكن المرسل اليه من رفع دعواه ضد الناقل في الميعاد القانوني .

كذلك يلتزم وكيل الشحنة بدفع اجرة النقل اذا كانت مستحقة كلها او بعضها عند الوصول ( م ١٤٥ بحري) والا كان للناقل ان يحبس البضاعة ويمتنع عن تسليمها ضماناً لاستيفاء اجرة النقل.

#### ب – التزامات المرسل اليه :

يلتزم المرسل اليه بأن يدفع لوكيل الشحنة الاجر المتفق عليه ، والمصروفات التي انفقها في قيامه بمهامه لحساب المرسل اليه ، كمصروفات الوزن والتخزين والرسوم الجمركية ورسوم الاحتجاجات ، فضلاً عن فوائد هذه المبالغ من وقت الاتفاق طبقاً للقواعد العامة (م ٧١٠ مدني) .

ويكون لوكيل الشحنة الحق في حبس البضاعة لاستيفاء المبالغ المسحقة له ، بيد انه لا يفيد من الامتياز المقرر للوكيل بالعمولة علي البضاعة التي يحوزها لحساب المرسل اليه طبقاً للمادة (٨٥ تجاري) الا اذا كان وكيلاً بالعمولة يتعامل مع الربان او وكيل السفينة باسمه الخاص .

#### ٤ – مسئولية وكيل الشحنة :

يسأل وكيل الشحنة في مواجهة اصحاب البضائع بوصفه وكيلاً بأجر (م ١٤٧ /١ بحري) ومؤدي ذلك ان مسؤليته في مواجهتهم مسؤلية تعاقدية اذا اخل بتنفيذ التزاماته المترتبة علي عقد وكالة الشحنة ، كأن قصر في استلام البضاعة مما ادي الي تلفها او ضياعها ، او تخلف عن تقديم الاخطار عن التلف للناقل عند وجود نقص او تلف في البضاعة ، او تراخي في اخطار المرسل اليه بما اكتشفه من عيوب في البضاعة ، وبداهة لا تقوم مسؤلية وكيل الشحنة الا اذا كان الضرر ناجماً عن خطئه او خطأ تابعيه (م ١٤٧، ١٤٣ /٢ بحري) .

وهو خطأ واجب الاثبات ، اما اذا كان الضرر ناجماً عن خطأ المجهز او الربان اثناء تنفيذ عقد النقل فلا مجال للقول بمسئولية وكيل الشحنة .

وجدير بالذكر ان وكيل الشحنة اذا عهد الي مقاول تفريغ بتفريغ البضاعة

دون ان يخوله الموكل ذلك ، فانه يصبح مسؤولاً في مواجهة المرسل اليه عن خطأ مقاول التفريغ ، ويكون الوكيل والمقاول في هذه الحالة متضامين في المسؤولية وذلك تطبيقاً للقواعد العامة (م ٧٠٨ مدني) .

واخيراً فان مسؤولية وكيل الشحن تنتهي بتسليم البضاعة الي المرسل اليه تحققه من سلامتها ومطابقتها لبياناتها الواردة في سند الشحن .

### المبحث الثالث

### المقاول البحري

### L`Acconier

#### ١ - التعريف بالمقاول البحري :

الاصل ان يتولي الناقل عملية شحن البضاعة علي السفينة وتفريغها منها عند الوصول ، وذلك مالم يتفق علي ان يتولي الشاحن عملية شحن البضاعة ، او علي ان يتولي الشاحن او المرسل اليه عملية تفريغها (م ١/٢١٥ بحري) .

بيد انه ايأ ماكان الملتزم بعمليتي الشحن والتفريغ ، فإن قيام اي من الناقل او الشاحن او المرسل اليه بشحن او تفريغ البضائع بمعداته وعماله امر نادر الحدوث في العمل . ذلك ان تنوع البضائع المنقولة بحراً وازدياد حمولة السفن في العصر الحديث فضلاً عن رغبة اطراف عقد النقل البحري في سرعة تنفيذه ، يستدعي معدات خاصة وعماله كافية علي جانب من الخبرة لا تتوافر للناقل او الشاحن او المرسل اليه ، كما لا يقدر عليها اي منهم . ومن ثم كان التجاء من يقع عليه عبء القيام بهذه العمليات الي مقاول متخصص يقوم بأدائها نيابة عنه مقابل اجر معين بواسطة عمال تابعين له " Dockers " ومعدات اما مملوكة له او مؤجرة من ادارة الميناء . ويعرف هذا المقاول بالمقاول البحري او بمقاول الشحن والتفريغ ، كما يعرف العقد الذي يرتبط به مع الناقل او الشاحن او المرسل اليه بعقد الحن والتفريغ (١) . وعلي هذا فإن المقاول البحري هو الشخص ، الطبيعي او المعنوي ، الذي

---

(١) د.محمد كمال حمدي . عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري . منشأة المعارف ١٩٨٣ ص ١٩

## الفصل الثامن

### عقد النقل البحري للبضائع

#### تمهيد :

عقد النقل البحري من العقود ذات الطابع الدولي نظراً لارتباطه بالملاحة البحرية التي تقوم بها السفن ، مما حدى بالمجتمع الدولي لوضع بعض القواعد القانونية المرتبطة بهذا العقد .

لذلك استعان المشرع المصري في قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بالاحكام التي وضعتها اتفاقية بروكسيل عام ١٩٢٤ الخاصة بسندات الشحن والتي تم تعديلها بالبروتوكول الموقع في ٢٣ فبراير ١٩٦٨ والذي دخل حيز التنفيذ في يونيو ١٩٧٧ ، وتم تعديلها ايضاً : البروتوكول الموقع في ديسمبر ١٩٧٩ والذي دخل حيز التنفيذ في فبراير ١٩٨٤ ، كما استعان ايضاً باتفاقية هامبورج ١٩٧٨ وان خالفها في بعض الاحكام كما سنري وهذه الاتفاقية معروفة باتفاقية الامم المتحدة لنقل البضائع بحراً والتي اعدتها لجنة قانون التجارة الدولية التابعة لهيئة الامم المتحدة (اليونسترال) .

والجدير بالذكر ان مصر انضمت الي العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري ، وتسري احكام هذه الاتفاقيات عند توافر مجال تطبيقها ، ولا شك في اولوية سريان نصوص المعاهدات والاتفاقيات

الدولية اذا وقع تعارض بينها وبين النصوص الوطنية وذلك وفقاً لقواعد القانون الدولي العام .

**تقسيم :** وسوف نقسم هذا الفصل الي عدة مباحث كما يلي :

**المبحث الاول :** الاحكام المميزة لعقد نقل البضائع .

**المبحث الثاني :** التزامات الشاحن .

**المبحث الثالث :** التزامات الناقل .

**المبحث الرابع :** مسؤولية الناقل البحري .

**المبحث الخامس :** دعوي المسؤولية .

## المبحث الاول

### الاحكام المميزة لعقد النقل البحري للبضائع

لبيان الاحكام المميزة لعقد النقل البحري للبضائع كان لزاماً علينا تعريف هذا العقد وبيان خصائصه وكيفية إثباته .

#### اولاً : تعريف عقد النقل البحري للبضائع :

يعرف عقد النقل البحري للبضائع بانه العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع من مكان الي آخر بحراً مقابل أجر (١) .

والمقصود بنقل البضائع بحراً هو نقلها عبر البحار من خلال السفينة القائمة بالملاحة البحرية سواء كان الناقل هو مالك السفينة او مجهزةا او مستأجرها ، فاحكام عقد النقل لا تقيم وزناً لصفة الناقل في علاقتة بالسفينة ، فيستوي ان يكون مالكا لها فور تجهيزها واستخدامها في نقل البضائع او كان مستأجراً لها قرر تجهيزها او استلمها مجهزة وقرر استغلالها في نقل البضائع . (٢) .

والمسألة هنا ليست مسألة قانونية بقدر ما هو امر يرتبط بالواقع فيمن ابرم عقد النقل ؟ هل هو المالك باعتباره مجهزةا للسفينة وقام باستغلالها ام هو مستأجر السفينة سواء قام باستئجرها مجهزة او قام هو بتجهيزها ، المهم فيما نري من هو مستغل السفينة ، فهو الذي يطلق عليه الناقل . في حالة النقل المقصود القائم علي مراحل متعددة وفي اماكن

---

(١) راجع المادة ١٩٦ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) راع د / محمود مختار بربري : قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، ص

بحرية مختلفة اذا كان العقد تم مع شخص واحد فانه يعتبر اتفاقاً واحداً يخضع لاحكام القانون البحري حتي لو تم جزء من الملاحة في النهر او المياه الداخلية لان العبرة في هذه الحالة بالجزء الغالب من الرحلة اذا كان قد تم في البحر ، اما اذا تم التعاقد مع عدة ناقلين علي عدة مراحل فإن كل عقد يعتبر مستقلاً ويخضع لاحكام الجزء الذي تم فيه ، فإذا تم إبرام عقد نقل بضائع تم في النهر او في المياه الداخلية مع احد الناقلين فانه يخضع لاحكام القانون التجاري ، أما الجزء الآخر من الرحلة والذي تم إبرام عقد النقل مع ناقل آخر وكان ذلك وفقاً للملاحة البحرية فإن هذا العقد يخضع لاحكام قانون التجارة البحرية او المعاهدة الدولية التي تجد مجال تطبيقها سارياً علي هذا العقد .

أما عقد النقل المركب والي يتم جزء منه في البر وجزء في البحر والآخر في الجو فإن كل جزء يخضع لقانونه سواء تم ذلك بعقد واحد مع احد الناقلين او بعقود متعددة مع عدة ناقلين ، لذلك يجب تحديد اولاً الواقعة تمت في اي جزء لتحديد المسؤولية والاحكام التي تخضع لها .

### **اطراف عقد النقل البحري للبضائع :**

اطراف عقد النقل البحري هم الناقل والشاحن والمرسل اليه ،

فالناقل كما سبق ان ذكرنا قد يكون مالك السفينة او مستأجرها ، اما الشاحن فهو من يقدم البضاعة لشحنها مقابل بدفع الاجرة اما بواسطته او بواسطة المرسل اليه والذي يعتبر احد اطراف العلاقة القانونية الناتجة عن عقد نقل البضائع بحراً .

## المركز القانوني للمرسل اليه :

قد يكون الشاحن هو المرسل اليه ، اذ قد يقوم شخص بشحن البضاعة في ميناء معين علي ان يقوم هو ذاته باستلامها في ميناء آخر ، وهنا لا توجد مشكلة حيث ان عقد النقل يقتصر علي طرفيه الناقل والشاحن الذي هو في ذات الوقت المرسل اليه .

وقد يكون المرسل اليه شخص آخر غير الشاحن ، كأن يقوم شخص بشحن بضاعة في احد المواني لكي يتسلمها شخص آخر في ميناء آخر وسواء كان هذا الشخص المرسل اليه المذكور في سند الشحن او ظهر اليه اذا كان سند الشحن إذني او انتقل اليه بالتسليم اذا كان سند الشحن لحامله او انتقل اليه السند عن طريق حوالة الحق ، فإن سمة علاقة تربط بين المرسل

اليه والناقل .

لذلك يمكن تعريف المرسل اليه بانه الشخص الذي يتمتع بالصفة القانونية في مطالبة الناقل بتنفيذ التزامه بتسليم البضاعة ، وقد استقر الفقه والقضاء علي ان المرسل اليه صاحب حق مباشر في مواجهة الناقل ، وكذلك للناقل حق مباشر تجاه المرسل اليه ، فكلاهما له الحق في الرجوع المباشر علي الطرف الآخر .

ولقد اختلف الفقه حول الطبيعة القانونية للعلاقة بين المرسل اليه والناقل ، حيث ذهب جانب من الفقه الي ان هذه العلاقة قائمة علي نظرية الاشتراط لمصلحة الغير والتي تتمثل في ان المرسل اليه له حق مباشر قبل الناقل بالرغم من انه لم يكن طرفاً في بداية عقد النقل ، اي ان

الشاحن قد افترض انه اشترط لمصلحة المرسل اليه عند التعاقد ، وقد قبل الناقل هذا الاشتراط بتنفيذه عقد النقل ، غير ان هذا الاتجاه لم يسلم من النقد ذلك ان الاشتراط لمصلحة الغير وان يرتب حقوقاً للمرسل اليه الا لا يجوز ان يرتب التزاماً علي عاتقه كالاتزام ام بدفع الاجرة مثلاً او استلام البضاعة عند الوصول ، حيث تظل فكرة نسبية اثر العقد عقبه امام هذا الاتجاه .

وذهب اتجاه آخر (١) الي ان حق المرسل اليه تجاه الناقل يجد سنده في سند الشحن ذاته ، حيث يعتبر المرسل اليه مالكاً للبضاعة منذ حيازة لسند الشحن حيث ان حيازة سند الشحن يمثل الحيازة الرمزية للبضائع في ذات الوقت ، هذا بالاضافة الي ان توقيع الربان علي سند الحن يجعله ملتزماً في مواجهة حاملة الشرعي بالوفاء بالتزامه بالتسليم ، كما ان علاقة المرسل اليه بالناقل تتحدد بما ورد في سند الشحن ، وقد جاء قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ مؤكداً لذلك حيث قضت المادة (٢٢٣) علي انه " علي الربان تسليم البضائع عند وصولها الي الحامل الشرعي لسند الشحن او من ينوب عنه في تسليمها " كما اشارت المادة (٤/٢١٢) علي انه " ويعطي اذن التسليم حاملة الشرعي حق تسلم البضاعة ، ورغم ما ذهب اليه هذا الاتجاه من تدعيم رأيه الا انه لم يسلم

---

(١) راجع د / علي جمال الدين عوض : الوسيط في القانون البحري ، طبعة ١٩٧٢ ، رقم ٣٩٩ ، ٤٠٠ ، و د / محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، ١٩٩٣ ، ص ٣٦٤ . و د / سميحة القليوبي ، الاسس القانونية للتجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، ٢٠١١ ، ص ٢٦٣



من النقد ، ذلك حيازة سند الشحن لا تثبت الا أمراً واحداً هو الحق الشخصي لحائز السند في مطالبة الناقل بالتسليم ، ويكون من حق الناقل الامتناع عن التسليم لمالك البضاعة حتي لو افلح في إثبات ملكيته بكافة المستندات القاطعة ما دام عاجزاً عن تقديم سند الشحن للناقل ، وتبرأ ذمة الناقل لو قام بتسليم البضاعة لحائز السند حتي لو تيقن انه ليس المالك ما دام هو الحامل الشرعي للسند (١) .

وقد نادي جانب من الفقه بتأسيس حق المرسل اليه علي فكرة النيابة الناقصة (٢) ، حيث ان الشاحن عن تعاقد مع الناقل انما يكون بصفته اصيلاً عن نفسه ونائباً في ذات الوقت عن المرسل اليه . وهذا لرأي لم يسلم ايضاً من النقد فالشحن عندما يتعاقد لا يتصور انه يمثل نفسه وينوب عن المرسل اليه الذي قد لا يكون معروفاً ان ذلك ، كما ان هذا التفسير لا يستقيم عندما تتحدد شخصية الشاحن والمرسل اليه .

في حين ذهب جانب ليس بقليل من الفقه (٣) الي تأييد نظرية ثلاثية اطراف عقد النقل لكي تنصرف آثار هذا العقد الي المرسل اليه ، حيث يعتبر المرسل اليه طرفاً في عقد النقل منذ لحظة ابرامه ، فهذا العقد يحدد الشاحن والناقل والمرسل اليه وذكر المرسل اليه في احد بيانات سند الشحن حتي ولو اتحد شخص الشاحن والمرسل اليه ، لان الجوهر توافر

- 
- (١) راجع د/ محمود مختار بربري : المرجع السابق ، ص ٣٥٦ .  
(٢) د/ مصطفى كمال طه : القانون البحري ، طبعة ١٩٨٠ رقم ٣٥٠ .  
(٣) راجع د/ عبدالدافع موسي : القانون البحري : دار النهضة العربية ، ٢٠٠٥ ، ص ٢٣٩ .

ايضاً : د / محمود مختار بربري ، المرجع السابق ، ص ٣٥٤ .

ثلاث مركز قانونية لكل منها احكامها الخاصة ، فالشحن عندما يقوم بالشحن يأخذ المركز القانوني للشاحن وعندما يتلقي الشحن يأخذ مركز المرسل اليه ويخضع للاحكام الخاصة بحقوق والتزامات المرسل اليه .

ونحن لا نميل لهذا الرأي ولا نؤيده لان سند الشحن لحامله لا يذكر به اسم المرسل اليه ، كما ان اتحاد شخصية الشاحن والمرسل اليه يؤدي الي عدم وجود المرسل اليه من الناحية الفعلية والقانونية ، فهذا الاتحاد الفعلي والقانوني يؤدي الي وجود مركزين قانونيين فقط هما الناقل والشاحن وليس ثلاثة كما يذهب اصحاب هذا الرأي ، أما ما ذهبت اليه محمة النقض في احد احكامها (١) ، من ان " المرسل اليه طرف في سند الشحن يتكافأ مركزه عندما يطالب بتنفيذ العقد ومركز الشاحن " انما هو دليل علي ان سند الشحن هو الذي يعطي للمرسل اليه مركزه القانوني تجاه الناقل .

ونحن نري ان علاقة المرسل اليه بالناقل انما تجد السند القانوني لها في تمثيل سند الشحن للبضاعة بصرف النظر عن كون حائز هذا السند مالكا للبضاعة ان لا ، حيث يتضح ايضاً من نص المواد ٢/٢٠٧ ، ٣/٢١٠ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ انهما يعتبران المرسل اليه من الغير الي ان يتم استلام سند الشحن .

---

(١) نقض الجلسة ٣/٤/١٩٧٣ - س ٢٤ ص ٥٥٩ ، ايضاً نقض ٤/١٢/١٩٨٩ - طعن ١١١٤ س ٥٢ .

## ثانياً : خصائص عقد النقل البحري للبضائع :

### ١ – عقد رضائي :

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من العقود الرضائية التي يكفي لانعقادها توافق الايجاب مع القبول ، ورغم ان المشرع قرر انه لا يثبت عقد النقل البحري بالكتابة (١)، الا ان استلزام الكتابة لا يعني اننا امام عقد شكلي ، وانما تطلب المشرع ذلك لكي يلفت نظر المتعاقدين لاهمية هذا العقد وتفادي المنازعات التي يسببها العقد غير المكتوب مما يؤدي الي تعطيل التجارة البحرية ، وتطلب المشرع الكتابة لاثبات عقد النقل البحري للبضائع يعني انه لا يجوز اثبات هذا العقد بالبينة او القرائن لانها دليل اقل من الكتابة ، وبالتالي لا يستطيع اي طرف اثبات هذا العقد الا بالكتابة او ما يقوم مقام الكتابة في قوة الدليل مثل الاقرار او اليمين .

### ٢ – عقد النقل البحري للبضائع من العقود الملزمة للجانبين

فهذا العقد يرتب التزامات وحقوق متبادلة بين طرفيه ، فهو يرتب التزامات وحقوق للناقل ، والتزامات وحقوق للشاحن ، لذلك يخضع هذا العقد لاحكام العقود الملزمة للجانبين خاصة احكام الفسخ والدفع بعدم التنفيذ (٢) .

---

(١) المادة ١٩٧ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) د / سميحة القليوبي : المرجع السابق ، ص ٢٢٧ .

### ٣ - تجارية العقد :

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع تجارياً بالنسبة للناقل ، حيث نصت المادة ٦ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ علي انه " يعد ايضاً عملاً تجارياً كل عمل يتعلق بالملاحة البحرية .. - النقل البحري... "، أما بالنسبة للشاحن فإن النقل لا يعتبر تجارياً الا اذا كان تاجراً او كان العقد مرتبطاً بعمل تجاري ايأ كان صفة الشاحن سواء كان تاجراً او غير تاجر .

### ثالثاً : إثبات عقد النقل البحري للبضائع :

سبق ان ذكرنا ان عقد نقل البضائع بحراً انما هو من العقود الرضائية ، وتطلب المشرع الكتابة لاثبات هذا العقد انما هو استثناء من الال العام في اثبات الالتزامات التجارية .

بيد ان اكتابة اذا كانت سنداً لاثبات عقد النقل البحري للبضائع الا انها ليست شرطاً لصحة العقد وليست ركناً من اركان هذا العقد لذلك لا يترتب علي اغفالها البطلان ، وانما يجوز اثبات العقد بما يقوم مقام الكتابة كالاقرار او اليمين ، وعلي ذلك فإن صدور اي ايصالات او فواتير من جانب احد الاطراف او نق بيانات السند قد يعد مبدأ ثبوت بالكتابة ، وفي حالة تبادل للرسائل او البرقيات فهذا كاف لاثبات العقد (١) .

ولما كانت الكتابة في عقد النقل البحري للبضائع تأخذ غالباً صورة سند شحن فقد نظم المشرع المصري احكام سند الشحن في المواد

---

(١) د / محمود مختار بربري : المرجع السابق ، ص ٣١١ .

من (١٩٩ - ٢١٣ بحري) وهي مأخوذة من معاهدة بروكسيل عام ١٩٢٤ ولخاصة بتوحيد بعض الاحكام المتعلقة بسندات الشحن ، واتفاقية الامم المتحدة لنقل البضائع بحراً والمعروفة باتفاقية هامبورج عام ١٩٧٨ ، وقد انضمت مصر الي هذه الاتفاقيات ، وفي ذلك ذهبت محكمة النقض (١) الي ان " انضمام مصر الي المعاهدة الدولية الخاصة بسندات الشحن الموقعة ببروكسيل في ١٩٢٤/٨/٢٥ وصيرورتها تشريعاً نافذ المفعول فيها بموجب المرسوم بقانون الصادر في ١٩٤٤/١/٣١ ، مؤداه ، افتراض علم القاضي بمضمونها وعدم القاء عبء اثباته علي عاتق المتمسك به " .

### تعريف سند الشحن :-

سند الشحن هو صك يثبت شحن البضاعة واستلزم الربان لها ، كما انه يثبت عقد النقل ذاته ، ويمثل البضاعة وله حجية في البيانات الواردة به . اذ يصدر الناقل بناء علي طلب الشاحن عند تسلّم البضاعة سند شحن ، ويجوز للناقل ان يسلم الشاحن ايضاً بتسلّم البضائع قبل شحنها ، ويستبدل سند الشحن بهذا الايصال بناء علي طلب الشاحن بعد وضع البضائع في السفينة ، وللشاحن ان يطلب من الناقل او ممن ينوب عنه وضع بيان علي سند الشحن يفيد حصول الشحن فعلاً علي سفينة او سفن معينة علي بيان تاريخ الشحن (٢) .

- 
- (١) الطعن رقم ٢٣١٧ لسنة ٥٩ ق جلسة ١٩٩٦/٢/٨ ، الطعن رقم ٩٨٣ لسنة ٤٩ ق -  
جلسة ١٩٨٤/٢/٦ ، الطعن رقم ٧٨٨ لسنة ٥٢ ق - جلسة ١٩٨٧/٤/١٣ .
- (٢) راجع المادة ١٩٩ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

## وظائف سند الشحن :

### ١ - سند الشحن اداه اثبات واقعة شحن البضاعة ودليل الربان لها :

يعتبر سند الحن الاداه المثبتة لاستلام الربان البضاعة علي ظهر السفينة ومن ثم يحزر عادة بعد ان يتم الشحن فعلاً ، ويوقعه الربان بما يفيد تسلمه البضاعة والبدء في تنفيذ عقد النقل ، واصدار سند الشحن ليس امراً الزامياً وانما متروك لادارة الشاحن قد يطلب اصداره او لا يطلبه ، ولكن اذا طلب الاحن اصدار سند الشحن تحتم علي الناقل اصداره ويسأل اذا تأخر في ذلك او رفضه . (١)

### ٢ - سند الشحن وسيلة اثبات عقد النقل

يعتبر سند الشحن احدي وسائل اثبات عقد النقل بالكتابة وهو يحدد التزامات الناقل والشاحن عند عدم تحرير مشاركة ايجار ، وسند الشحن يكفي لاثبات عقد النقل حيث تحرر متضامناً كافة البيانات الخاصة بعقد النقل ذاته ، واصبح السند يقوم مقام شارطة الايجار ف عقود تأجير السفينة ، بل اصبح سند الحن الوسيلة الاولي لاثبات عقد النقل (٢) .

### ٣ - سند الشحن يمثل البضاعة المشحونة

سند الشحن يمثل البضاعة ومن ثم يؤدي نقل سند الشحن من شخص الي آخر الي نقل حيازة البضاعة ذاتها وانتقال حيازتها الي الشخص الآخر ،

---

(١) راجع د / محمود مختار بربري : المرجع السابق ، ص ٣١٨ رقم ٣١٤ .

(٢) راجع د / علي جمال الدين عوض : المرجع السابق ، رقم ٩٧٦ .

ونقل ملكية سند الشحن يؤدي الي نقل الحق في تسلمها لمن انتقل اليه السند ، فمن يحوز سند الشحن يحوز البضاعة حيازة رمزية . كما ان سند الشحن يعد اداه لرهن البضائع التي يمثلها (١) ، حيث يعد سند الشحن في هذه الحالة اداه انتمان يمثل البضاعة المشحونة ويقوم مقامها بحيث تندمج البضاعة في سند الشحن ويعتبر حاملة بمثابة حائز للبضاعة ، اما ملكية البضاعة فهي شأن آخر .

### شكل سند الشحن :

نصت المادة ١/٢٠٣ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي ان " يحزر سند الشحن باسم شخص معين او لامره او لحاملة " يتضح من ذلك ان سند الشحن له ثلاثة صور :

### ١ - سند الشحن الاسمي :

وهو سند يصدر باسم شخص معين ولا يجوز نقل الحق الثابت في هذا السند الا من حوالة الحق ، حيث يجب قبول الناقل لها او إعلانه رسمياً بها ، وفي ذلك تنص المادة ٢/٢٠٣ من قانون التجارة البحري علي ان " يكون النزول عن سند الشحن الاسمي باتباع القواعد المقررة بشأن حوالة الحق " . وفي الغالب لا يكون سند الشحن اسماً الا اذا كان الشاحن والمرسل اليه شخصاً واحداً .

---

(١) د/ سميحة القليوبي : المرجع السابق ، ص ٢٢٨ رقم ١٧٤ .

## ٢ - سند الشحن الإذني أو لأمر

ويكون هذا السند لإذن او لأمر شخص معين ، ويتم نقل الحق الثابت في هذا السند عن طريق التظهير ، ويعتبر مجرد توقيع حامل السند علي ظهره بمثابة ناقل للملكية وتسري علي هذا التظهير احكام قانون التجارة فيما يتعلق بتضامن المظهرين وضمن تسليم البضاعة وقاعدة تظهير الدفع . ويجوز تظهير سند الشحن تظهيراً توكيلياً بحيث يكون المظهر اليه حامل السند مجرد وكيل عن مالك البضاعة في استلامها لحسابه ، واذا كان تظهير سند الشحن توكيلياً فإنه يجوز للربان التمسك في مواجهة حامل السند بكل الدفع التي يمكن التمسك بها في مواجهة الاشحن المظهر (١) .

## ٣ - سند الشحن لحامله

قد يصدر سند الشحن لحامله حيث يتداول هذا السند بالمناولة اي بالتسليم من يد الي يد ، حيث يعتبر ذلك كافياً لنقل الحق الثابت في السند وحيازة البضاعة واستلامها من الربان ، ولكن السند لحامله قد يمثل خطورة في حالة ضياعه ، حيث يحق لحائز هذا السند استلام البضاعة من الربان ، وان كان من حق الربان التحقق من الحيازة الشرعية لسند الشحن . وقد نصت المادة (٢٠٤) من قانون التجارة البحرية علي ان " يكون حاملاً شرعياً لسند الشحن المبين اسمه فيه او المجال اليه ان كان السند اسماً ،

---

(١) د / سميحة القليوبي : المرجع السابق ، ص ٢٣٠ ، رقم ١٧٥ .



وحامله ان كان السند لحامله او مظهراً علي بياض والمظهر اليه الاخير ان كان السند للامر وذكر فيه اسم المظهر اليه " .

### بيانات سند الشحن :

تنص المادة ٢٠٠ من القانون التجارة البحرية علي البيانات الواجب توافرها في سند الشحن وهي علي وجه الخصوص ما يلي :

- أ - اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل الي وعنوان كل منهم .
  - ب - صفات البضاعة كما دونها الشاحن ، وعلي الاخص طبيعتها ، وعدد الطرود ووزنها او حجمها او العلامات المميزة الموضوعه عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الاوعية الموضوعه فيها .
  - ج - اسم السفينة اذا صدر السند وقت اجراء الشحن او بعد إجرائه .
  - د - اسم الربان .
  - ه - ميناء الشحن وميناء التفريغ .
  - و - اجرة النقل اذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول او الجزء المستحق منها .
  - ز - مكان اصدار السند وتاريخ اصداره وعدد النسخ التي حررت منه .
  - ح - حصول النقل علي سطح السفينة اذا كان يجري بهذه الكيفية .
- يتضح مما سبق ان بيانات سند الشحن يمكن حصرها وتجميعها في ثلاثة بيانات رئيسية وهي :

## أولاً : بيانات اطراف عقد النقل :

حيث يجب ان يتضمن سند الشحن اسم الناقل والشاحن اما المرسل اليه فإن ذلك يتوقف علي شكل سند كما يجب ذكر عنوان اطراف عقد النقل ، كما يستلزم الامر ذكر اسم الربان وميناء الشحن وميناء التفريغ ، ايضاً من البيانات المتعلقة باطراف عقد النقل مكان اصدار سند الشحن وتاريخ اصداره وعدد النسخ التي حررت منه ، واجرة النقل اذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول او الجزء المستحق منها ، اما عدم ذكر الاجرة في سند الشحن فانه يعد قرينة علي قبض الناقل لها بكاملها عند الشحن ، ولا يجوز اثبات ما يخالف في مواجهة الغير الذي لا يعلم وقت حصوله علي السند ان الاجرة او جزءاً منها لا يزال مستحقاً ، ويعتبر المرسل اليه الذي صدر السند بامه او لامره من الغير الا اذا كان هو الشاحن نفسه .

## ثانياً : بيانات البضاعة المسلمة :

يتضمن سند الشحن صفات البضاعة كما دونها الشاحن ، وعلي الاخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها او حجمها او العلامات المميزة الموضوعه عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الاوعية الموضوعه فيها ، ويجب ذكر ما اذا كان النقل علي سطح السفينة اذا كان يجري بهذه الكيفية ، ويجب ان تكون العلامات الموضوعه علي البضائع كافية لتعيينها وان توضع بحيث تبدو قراءتها ممكنة حتي نهاية الرحلة (١) .

---

(١) راجع المادة ٢٠١ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

وإذا كانت البضاعة خطيرة او قابلة للالتهاب او الانفجار وجب علي الشاحن ان يخطر الناقل بذلك ، وان يضع بياناً علي البضاعة للتحذير من خطورتها ، بياناً بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعاً (١) .

ويكون الشاحن مسؤولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة ولو نزل عن سند الشحن للغير (٢) .

### ثالثاً : بيان عن السفينة :

يتضمن سند الشحن ايضاً اسم السفينة التي تم شحن البضاعة عليها والا اذا لم يذكر اسم السفينة فإن ذلك يعد قرينة علي ان البضاعة لم يتم شحنها وان هذا السند انما بعد سند لاجل الشحن (٣) ، وللشاحن استبدال هذا السند لاجل الشحن بسند شحن يتضمن اسم السفينة ، ولكن اصدار سند لاجل الشحن لا يعني انه باطل او ان الناقل يجب عليه ان يمتنع عن اصدار هذا النوع من السندات ، بل ان هذا السند يعد صحيحاً ويقع علي الشاحن عبء تصحيح الوضع وان يطلب من الناقل اصدار سند شحن يتضمن اسم السفينة حتي يستطيع تتبع وصول البضاعة واستلامها .

---

(١) راجع المادة ٢/٢٠٥ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) راجع المادة ٢٠٦ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٣) د / محمود مختار بربري : المرجع السابق ، ص ٣٢٠ رقم ٣١٥ .

## عدد نسخ سند الشحن :

يحرر سند الشحن من نسختين ، تسلم إحداها الي الشاحن وتبقي الاخرى لدي الناقل ويذكر فيها انها غير قابلة للنزول عنها ، ويوقع الناقل او من ينوب عنه النسخة المسلمة للشاحن ويكون التوقيع بالكتابة او بأي وسيلة اخرى تقوم مقام الكتابة ، وتعطي هذه النسخة لحاملها الشرعي الحق في تسلم البضاعة والتصرف فيها ، ويجوز ان تحرر من سند الشحن بناء علي طلب الشاحن عدة نسخ ، وتكون كل نسخ موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التي حررت وتقوم كل نسخة مقام الاخرى ، ويترتب علي تسليم البضائع بمقتضي إحداها اعتبار النسخ الاخرى ملغاه بالنسبة الي الناقل (١) .

هذه البيانات الواردة في سند الشحن لا يترتب علي إهمال ذكر بعضها بطلان السند وإنما لا يستطيع السند ان يقوم بدوره في الإثبات الا في نطاق البيانات التي يتضمنها (٢) ، أما إذا كان النقص في البيانات المتعلقة بأوصاف البضاعة فإن ذلك يؤدي الي عدم قيام السند باعتباره يمثل البضاعة ومن ثم يصعب التعامل علي البضاعة أثناء وجودها في الطريق إذا كانت هذه البيانات كاملة .

---

(١) المادة ٢٠٢ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) راجع د / ثروت عبدالرحيم : القانون البحري المصري ، ص ١٥٣ .

## حجية سند الشحن :

لا تقتصر وظائف سند الشحن علي إثبات عقد النقل وإثبات تسلّم الرّبان للبضاعة وتمثيل السند للبضاعة وإنما يضاف الي ذلك حجية البيانات التي يشملها السند سواء فيما بين الناقل والشاحن أو في علاقه الناقل بالغير ومنهم المرسل اليه .

ففي العلاقة بين الناقل والشاحن تكون حجية سند الشحن فيما يشمله من بيانات حجية سببية يجوز إثبات عكسها ، حيث يحق لكل منهما اثبات ما يخالف هذه البيانات ، كان يثبت مثلاً الناقل انه لم يتسلم البضاعة بالوصف المذكورة في السند أو ان الكمية المذكورة ليست هي الحقيقة كما يستطيع الشاحن ان يثبت ان مكان تسليم البضاعة يختلف عما هو مذكور في السند أو ان الاجرة تم الوفاء بجزء منها .

أما في العلاقة بين الناقل والغير حسن النية ومنهم المرسل اليه حيث اعتبره المشرع من الغير(١) فإن سند الشحن له حجية مطلقة لا يجوز بمقتضاه قيام الناقل بإثبات ما يخالف البيانات المدونة في السند امام الغير ، فلا يستطيع الناقل الادعاء او إثبات ان اوصاف البضاعة المذكورة في السند ليست هي الحقيقة او ان ميعاد وصول البضاعة ليس هو المتفق عليه في السند او ان الاجرة الغير مذكورة في السند لم يتم دفعها او غير ذلك من البيانات ، فالسند له حجية مطلقة علي الناقل امام الغير لا يستطيع إثبات خلاف او عكس ما هو مدون به ، علي خلاف الحال بالنسبة للغير

---

(١) راجع المادة ٢٠٧ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

ومنهم المرسل اليه حيث يحق له اثبات عكس او خلاف البيانات الواردة في السند بكافة طرق الاثبات ، ولا يستفيد من هذه الحماية سوي الغير حسن النية الذي لا يعلم بحقيقة البيانات الاصلية او بحقيقة العلاقة بين الناقل والشاحن .

نستخلص مما سبق ان سند الشحن يعد دليلاً علي تسلم الناقل البضاعة من الشاحن بالحالة المبينة فيه ، واذا كان سند الشحن مشتملاً علي البيانات السابق ذكرها والمنصوص عليها في المادة ٢٠٠ من قانون التجارة البحري عد دليلاً علي شحن البضاعة في السفينة او في السفن المعينة البيان وفي التاريخ المذكور فيه ، كما يعد سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها ، وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة الي الغير ، ويجوز في العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن وخلاف ما ورد به من بيانات ، ولا يجوز في مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند او خلاف ما ورد به من بيانات ، ويجوز ذلك لهذا الغير ، ويعتبر المرسل اليه الذي صدر السند باسمه او لامره من الغير حكم هذه المادة الا اذا كان هو الشاحن نفسه (١) .

#### **سند الشحن النظيف :**

نظراً لعدم قيام الربان بالتحقق من البضاعة المسلمة له لضيق الوقت او عدم وجود الوسائل اللازمة لتحققه من هذه البضاعة ، جرت

---

(١) راجع المادة ٢١٠ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

العادة علي قيام الربان بوضع تحفظات علي سند الشحن كأن ينص علي ان البضاعة غير معتمدة او مجهولة البيانات سالفه الذكر بمعرفة الشاحن .

ولم يجز القانون للناقل إبداء هذه التحفظات الا في حالتين ، الاولي ان كان لديه اسباب جدية للشك في صحة البيانات ولم يكن لديه الوقت الكاف لنفي هذا الشك او التحقق منه ، والثانية اذا لم تكن لدي الناقل الوسائل العادية والكافية للتأكد منها (مادة ١/٢٠٥ بحري) .

ولكن ومما لا شك فيه ان تضمين التحفظات في سند الشحن تعيق تداوله وتقلل من فرض منح ائتمان للشاحن بموجب هذا السند .

لذلك يتم الاتفاق بين الشاحن والناقل علي إصدار سند شحن نظيف طال من التحفظات مقابل ان يصدر الشاحن للناقل خطاب ضمان يثبت فيه التحفظات التي يطلب الناقل إدراجها في السند ولكنها لم تدرج به استجابة للشحن في إصدار سند شحن نظيف ، ويتعهد الشاحن بموجب هذا الخطاب تحمل وضمن النتائج التي تترتب علي عدم مطابقة البضاعة عند تسليمها للناقل للبيانات الواردة بسند الشحن والتي أدلي بها الشاحن وذلك اذا تعرض الناقل للمطالبة من الغير ومنهم المرسل اليه بالتعويض .

بهذا السند النظيف يستطيع الشاحن نقل الحق الثابت في السند بتداوله ، والحصول علي الائتمان من البنوك ، كما ان سند الشحن النظيف بجانب خطاب الضمان يسهل عملية النقل البحري التي تتطلب السرعة

في إجرائها حيث انها تطمئن الناقل الي حالة البضاعة دون ان يقوم بفحصها علي وجه السرعة ودون مراعاة الدقة في عملية الفحص نظراً لضيق الوقت او عدم توافر الوسائل اللازمة لعملية الفحص (١) .

وفي ذلك تنص المادة ١/٢٠٥ من قانون التجارة البري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي ان " يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها الي الناقل ، وتقيد هذه البيانات في سند الشحن ، وللناقل إبداء تحفظات علي قيدها ان كان لديه اسباب جدية للشك في صحتها او لم يكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها ، وتذكر اسباب التحفظ علي قيد البيانات في سند الشحن "

واضافت المادة ١/٢٠٧ من ذات القانون ان " كل خطاب ضمان او اتفاق يضمن بمقتضاه الشاحن تعويض الناقل عن الاضرار التي تنتج عن إصدار سند شحن خال من اي تحفظ علي البيانات الواردة به ، لا يحتج به قبل الغير الذي لا يعلم وقت حصوله علي السند بعدم صحة تلك البيانات . والجدير بالذكر ان صحة خطابات الضمان هذه وعدم بطلانها يتوقف علي كونها لا تحتوي علي غش ، كما اذا حررها الشاحن وهو يعلم بحقيقة البضاعة وانها لا تطابق بيانات السند ، ووافق الربان علي

---

(١) راجع د / ثروت عبدالرحيم : المرجع السابق ، ص ١٥٦ ، ايضاً د / سميحة القليوبي ، المرجع السابق ، ص ٢٣٩ ، د/ محمود مختار بربري : المرجع السابق ص ٣٢٥ ، د / عبدالرافع موسي ، المرجع السابق ، ص ٢٥٧ .



ذلك وقبلها وهو يعلم بحقيقة البضاعة المشحونة ، اذ في مثل هذه الحالة يحق للغير الرجوع علي الناقل والشاحن بالتعويض .

### أذون التسليم :

يجوز لكل من له حق في تسلم بضائع بموجب سند شحن كأن يكون السند انتقل اليه بموجب حوالة حق او تظهير او مناولة ان يطلب من الناقل اصدار اذون تسليم تتعلق بكميات منها بشرط ان ينص علي ذلك في سند الشحن ، وفي الغالب يتم ذلك اذا كانت كمية البضاعة كبيرة ويتم بيعها لكثر من شخص حيث توزع عليهم اذونات التسليم عندما تصل البضاعة في ميناء الوصول .

وتصدر اذون التسليم باسم شخص معين او لامره او لحامله ويوقعها الناقل وطالب الاذن .  
واذا كان سند الشحن قابلاً للتداول وجب ان يذكر فيه الناقل بياناً عن اذون التسليم التي اصدرها والبضائع المبينة بها ، واذا وزعت الشحنة بأكملها بين اذون تسليم متعددة وجب ان يسترد الناقل سند الشحن ويجب علي الربان ان يتحقق من ان اذون التسليم تقدم من حامله الشرعي والذي بموجبه له حق تسلم البضاعة المبينة به .

## المبحث الثاني

### التزامات الشاحن

تنفيذ عقد النقل يلقي بالتزامات علي عاتق الشاحن والناقل ، حيث يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل والالتزام بدفع اجرة النقل ، وسوف نوضح ذلك فيما يلي :

#### اولاً : التزام الشاحن بتسليم البضاعة :

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل وفقاً للبيانات والافصاف المتفق عليها وذلك حتي تتناسب مع طبيعة وتجهيزات السفينة التي تقوم بالنقل ، اذا يقوم الناقل باعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التي تشحن فيها ، وعلي الربان اعداد اقسام السفينة المخصصة للشاحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها .

كما يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للربان في الزمان والمكان المتفق عليه في عقد النقل ، فإذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق كان العرف السائد في ميناء الشحن هو الواجب التطبيق لتحديد زمان ومكان تسليم البضاعة .

اذا خالف الشاحن في هذا الالتزام كان عليه تعويض الناقل عن الضرر الناتج عن هذا الاخلال، لان عدم التزام الشاحن بمواعيد تسليم البضاعة او مكان تسليمها قد يؤدي الي تعطيل الرحلة البحرية ، وقد يؤدي الي عدم قيام الناقل بالتعاقد مع اشخاص آخرين كانوا اولي بمثل

هذا التعاقد ، لذلك قرر المشرع احقية الناقل في التعويض اذا اصابه ضرر ولكن بشرط الا تزيد قيمة التعويض الذي يستحق عن التأخير في تنفيذ هذا الالتزام علي مقدار الاجرة ، والمشرع يخاطب الطرفين في حالة الاتفاق علي مقدار التعويض او قاضي الموضوع اذا تم الالتجاء اليه لتقديره .

وقد أشارت الي ذلك المادة ٢١٨ من قانون التارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ - حيث نصت علي انه " علي الشاحن تسليم البضائع للناقل في الزمان والمكان المتفق عليها او اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن - اذا لم يوجد اتفاق علي ذلك - ولا يجوز ان تزيد قيمه التعويض الذي يستحق عند التأخير في تنفيذ هذا الالتزام علي مقدار الاجرة .  
وبمجرد قيام الربان باستلام البضاعة فانه يقدم للشاحن دليل استلام البضاعة وهو سند الشحن .

### **ثانياً : الالتزام بدفع اجرة النقل :**

يلتزم الشاحن بدفع الاجرة والغالب ان يتم ذلك في ميناء الشحن ، ولكن قد يتفق علي ان الاجرة تدفع في ميناء الوصول حيث يلتزم بأدائها في هذه الحالة من له الحق في استلام البضاعة ، فإذا كانت الاجرة مستحقة في ميناء الوصول يجب ذكر ذلك في سند الشحن ، والا لا يستطيع الناقل الاحتجاج امام من يتسلم البضاعة باستحقاقها وعدم دفعها

في ميناء الشحن ، حيث يفترض في هذه الحالة ان الناقل قد قبض الاجرة بالكامل عند الشحن .

وقد أشارت الي هذه الاحكام المادة ٢١٩ من قانون التجارة البحري في فقرتها الاولى حيث نصت علي ان " يلتزم الشاحن بأداء اجرة النقل ، واذا كانت الاجرة مستحقة الاداء عند الوصول ، التزام ايضاً بأدائها من له حق في تسليم البضاعة اذا قبل تسليمها " وازافت الفقرة الثانية من ذات المادة انه " اذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الجرة المستحقة عند الوصول ، افترض ان الناقل قبض الاجرة بكاملها عند الشحن ، ولا يجوز اثبات ما يخالف ذلك في مواجهة الغير الذي لا يعلم وقت حصوله علي السند ان الاجرة او جزءاً منها لا يزال مستحقاً ، ويعتبر المرسل اليه الذي صدر السند باسمه او لامره من الغير حكم هذه المادة الا اذا كان هو الشاحن نفسه " .

واذا وجد الربان في السفينة قبل السفر بضائع غير مذكورة في سند الشحن او في اقبال تسلم البضاعة او تبين له عدم صحة البيانات المتعلقة بها جاز له اخراجها من السفينة في مكان الشحن او ابقاؤها فيها ونقلها بأجرة تعادل ما يدفع لبضائع من نوعها في المكان المذكور وذلك مع عدم الاخلال بما يستحق من تعويض (١) ، وذلك اذا ما سببت هذه البضاعة ضرراً للناقل كأن قد تحمل اعباء اضافيه او قام تابعيه بعمل اضافي لترتيب هذه البضاعة او قام بنقل بضائع اخري من مكانها

---

(١) المادة ١/٢٠٨ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

حتى تتناسب مع مكان الشحن او غير ذلك من الاضرار التي تسببها بضائع موضوعة في السفينة دون ان يعلم بوجودها تبعاً .

واذا تبين للربان وجود هذه البضاعة اثناء السفر جاز له القائها في البحر اذا كان من شأنها احداث اضرار للسفينة او البضائع المشحونة فيها او للركاب او طاقم البحارة او كان نقلها يستلزم دفع غرامات او اداء مصروفات تزيد علي قيمة البضاعة او كانت من البضائع المحرمة او الممنوعة (١) .

واذا وضع الشاحن في السفينة بضائع خطرة او قابلة للالتهاب او الانفجار ، جاز للناقل في كل وقت اخراجها من السفينة او اتلافها او ازالة خطورتها ، ولا يسأل الناقل عن ذلك اذا اثبت انه ما كان ليرضي بشحنها في السفينة لو علم بطبيعتها ، ويسأل الشاحن عن الاضرار والمصروفات التي تنشأ عن وضع هذه البضائع في السفينة (٢) .

واذا كان الناقل يعلم بطبيعة هذه البضائع واذن بشحنها فلا يجوز له بعد ذلك اخراجها من السفينة او اتلافها او ازالة خطورتها الا اذا صارت خطورتها تهدد السفينة او الشحنة ، وفي هذه الحالة لا يتحمل الناقل اي مسؤولية الا ما يتعلق بالخسارات البحرية المشتركة عند الانقضاء (٣) ، مع مراعاة ان الناقل يستحق اجرة عن هذه البضائع .

---

(١) المادة ٢/٢٠٨ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) المادة ١/٢٠٩ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٣) المادة ٢/٢٠٩ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

## طرق تحديد اجرة النقل :

تحدد الاجرة باتفاق الطرفين حسب الوزن او الحجم او العدد او القطعة وقد تحدد الاجرة بالمرحلة اذا تم تأجير السفينة بمشاركة ايجار بالمرحلة ، وتتحدد علي حسب المدة او الزمن وذلك في مشاركة الايجار محددة المدة او الزمنية ، فاذا لم يتفق الطرفين علي الاجرة فانها تحدد علي اساس العرف المتبع في ميناء الشحن ، فاذا لم يوجد عرف قام القاضي بتحديدتها .

## أثر القوة القاهرة علي استحقاق الناقل للاجرة :

ما اثر القوة القاهرة علي استحقاق الناقل للاجرة ، في هذه الحالة نفرق بين اذا كانت القوة القاهرة ادت الي هلاك البضاعة او تلفها او التأخير في وصولها . ففي حالة الهلاك الكلي وهو عدم وصول البضاعة كلياً ، فإن الناقل لا يستحق اجرة ، اذ يكفي الشاحن فقد البضاعة ويفقد الناقل اجرته ، فاذا كان الهلاك جزئي استحق الناقل جزء من الاجرة يعادل البضائع التي وصلت (١) .

اما في حالة التلف وهو وصول البضاعة لكنها تالفة اي غير صالحة فيما اعدت له فان الناقل يستحق اجرته كاملة سواء كان التلف كلي او جزئي حيث ان البضائع وصلت كاملة لكنها تالفة بفعل القوة القاهرة وهي من الامور التي يتحملها الشاحن ويعفي بموجبها الناقل من المسؤولية .

---

(١) راجع المادة ٢٢١ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

وكذلك في حالة التأخير في وصول البضائع حيث يحصل الناقل علي اجرته كاملة في حالة القوة القاهرة ويعفي بالتبعية من المسؤولية .

### **استحقاق الاجرة في جميع الاحوال :**

يجوز الاتفاق بين الناقل والشاحن علي استحقاق الاجرة في جميع الاحوال وائياً كانت الحوادث سواء منها ما تعلق بالسفينة او الشحنة او الملاحة البحرية فاذا وجد مثل هذا الاتفاق يلتزم الشاحن او المرسل اليه - حسب الاحوال - يدفع الاجرة كاملة (١) .

## المبحث الثالث

### التزامات الناقل

يلتزم الناقل بتجهيز السفينة واعدادها للرحلة البحرية ، كما يلتزم باستلام البضاعة وشحنها ورسها ، كما يلتزم بالمحافظة علي البضاعة من تاريخ استلامه لها حتي تسليمها الي المرسل اليه ، كما يلتزم بتفريغ البضاعة وهي عملية مادية ثم عليه القيام بتسليم البضاعة الي المرسل اليه وهي عملية قانونية ، وسوف نوالي شرح هذه الالتزام علي التفصيل والترتيب التالي :

#### اولاً : التزام الناقل بتجهيز السفينة واعدادها للرحلة البحرية :

يلتزم الناقل بتجهيز السفينة من المؤون والوقود والمعدات اللازمة للرحلة البحرية ، كما عليه الاستعانة بطاقم البحارة اللازم المؤهل والكاف للقيام بالرحلة البحرية مع الاستعانة بما هو متخصص في نقل نوعية البضاعة المراد شحنها ، كما يلتزم الربان بصيانة السفينة وجعلها صالحة للملاحة البحرية وتجميع وتجهيز جميع الاوراق والمستندات اللازمة للرحلة البحرية سواء متعلقة بجنسية السفينة او صلاحيتها للرحلة البحرية او درجة السفينة وموطنها وحمولتها وعقود البحارة وغير ذلك من المستندات اللازمة ، كما يلتزم الناقل بالاعداد للرحلة البحرية من خلال اعداد اقسام السفينة والاستعانة بالمعدات والادوات اللازمة لشحن البضائع ورسها ووضعها في الاماكن المخصصة لها . وفي ذلك تنص المادة ١/٢١٥ من قانون التجارية البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي أن



" علي الناقل اعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التي تشحن فيها ، وعليه ، اعداد اقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لموضوع البضاعة فيها وحفظها " .

والتزام الناقل في هذا الشأن التزام ببذل العناية المعتادة للتاجر المحترف الذي يقوم بمثل هذا العمل .

### **ثانياً : التزام الناقل باستلام البضاعة من الشاحن :**

يلتزم الناقل باستلام البضاعة من الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليه ، والا كان ملتزماً بالتعويض الناتج عن الاضرار التي تقع للبضائع مع جراء هذا التأخير في الاستلام .

كما يجب علي الناقل مراجعة بيانات البضاعة اثناء استلامها للتحقق من انها تتطابق مع البيانات الواردة في عقد النقل وسند الشحن فإذا وجد ان البضائع غير متطابقة عليه ان يمتنع عن الاستلام او كتابة تحفظات في سند الشحن كما يحق له المطالبة بالتعويض اذا كان فحص البضاعة والتحقق منها ادي الي اضرار للناقل كالتأخير في اقلاع السفينة عن الميعاد المحدد لها.

والاستلام عملية قانونية يبدأ بها عقد نقل البضائع .

### **ثالثاً : الالتزام بشحن البضائع :**

يلتزم الناقل بحسب الاصل بشحن البضاعة اذ تقع علي عاتق الناقل ما لم يتفق علي غير ذلك ، كان يتفق علي قيام الشاحن بشحن

البضاعة كما اذا رأى الشاحن انها تتطلب مواصفات خاصة في الآلات ومعدات الشحن وانه هو الذي يجب عليه ان يراعي ذلك وفقاً لنوعية البضاعة وحرصه عليها .

و عملية الشحن هي اول مراحل النقل وهي عليية مادية يقصد بها وضع البضاعة علي السفينة ، ورفعها من علي ارصفة الميناء ووضعها علي السفينة ، وفي ذلك تنص المادة ١/٢١٥ من قانون التجارة البحري علي ان " يلتزم الناقل بشحن البضائع علي السفينة وتفريغها ما لم يتفق علي غير ذلك .. " .

### رابعاً : الالتزام برص البضائع :

اذا كان الالتزام بشحن البضائع قد يتفق علي ان يقوم بها الشاحن الا ان الالتزام برص البضائع داخل السفينة هو التزام اساس علي عاتق الناقل لانها مساله فنية تتعلق بتوازن السفينة والملاحة البحرية وهي من مسؤوليات الربان الاولي وهي نواحي فنية لا يتمتع بها الشاحن .

رص البضائع عملية فنية يراعي فيها وضع البضائع في الاماكن المناسبة لها وتوازن السفينة بعد تمام عملية الشحن بحيث تكون السفينة قادرة علي تحمل المخاطر البحرية مع الحفاظ علي البضائع المشحونة (١) ، فالربان يقوم بتنسيق وترتيب وضع البضائع داخل العنابر او الاماكن المخصصة لها في السفينة مع اتخاذ العناية الواجبة حسب طبيعة البضائع

---

(١) راجع د / ثروت علي عبدالرحيم ، المرجع السابق ، ص ١٦٤ .

، كأن تكون في حاجة الي وضعها في ثلاجات او اماكن تهوية وتبريد معينة او يتم وضع حواجز خشبية او تغليف بشكل معين .

### رص البضائع علي السطح :

الاصل ان سلامة البضائع تقتضي رصها داخل عابري السفينة المخصصة لحفظ البضائع وفقاً لطبيعتها ، ويمتنع علي الربان القيام برص البضائع علي سطح السفينة نظراً لانه غير معد بطبيعته لوضع البضائع المشحونة حيث تتعرض للرطوبة وحرارة الشمس والامطار والعواصف وغيرها من اخطار الملاحة البحرية .

ومع ذلك يجوز للربان رص البضائع علي السطح وذلك في الاحوال الآتية :

- ١ – اذا اتفق علي ذلك مع الشاحن وحصل علي موافقة كتابية بذلك .
  - ٢ – اذا كان النقل ساحلي بين الموانئ المصرية .
  - ٣ – اذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضي القانون المعمول به في ميناء الشحن .
  - ٤ – اذا جري عرف الميناء علي الشحن علي السطح .
  - ٥ – اذا كانت طبيعة البضائع او الشحنة مما يسمح بمثل هذا النوع من الرص (١) .
- ويجب في جميع الاحوال السابقة ان يذكر في سند الشحن ان البضاعة مشحونة علي السطح .

---

(١) راجع المادة ٢١٦ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

لا يسأل الناقل عن الاضرار التي تصيب البضائع المشحونة علي السطح في الحالات السابقة والمنصوص علي ذلك في سند الشحن سواء كانت هذه الاضرار هي هلاك البضاعة او تلفها ، وذلك إذا اثبت ان الاضرار ناتجة عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل وفي ذلك تنص المادة ٢٣١ من قانون التجارة البحري علي ان " لا يسأل الناقل عن الهلاك او تلف البضائع التي يذكر في سند الشحن انها منقولة علي سطح السفينة اذا اثبت ان الهلاك او التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل .

### خامساً : الالتزام بالمحافظة علي البضائع :

يلتزم الناقل بالمحافظة علي البضائع التي تشحن علي لسفينة (١) ، اي البضائع المتفق علي نقلها والمذكورة في سند الشحن ووفقاً لما يقتضي به العرف ، فقد تقتضي طبيعة البضائع وفقاً لعقد النقل او العرف حفظها في اماكن بعيدة عن الحرارة او في درجات حرارة معينة او تحتاج الي تهوية مستمرة ، واذا راي الربان ان البضائع غير مغلقة او ان التغليف ليس جيداً عليه ان ينبذ الشاحن الي ذلك والا كان مسؤولاً عن الاخلال بالمحافظة علي البضائع ، ومن تبعات المحافظة علي البضاعة التزام الناقل اذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر ايأ كان سبب ذلك بذل العناية اللازمة لاعداد سفينة اخري لنقل البضائع الي الميناء المتفق عليه وتحمل المصاريف الناشئة عن ذلك الا اذا كان التوقف راجعاً الي سبب اجنبي لا

---

(١) المادة ٢/٢١٥ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

يد له او نائبه او احد تابعيه فيه حيث تكون المصروفات في هذه الحالة علي الشاحن ويستحق الناقل الاجرة المتفق عليها عن الرحلة كائنة اذا وصلت البضاعة الي الميناء المتفق عليه (١) .

ويمكن اعتبار قيام الربان ببيع البضائع اثناء الرحلة البحرية لعدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية وعدم تمكنه من نقلها الي سفينة اخري من قبيل المحافظة علي البضائع ، ذلك ان احتفاظه بها في هذه الحالة قد يؤدي الي هلاكها او تلفها (٢) .

والتزام الناقل للمحافظة علي البضائع لا يعني اخراجه من مهنته للقيام بالمحافظة عليها ، فهو يلتزم بالمحافظة التي تتطلبها وظيفته ، أما الامور الفنية المتعلقة بنوعية معينة من البضائع والتي لا يفترض توافرها في الناقل فهو غير مسئول عنها (٣) ، فالمحافظة علي البضائع التي تتطلب عناية خاصة يقوم بها الشاحن باعتبارها من مستلزمات البضائع .

### سادساً : الالتزام بتفريغ البضائع :

يقصد بتفريغ البضائع فك رصها واخراجها من العنابر او اماكنها في السفينة وانزالها ، ويقع عبء تفريغ البضائع علي عاتق الناقل ما لم يتفق علي قيام الشاحن او المرسل اليه بذلك .  
وتفريغ البضائع يعتبر

---

(١) راجع المادة ٢١٧ والمادة ٢٢٩ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) د / سميحة القليوبي ، المرجع السابق ، ص ٢٥٩ .

(٣) د / مختار محمود بربري : المرجع السابق ، ص ٣٤٢ .

عملية مادية تنتهي بها الرحلة البحرية ، وهو قد يكون تلقائياً او تفريغ تحت الروافع .

والتفريغ التلقائي شرط يضعه الناقل في عقد النقل او سند الشحن بموجبه يستطيع الناقل تفريغ البضاعة مباشراً وارجاعها من السفينة بمجرد وصول السفينة في الميناء المحدد . اما التفريغ تحت الروافع فهو يعني قيام الناقل بتسليم البضائع تحت الروافع علي ظهر السفينة حيث يتسلم المرسل اليه البضاعة ثم يقوم بانزالها وتفريغها .

واياً ما كان فان عملية الشحن او التفريغ سواء كانت علي عاتق الناقل او الشاحن فان الذي يقوم بها هو مقاول الشحن والتفريغ حيث يتعاقد مع الملتزم بعملية الشحن او التفريغ سواء كان الناقل او الشاحن بعقد مقاوله بمقتضاه يقوم مقاول الشحن والتفريغ بهذه العملية المادية لما يتمتع به من امكانيات والآلات خاصة يتم بها الشحن والتفريغ .

### **سابعاً : التزام الناقل بتسليم البضائع :**

يلتزم الناقل بتسليم البضائع عند وصول السفينة في ميناء الوصول ، وعملية التسليم تعتبر عملية قانونية بموجبها ينتهي عقد النقل ، والتسليم قد يقع اولاً ثم يليه التفريغ وذلك في حالة اذا كان التفريغ يقع علي عاتق الشاحن ، كما ان التسليم قد يتم مع التفريغ وهذا يتم في حالة التسليم تحت الروافع ، وقد يتم التسليم بعد التفريغ وذلك في حالة التفريغ التلقائي ، ولا يوجد مانع من التسليم في المركز الرئيسي او احد مراكز الناقل او في مخازنه وهو ما يعرف بشرط من المخزن الي المخزن .

والتسليم في ميناء الوصول في الزمان والمكان المتفق عليه ، الي الحامل الشرعي لسند الشحن او من ينوب عنه في تسلمها (١) .

وتسليم نسخة من سند الشحن الي الناقل قرينة علي تسليم البضائع ال صاحب الحق في تسلمها ما لم يثبت غير ذلك (٢) ، واذا تقدم عدة اشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسليم البضائع ، وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون اول تظهير فيها سابقاً علي تظهيرات النسخ الاخري ، واذا تسلم البضائع حامل حسن النية لاحدي النسخ ، كانت له الافضلية علي حامل النسخ الاخري ولو كانت تظهيراتها اسبق تاريخاً (٣) .

وتبعاً لشكل سند الشحن يتم التسليم فاذا كان سند اسماً فلا يتم تسليم البضاعة الا لمن صدر السند باسمه او نائبه او المحول اليه من خلال موافقة وقبول الناقل او الربان او إعلانه رسمياً بالحوالة ، ويجب علي الناقل التحقق من شخصية حامل السند ومطابقة اسمه علي الاسم الواردي في سند الشحن او صفة النيابة او اسم المحال له . واذا كان السند لامر او اذنياً فيجب علي الناقل التحقق من المظهر إليه وان الحامل وصل اليه السند عن طريق سلسلة متصلة من التظهيرات ، مع تطبيق قاعدة تظهير الدفع بالتظهير ، واذا كان السند لحامله فإن الناقل يسلم

- 
- (١) المادة ٢٢٣ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .
  - (٢) المادة ٢٢٤ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .
  - (٣) المادة ٢٢٥ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

البضاعة لمن بيد سند الشحن ، وفي هذه الحالة علي الربان اثبات البيانات الشخصية المتعلقة بصفة المستلم (١) .

### **امتناع المرسل إليه عن التسليم :**

يلتزم المرسل اليه باستلام البضائع من الناقل في الزمان والمكان المتفق عليه ، فإذا لم يحضر المرسل اليه او صاحب الحق في استلام البضائع او حضر وامتنع عن تسلمها جاز للناقل ان يطلب من قاضي الامور الوقتية الاذن بايداع البضائع عند امين يعينه القاضي ، ويجوز للناقل ان يطلب من القاضي الاذن ببيع البضائع كلها او بعضها لاستيفاء الناقل حقه في الاجرة او المصاريف او حالة تعرض هذه البضائع للهلاك او التلف .

---

(١) راجع د / محمود مختار بربري : المرجع السابق ، ص ٣٥١ .



## المبحث الرابع

### مسئولية الناقل

مسئولية الناقل وفقاً لاحكام قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ مستمدة في معظمها من اتفاقية هامبورج التي تم اقرارها في ١٩٧٨/٣/٣١ ، ولم يتم نقل احكام هذه الاتفاقية الي القانون المصري نقلاً حرفياً وانما تم تطويعها بما يتناسب مع الاسس القانونية والتقاليد المصرية في صياغة القوانين ، كما سبق ان ذكرنا فإن اتفاقية هامبورج استغرقت وقتاً طويلاً من قبل لجنة قانون التجارة الدولية التابعة للأمم المتحدة (١) .

#### المسئولية الشخصية للناقل :

يسأل الناقل عن افعالة الشخصية سواء في مواجهة الربان والبحارة او الشاحنين او الغير ، حيث يسأل الناقل في مواجهة الربان والبحارة والاضرار التي تحدث لهم مسئولية عقدية كما يسأل الناقل في مواجهة الشاحنين عن هلاك او تلف او تأخير البضائع اذا كان ذلك راجعاً لخطأ منه او تابعيه ، فإذا كان الضرر راجعاً لخطأ منه فإنه يسأل امام الشاحنين مسئولية عقدية ، واذا كان الخطأ راجعاً لاحد تابعيه فإنه يسأل مسئولية المتبوع عن افعال تابعيه كما يسأل الناقل عن الاضرار التي تحدث للغير علي اساس المسئولية التقصيرية .

---

(١) راجع د / ثروت علي عبدالرحيم : المرجع السابق ، ص ١٦٩ .

## مسئولية الناقل عن اعمال البحارة :

ذهب اتجاه الي ان المسئول عن اعمال البحارة هو الربان لانهم تابعين لهذا الاخير ، ولكن الرأي الراجح والذي نؤيده ان الناقل هو المسئول عن افعال البحارة مسئولية متبوع عن افعال تابعيه وليس الربان ، ولكن يسأل الربان اذا كان الخطأ راجعاً لسوء اختيار الربان للبحارة او لعدم حسن الاختيار .

## حالات مسؤولية الناقل :

يلتزم الناقل كما سبق ان ذكرنا بنقل البضائع والمحافظة عليها وتسليمها الي صاحب الحق في استلامها في الزمان والمكان المتفق عليه ، وهذا الالتزام من قبيل الالتزام بتحقيق نتيجة ، حيث يسأل الناقل عن تنفيذ هذه الالتزامات سواء كان الخطأ شخصي صادراً منه او من احد تابعيه علي التفصيل السابق بيانه ، ويسأل الناقل عن هلاك البضاعة او تلفها او التأخير في وصولها .

ويسأل الناقل عن هلاك البضائع وتلفها اذا حدث الهلاك او التلف في المدة بين تسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن ، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها الي صاحب الحق في تسلّمها (١) ، كما يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع الا اذا كان هناك سبب من اسباب اعفاء الناقل من المسؤولية كان يكون هناك سبباً اجنبياً لا يد له فيه (٢) .

---

(١) المادة ١/٢٢٧ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) المادة ١/٢٤٠ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

وعلي ذلك يسأل الناقل عن هلاك البضاعة وتلفها والتأخير في وصولها وذلك

علي التفصيل التالي :

### أ – الهلاك :

الهلاك قد يكون عدم وصول البضاعة كلياً وهذا هو الهلاك الكلي وقد يكون عدم وصول جزء من البضاعة وهذا هو الهلاك الجزئي ، فقد لا تصل البضاعة نهائياً ، كما قد تصل البضاعة ناقصة الوزن او العدد او الكمية ، وجري العرف علي ان الناقل لا يسال عن النقص العادي الذي يصيب البضاعة اثناء الطريق وهو ما يعرف بعجز الطريق كتبخر جزء من السوائل او نقص كمية من الحبوب ويحدد العرف مقدار عجز الطريق .

وتعد البضائع في حكم الهالكة اذا لم تسلم خلال الستين يوماً التالية لانقضاء او انتهاء ميعاد التسليم المتفق عليه او الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي البضائع في الظروف المماثلة اذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق .

### ب – التلف :

قد يكون التلف كلياً او جزئياً ، والتلف هو عدم صلاحية البضائع فيما اعدت له حيث تصل كاملة ولكنها معيبة ، فمثلاً اذا كانت البضائع اجهزة كمبيوتر فانها تصل كاملة ولكنها تالفة غير صالحة للاستعمال ، او كمية قمح تصل ولكنها معيبة لا تصلح للاستهلاك الادمي لتعفنها او وجود عطب او بلل بها ادي الي تلفها سواء كان هذا التلف شاملاً للبضاعة كلها او جزء منها .

## ج - التأخير :

يقصد بالتأخير وصول البضاعة في غير الميعاد المتفق عليه كأن يتفق علي نقل كمية من الورود بمناسبة اعياد رأس السنة فتصل البضاعة بعد هذه الاعياد ، اذ قد يكون المرسل اليه مرتبط بتسليم هذه البضائع في مواعيد معينة مع تجار آخرين وقد يتعرض لتوقيع غرامات تأخير عن هذه الصفقات .

وميعاد تسليم البضائع قد يكون محددأ في عقد النقل او سند الشحن ، وقد لا يكون محددأ اذ في هذه الحالة يتم تحديده وفقاً للعرف التجاري السائد بخصوص هذا النوع من البضائع وطريقة نقلها ، ويسأل و عما اذا كان هناك سببأ من اسباب اعفاء الناقل من المسؤولية ام لا .

وهذا ما اكدته المادة (٢/٢٤٠) من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والتي نصت علي انه " ويعتبر الناقل قد تأخر في التسليم اذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه او في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة اذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق " .

## اساس مسؤولية الناقل :

كما سبق ان ذكرنا ان الناقل يسأل عن الهلاك او التلف او التأخير ووفقاً لاتفاقية بروكسيل عام ١٩٢٤ في المادة الثالثة الفقرة الاولى والثانية فإن مسؤولية الناقل عن الخطا الشخصي الصادر منه او من احد تابعية تقوم علي الخطأ المفترض ، اما مسؤولية الناقل وفقاً لقواعد هامبورج التي تم توقيعها في ٣١ مارس ١٩٧٨ فهي قائمة ايضاً علي

الخطأ المفترض حيث لا يحتاج الشاحن او المرسل اليه اثبات خطأ الناقل او تابعيه وانما يكفي اثبات الضرر ، اي ان المضرور لا يتحمل وفقاً لقواعد هذه المسؤولية القائمة علي الخطأ المفترض عبء إثبات خطأ الناقل او تابعيه .

وكذلك لا يتحمل عبء اثبات علاقة السببية ، فالمسؤولية القائمة علي الخطأ المفترض تنتقل عبء الاثبات من علي كاهل المضرور وتلقي بها علي المتسبب في الضرر وهو الناقل والذي يجب عليه لكي يتخلص من المسؤولية نفي الخطأ بأن يثبت ان الهلاك او التلف او التأخر راجعاً الي سبب اجنبي لا يد له او نائبه او لاحد تابعيه في وقوعه .

واتفاقية هامبورج قائمة ايضاً علي الخطأ المفترض في حق الناقل ولا يستطيع ان يتخلص من المسؤولية الا في بعض الحالات الاستثنائية المحددة .

اما اساس المسؤولية في قانون التجارة البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ فهي قائمة ايضاً علي الخطأ المفترض في حق الناقل والتي تنتقل عبء اثبات الخطأ من المضرور وتلقي به علي عاتق الناقل ينفي الخطأ ولكن نجد ان الاختلاف بين اتفاقية هامبورج وقانون التجارة البحري ، ان الاتفاقية اقامت مسؤولية الناقل علي الخطأ المفترض مع وضع بعض الحالات الاستثنائية من هذه المسؤولية والتي علي اساسها لا يفترض الخطأ ، اما قانون التجارة البحري الا انه فتح الباب علي مصرعية للناقل لكي يعفي من المئولية في حالة اذا اثبت ان هلاك

البضاعة او تلفها يرجع الي سبب اجنبي لا يد له او نائبه او احد من تابعيه فيه (١) ، هذا السبب الاجنبي يتسع ليشمل القوة القاهرة ، والعيب الذاتي للبضاعة ، وفعل الغير ، وخطأ الشاحن ، وغير ذلك من الحالات التي تندرج تحت مفهوم السبب الاجنبي ، والذي لا دخل للناقل او نائبه او احد تابعيه فيه .

ويتضح من ذلك ان المشرع المصري في قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ وان اراد ان ترديد حالات اعفاء الناقل من المسؤولية والواردة في الفقرة الثانية من المادة الثالثة في معاهدة بروكسل الا انه اورد عبارات عامة تعفي الناقل من المسؤولية ومن الممكن ان يندرج تحت هذه العبارات جميع الحالات الواردة في معاهدة بروكسيل .

والجدير بالذكر ان خطأ الناقل او نائبه تو احد تابعيه اذا اشترك مع السبب الاجنبي يسأل الناقل ويتحمل جزء من المسؤولية يقدر الخطأ المرتكب ، فالشاحن حتي في حالات السبب الاجنبي الذي يعفي الناقل من المسؤولية يحق له ان يثبت ان الضرر في جزء منه راجعاً الي الناقل او نائبة او احد تابعيه .

### **حالات اعفاء الناقل من المسؤولية :**

يعفي الناقل من المسؤولية اذا اثبت ان هلاك البضاعة او تلفها او التأخير في تسليم البضاعة يرجع الي سبب اجنبي لا يد له او نائبه او

---

(١) المادة ٢٢٩ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

لاحد من تابعيه فيه (١) . وعلى ذلك يعفي الناقل من المسؤولية في حالات القوة القاهرة ، والعيب الذاتي للبضاعة ، وخطأ الشاحن ، وخطأ الغير ، وكذلك يعفي من المسؤولية في الحالات التي نص عليها قانون التجارة البحري (٢) .

### اولاً : القوة القاهرة :

القوة القاهرة هي الحادث الذي لا يمكن توقعه او تفاديه او تلافيه وهو تعريف مركب يشمل عدم التوقع وعدم التفادي ، فإذا كان الحادث متوقعاً لكن لا يمكن تفاديه ، او غير متوقع لكن يمكن تفاديه فاننا لا تكون امام قوة القاهرة .

ومن امثلة القوة القاهرة الزلازل والبراكين والعواصف الشديدة غير المتوقعة ، بينما لا تعد الظروف البحرية السيئة من قبيل القوة القاهرة لانها من الامور المتوقعة كارتفاع الامواج والعواصف المعتادة وغير ذلك مما يعتبر من المخاطر البحرية المعتادة .

ولا فرق بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ وهو الحادث النابع من الاداة المستخدمة ذاتها كانهيار محركات السفينة مادام لم يثبت وجود إهمال او تقصير في اعداد السفينة وتجهيزها ، فالحادث المفاجئ يعتبر من قبيل القوة القاهرة طالما لا يمكن توقعه او تلافيه .

---

(١) مزيد من التفصيل راجع د /عبد الدافع موسي:المرجع السابق ، ص ٣١٨ وما بعدها .

(٢) المادة ٢٢٩ ، ٢٤٠ من قانون التجارة البحري لسنة ١٩٩٠ .

ولكن هل يسأل الناقل عن السبب المجهول والذي لا يعرف ما اذا كان سبباً اجنبياً ام لا . الحقيقة اننا نري ان الناقل يسأل عن السبب المجهول طالما انه لم يستطيع اثبات السبب الاجنبي . فعبدء الاثبات لنفي الخطأ يقع عليه ، فاذا لم يتمكن من ذلك قامت مسؤوليته .

### ثانياً : العيب الذاتي للبضاعة :

قد يكون سبب هلاك البضاعة او تلفي او التأخير في تسليمها راجعاً الي عيب ذاتي بها ، كان تكوت من البضائع التي لا تتحمل هذا النوع من النقل او انها مما يتلف بالنقل البحري ، او ان بها سوائل تتفاعل بالنقل من مكان الي آخر ، او انها مما لا يتحمل البقاء للفترة المتفق عليها لنقل البضائع ، كان تكون من الخضروات او الفاكهة .

ويمكن القول في المجمال ان العيب الذاتي للبضاعة هو ان تكون طبيعتها مما يتلف او يهلك او نجد صعوبة في تسليمه اذا تعرض للعوامل الطبيعية العادية كالحرارة او البرودة او الرطوبة مما لا دخل للناقل به (١) .

### ثالثاً : خطأ الشاحن :

يعني الناقل من المسؤولية اذا كان الهلاك او التلف والتأخير في تسليم البضاعة راجعاً الي خطأ الشاحن نفسه ، كان يدلي ببيانات خاطئة

---

(١) راجع د / سميحة القليوبي : المرجع السابق ، ص ٢٧٥ ، ايضاً : د/ محمود مختار بربري – المرجع السابق ، ص ٣٧٦ ، د / ثروت علي عبدالرحيم ، المرجع السابق ، ص ١٧٥ ، د / عبد الدافع موسي ، المرجع السابق ، ص ٣٦٠ .



عن طبيعة البضاعة و اوصافها (١) ، او لم يقوم بتعبئة وتغليف البضائع بشكل مناسب ، ولكن اذا كان سوء التغليف او التعبئة ظاهراً للناقل عليه ان يقوم بتنبيه الشاحن والا كان مسئولاً .

ولا يكتفي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن خطأ الشاحن فحسب وانما يسأل الشاحن عن الاضرار التي تسببها بضاعته – التي ادلي ببيانات خاطئة عنها – للسفينة او البضائع الاخرى الموضوعه علي السفينة .

والجدير بالذكر ان خطأ المرسل اليه يلحق بخطأ الشاحن ، كأن يمتنع المرسل اليه عن استلام البضاعة من الناقل في المكان والزمان المتفق عليه او يتأخر في استلام البضاعة دون سبب مما ادي الي تلفها .

#### رابعاً : خطأ الغير :

يعني الناقل من المسؤولية اذا كان الخطأ صادراً من الغير ، مثل قيام سفينة مملوكة للغير من الاصطدام بسفينة الناقل ودون خطأ منه مما ادي الي هلاك البضاعة او تلفها او التأخير في تسليمها ، او ان السفينة تحمل بضائع بها عيب ذاتي ادي الي تلف البضائع الاخرى ، فمالك هذه البضائع يكون له الرجوع بالتعويض علي مالك البضائع التي بها عيباً ذاتياً .

---

(١) راجع المادة ٢٣٠ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

خامساً : صور النقل المستبعدة من نطاق مسؤولية الناقل والتي يعفي بموجبها من المسؤولية والتي تعتبر حالات استثنائية :

### أ – النقل علي سطح السفينة :

سبق ان ذكرنا انه يجوز نقل البضائع علي سطح السفينة بموافقة كتابية من الشاحن ، وفي حالة النقل الساحلي ، او اذا كانت التشريعات تجيز ذلك او العرف يقضي به ، او نوعيه البضائع مما يسمح بالنقل علي سطح السفينة ، فاذا تم نقل البضائع علي السطح وفقاً لهذه الحالات فإن الناقل يعفي من المسؤولية اذا اثبت ان ما لحق البضاعة من هلاك او تلف انما نتج عن تعرضها للمخاطر الطبيعية الناتجة عن النقل علي سطح السفينة .

وفي ذلك تنص المادة ٢٣١ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي انه " لا يسأل الناقل عن هلاك او تلف البضائع التي يذكر في سند الشحن انها منقولة علي سطح السفينة اذا اثبت ان الهلاك او التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل " .

### ب – نقل الحيوانات الحية :

لا يسأل الناقل عن هلاك الحيوانات الحية او ما يلحق بها من ضرر اذا كان ذلك راجعاً الي المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل كما لو نفقت الحيوانات نتيجة دوار البحري او عدم تحملها خط سير ومدة الرحلة المتفق عليها بين الناقل والشاحن او اخافها منظر البحر فامتنعت عن الطعام أو ازعجها ارتفاع الامواج فهاجت وقتلت غيرها من

الحيوانات ، ولقد اقام المشرع قرينة لمصلحة الناقل افتراض فيها ان الضرر قد نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ، وبالتالي لا يكون الناقل مسؤولاً اذا اثبت انه نفذ تعليمات الشاحن بشأن هذا النقل ، ويكون علي الشاحن اذا اصر علي المسؤولية ان يثبت ان الضرر راجع الي خطأ الناقل او احد تابعيه .

وفي ذلك تنص المادة ٢٣٢ من قانون التجارة البحري علي انه " لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها او ما يلحقها من ضرر اذا كان الهلاك او الضرر ناشئاً عن المخاطر بهذا النوع من النقل ، واذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل الحيوانات افتراض ان هلاكها او ما اصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتي يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل او من نائبة او من احد تابعية " .

### ج - إنقاذ او محاولة إنقاذ الأرواح او الأموال في البحر :

لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع او تلفها او تأخير وصولها اذا وقع ذلك بسبب انقاذ او محاولة انقاذ الارواح في البحر او بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها لانقاذ الاموال في البحر (١) .

هذا الالتزام الاخلاقي الذي يقوم به الناقل بموجبة اعفاه المشرع من المسؤولية . وقد فرق المشرع بين امرين في هذا الالتزام الاخلاقي ،

الامور الاول : هو إنقاذ الارواح حيث يكون التزام الناقل الاخلاقي بقوة

---

(١) المادة ٢٤٢ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

امرة يفرضها العرف البحري ، اذ اعفي المشرع الناقل من المسؤولية دون قيد او شرط ، فكل خسارة تلحق بالبضائع تهون في سبيل انقاذ الارواح ، اما الامر الثاني : وهو انقاذ الاموال فهو من الامور الاختيارية والتالي لا يعفي الناقل من المسؤولية الا اذا كانت التدابير التي اتخذها لانقاذ هذه الاموال معقولة ، وذلك حتي لا يسرف الربان والبحارة في هذه التدابير طمعاً في الحصول علي مكافآت من اصحاب الاموال التي يتم انقاذها (١) .

### سادساً : حالات نقل مستبعدة من مسؤولية الناقل وفقاً لاحكام المادة ١/٢٢٧ من قانون التجارة البحري :

لا تسري احكام مسؤولية الناقل القائمة علي الخطأ المفترض ولا تنطبق احكام المادة ١/٢٢٧ من قانون التجارة البحري في الحالات التالية :

#### أ – الملاحة الساحلية بين المواني المصرية :

لا تسري احكام مسؤولية الناقل اذا كان النقل ساحلي بين المواني المصري ، اذ لا تتعرض البضائع لمخاطر النقل في اعالي البحار .

والمشرع لم يقرر اعفاء الناقل من المسؤولية عن الاضرار التي تصيب البضائع في النقل الساحلي وانما قرر عدم خضوع مسؤولية الناقل لاحكام المادة ١/٢٢٧ من قانون التجارة البحري والتي تقرر بأن يضمن الناقل هلاك البضائع او تلفها اذا حدث الهلاك او التلف في المدة بين تسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ

---

(١) راجع د / ثروت علي عبدالرحيم : المرجع السابق ، ص ١٧٦ ، وايضاً : د / عبدالدافع موسي : المرجع السابق ، ص ٣٨٣ .

بتسليمها الي صاحب الحق في تسلمها او ايداعها بإذن من قاضي الامور الوقتية عند امين يعينه القاضي ، وانما تخضع مسؤولية الناقل في النقل الساحلي وفقاً للقواعد العامة ما لم يتفق الطرفين الناقل والشاحن علي خضوع هذا النقل لاحكام مسؤولية الناقل وفاقاً لاحكام المادة ١/٢٢٧ من قانون التجارة البحري ، فاذا لم يتفق علي ذلك فإن مسؤولية الناقل في النقل الساحلي لا تقوم علي الخطأ المفترض وعلي المضرور اثبات خطأ الناقل والضرر الواقع عليه وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر ، ويكون للناقل اثبات نفي المسؤولية بنفي الخطأ واثبات بذل العناية ، كما يجوز الاتفاق علي وضع شرط الاعفاء من المسؤولية ، ويجوز للناقل دفع مسؤليته وفقاً للقواعد العامة ، ولكن ايضاً لا يحق للناقل التمسك بقواعد تحديد المسؤولية الواردة في قانون التجارة البحري والواردة في المواد ٢٣٣ ، ٢٣٤ .

### ب – النقل بمقتضي عقد إيجار :

ايضاً لا تسري احكام مسؤولية الناقل وفقاً للمادة ١/٢٢٧ من قانون التجارة البحري اذا كان النقل يتم بمقتضي عقد إيجار الا اذا صدر سند شحن تنفيذاً لهذا النقل فتسري احكام هذه المسؤولية وفقاً للمادة ١/٢٢٧ من قانون التجارة البحري من الوقت الذي ينظم فيه العلاقة بين حامله والناقل .

## شروط الاعفاء من المسؤولية :

المشرع قصد من احكام قانون التجارة البحرية والاستعانة بأحكام معاهدة بروكسيل ١٩٢٤ واتفاقية هامبورج ١٩٧٨ ايجاد توازن في العلاقة بين الناقل والشاحن بهدف تشجيع الاستثمار في مجال الملاحة البحرية بتحديد مسؤولية الناقل ووضع حالات للاعفاء من المسؤولية ، ومن ناحية اخري حماية الشاحن من الشروط التعسفية التي يضعها الناقل للافلات من المسؤولية الناتجة عن الاخلال بعقد النقل البحري ، لذلك تدخل المشرع بنص صريح ببطلان كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عن الضرر والذي يؤدي الي اعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع او تلفها ، او تعديل عبء الاثبات الذي يضعه القانون علي عاتق الناقل والقائم مسؤليته علي الخطأ المفترض ، او تعديل تحديد مسؤولية الناقل بأقل من الحد الذي قرره قانون التجارة البحري وفقاً للمادة ٢٣٣ والناتجة عن مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع او تلفها .

هذا البطلان لا يمتد الي الاتفاقات التي تتم بعد وقوع الحادث ، فإذا كان المشرع اراد حماية الشاحن من استغلال الناقل لحاجته لشحن بضاعته بوضع شروط باهظة قبل عملية النقل ، فان هذه الحماية لا مبرر لها اذا تم الاتفاق علي هذه الشروط بعد وقوع الحادث ، اذ ان هذه الاتفاقات تتم بين ندين لا سلطان لاحدهما علي الآخر ولا استغلال لاحدهما للآخر .

ولنفس الحكمة ايضاً يجوز الاتفاق علي زيادة الحدود القصوي لمسئولية الناقل حتي لو كان هذا الاتفاق قبل وقوع الحادث ، لان تحديد المسئولية موضوع لمصلحة الناقل فيجوز له ان يتنازل عن ذلك وزيادة حجم التعويض الذي يلتزم به ولكن بشرط ان يذكر ذلك في سند الشحن .

كما يجوز وضع هذه الشروط والاتفاقات قبل وقوع الحادث اذا كان النقل يتم في ظروف استثنائية كوجود حصار بحري حول منطقة معينة او قيام بأعمال القرصنة في هذه المنطقة ، او وجود حالة حرب ، حيث ان هذه الظروف الاستثنائية يجوز بموجبها الابقاء علي تعديل عبء الاثبات الذي يضعه القانون علي عاتق الناقل او زيادة او تخفيض تحديد مسئولية الناقل عما هو منصوص عليه في قانون التجارة البحري او زيادة مبلغ التعويض او النزول عن هذا المبلغ للناقل كل ذلك فيما عدا اعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضائع او تلفها حيث يظل مسئولاً عنها حتي في الظروف الاستثنائية حيث لا يجوز وضع شرط يعفي الناقل من المسئولية عن هلاك البضائع او تلفها . وبشرط الا يصدر في النقل تحت الظروف الاستثنائية سند شحن وان يدون الاتفاق في ايصال غير قابل للتداول يبين فيه ما تم الاتفاق عليه .

ونتاول هذه الاحكام البمادة ٢٣٦ من قانون التجارة البحري حيث تنص علي ان " يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الامور الآتية :

- أ – إعفاء الناقل من المسؤولية عن هالك البضائع او تلفها .
- ب – تعديل عبء الاثبات الذي يضعه القانون علي عاتق الناقل .
- ج – تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في (الفقرة ١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون .
- د – النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين علي البضائع او اي اتفاق آخر مماثل " .

كما اضافت المادة ٢٣٧ من قانون التجارة البحري علي ان " للناقل ان ينزل عن كل او بعض الحقوق والاعفاءات المقررة له ، كما يجوز له ان يزيد مسؤولية والتزاماته بشرط ان يذكر ذلك في سند الشحن " .

كما تضمنت المادة ٢٣٨ من قانون التجارة البحري حالة الظروف الاستثنائية حيث نصت علي انه " يجوز الاتفاق علي ما يخالف احكام المادة ٢٣٦ من هذا القانون اذا كانت الظروف الاستثنائية التي يتم فيها النقل تبرر ابرام هذا الاتفاق ، بشرط ان لا يكون من شأنه اعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه او خطأ تابعيه وبشرط ان لا يصدر سند شحن ، وان يدون الاتفاق في ايصال غير قابل للتداول بين فيه بما يفيد ذلك " .

### **تحديد مسؤولية الناقل :**

كما سبق ان ذكرنا من ان المشرع في وضع احكام قانون التجاري البحري فيما يتعلق بعقد النقل البحري للبضائع راعي التوازن بين مصلحة الناقل وعدم استغلال الشاحن ، وحتى يشجع المشرع الاستثمار في مجال الملاحة البحرية وضع حدا اقصي للمبالغ التي تلزم



الناقل بدفعها استناداً الي المسؤولية ، وهذه المبالغ ليست مبالغ مقطوعة وانما هي حدود قصوي لا يجوز للقاضي ان يتجاوزها اذا قامت مسؤولية الناقل ولكن يجوز له انزالها حتي يكون التعويض متناسباً مع الضرر ، وقد راعي المشرع ان تكون هذه المبالغ غير مجحفة بالشاحن ولا ترهق الناقل .

تحدد مسؤولية الناقل اياً كان نوعها عن هلاك البضائع او تلفها بما لا يجاوز الفي جنيه عن كل طرد او وحدة شحن او بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الاجمالي للبضاعة ، اي الحدين اعلي (١) ، واذا اجتمعت الطرود او الوحدات في حاويات ، وذكر في سند الشحن عدد الطرود او الوحدات التي تشملها الحاوية عد كل منها طرداً او وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الاعلي للمسؤولية واذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل او مقدمة منه وهلكت او تلفت اعتبرت طرداً او وحدة مستقلة (٢) .

تحديد المسؤولية وفقاً لما سبق يطبق علي المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية في حالة الهلاك او تلف البضائع دون التأخير في وصولها .

---

(١) المادة ١/٢٣٣ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) المادة ٢/٢٣٣ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

## تحديد مسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضاعة :

يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع الا اذا اثبت ان التأخير يرجع الي سبب اجنبي لا يد له فيه .

ويعتبر الناقل قد تأخر في التسليم اذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه او في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة اذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق .

ولا يجوز ان يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به علي الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع او جزء منها عن الحد الاقصى للتعويض والسابق ذكرة في حالة الهلاك او التلف .

ولا يستحق اي تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضائع اذا لم يخطر طالب التعويض الناقل كتابة بالتأخير خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم (١) .

## تحديد مسؤولية تابعي الناقل :

اذا اقيمت دعوي المسؤولية عن هلاك البضاعة او تلفها علي احد تابعي الناقل جاز له التمسك باحكام الاعفاء من المسؤولية وتحديدتها والسابق ذكرها بخصوص الناقل بشرط ان يثبت ان الخطأ الذي ارتكبه وقع حال تأدية وظيفته او بسببها (٢) .

---

(١) المادة ٢٤٠ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) المادة ١/٢٣٥ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

ولا يجوز لتابعي الناقل التمسك بتحديد المسؤولية اذا ثبت ان الضرر نشأ عن فعل او امتناع عن فعل بقصد إحداث الضرر او بعدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن الضرر يمكن ان يحدث (١).

### حالات عدم جواز تحديد مسؤولية الناقل :

لا يجوز تحديد مسؤولية الناقل في الحالتين الآتيتين :

١ - تدوين الشاحن بيان عن طبيعة البضاعة في سند الشحن :

لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية اذا قدم الشاحن بياناً قبل الشاحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وما يعلق علي المحافظة عليها من اهمية خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن ويعد البيان المذكور قرينة علي صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع الي ان يقيم الدليل علي ما يخالفها (٢) . ويحدث مثل هذا البيان اذا كان هناك نقل يتم علي بضائع ذات قيمة كبيرة للناقل ، كأن تكون اجهزة كمبيوتر او آثار ذات قيمة تاريخية او فنية او معادن نفسية او اشياء ذات قيمة خاصة للشاحن .

ولعدم لتحديد مسؤولية الناقل وفقاً لهذه الحالة يجب توافر الشروط التالية :

أ - ان يذكر الشاحن في سند الشحن بيان عن طبيعة البضائع وقيمتها .

ب - أن تكون هذه البيانات المدونة حقيقية وليست عشوائية .

---

(١) المادة ٣/٢٣٥ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) المادة ٢٣٤ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

ج - صحة وحقيقة البيانات المدونة قرينة بسيطة يجوز للناقل إثبات عكسها بكافة طرق الإثبات.

## ٢ - قصد احدث الضرر من الناقل او احد تابعيه :

لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤولية عن هلاك البضائع او تلفها او تأخير تسليمها اذا ثبت ان الضرر نشأ عن فعل او امتناع صدر منه او من نائبة او من احد تابعيه بقصد احدث الضرر او بعدم اكتراث مصحوب بإدراك ان ضرراً يمكن ان يحدث وهو ما يعد في حكم الخطأ الجسيم الذي قد يري الي مرتبة الخطأ العمدي .

ويفترض اتجاه قصد الناقل ، او نائبه الي احدث الضرر في الحالتين الآتيتين :

أ - اذا اصدر سند الشحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في السند ذلك بقصد الاضرار بالغير حسن النية .

ب - اذا شحن البضائع علي سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها في عنابر السفينة .

وفي هاتين الحالتين لا ضرورة لعمل الاخطار اذا اجريت معاينة للبضائع واثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل والمرسل اليه ، اذ يكون المفروض عندئذ ان البضاعة سلمت بالحالة المذكورة في محضر إثبات الحالة (١) .

---

(١) د / ثروت عبد الرحيم : المرجع السابق ذكره ، ص ١٨٢ .

## المبحث الخامس

### دعوي المسؤولية

المقصود بدعوي المسؤولية ليست مسؤولية الناقل وحده وانما جميع الدعاوي الناشئة عن عقد نقل البضائع بحراً ، اي كل دعوي مثل دعوي الناقل علي الشاحن او المرسل اليه للمطالبة بالتعويض عن الاضرار التي تحدثها البضاعة للسفينة او للمطالبة بأجرة النقل .

ويمكن تلخيص احكام هذه الدعاوي في الآتي :

- ١ – تنقضي الدعاوي الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر بمضي سنتين من تاريخ تسليم البضائع او من التاريخ الذي كان يجب ان يتم فيه التسليم .
- ٢ – ينقطع التقادم السابق ذكره بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول ، او بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة او بنذب خبير لتقدير الاضرار وذلك بالاضافة للاسباب المقررة في القانون المدني .
- ٣ – ينقضي حق من وجهت اليه المطالبة – كالناقل مثلاً – في الرجوع علي غيره من الملتزمين – كصاحب سفينة اخر اصطدام به او صاحب بضائع سببت ضرر للبضائع الاخري – بمضي تسعين يوماً من تاريخ اقامة الدعاوي عليه او من تاريخ قيامه بالوفاء ولو انقضت مدة الستين للتقادم .

## الدفع بعدم سماع دعوي المسؤولية :

يجوز للناقل الدفاع امام المحكمة المختصة بعدم سماع دعوي المسؤولية في حالة الهلاك الجزئي والتلف فقط اذا توافرت عدة شروط الآتية :

١ - ان تكون دعوي المسؤولية ناشئة عن الهلاك الجزئي او تلف البضاعة فقط ، لان الهلاك الكلي للبضاعة يؤدي الي عدم وصول البضاعة نهائياً وعدم قيام المرسل اليه باستلامها ، لان من شروط التمسك بالدفع هو استلام المرسل اليه البضاعة ، كما ان التأخير في تسليم البضاعة من الامور الثابتة التي يسهل إثباتها في كل وقت .

٢ - استلام المرسل اليه البضاعة ودفع الاجرة فلا يكفي استلام المرسل اليه البضاعة وانما يجب دفع الاجرة للتعبير عن رضاه باستلام البضاعة بحالتها المبنية في سند الشحن ، اما اذا كانت الاجرة قد دفعت بواسطة الشاحن في ميناء الشحن ، فإن الناقل لا يحق له التمسك بالدفع بعدم سماع دعوي المسؤولية .

٣ - عدم قيام المرسل اليه بكتابة التحفظات عن حالة البضاعة واطار الناقل بها خلال يومي العمل التاليين لاستلام البضاعة .

٤ - عدم قيام المضرور برفع دعوي المسؤولية خلال ستين يوماً من تاريخ تسليم البضاعة او من التاريخ الذي يجب ان يتم فيه التسليم .

٥ - ان يتمسك الناقل بالدفع بعدم سماع دعوي المسؤولية امام القاضي في الجلسة الاولى والا يعتبر تنازلاً عن هذا الحق .

## المحكمة المختصة بالدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع :

تنص المادة ٢٤٥ من قانون التجارة البحري علي ان " ترفع الدعاوي الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر امام المحكمة المختصة وفقاً لاحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية ، ويجوز ايضاً حسب اختيار المدعي ان ترفع الدعاوي المذكورة في المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الشحن او ميناء التفريغ او ميناء الذي حجز فيه علي السفينة ، ويقع باطلاً كلا اتفاق سابق علي قيام النزاع يقضي بسلب المدعي الحق في هذا الاختيار او تقييده " .

يتضح من ذلك تحديد المحكمة المختصة يتم وفقاً للقواعد العامة لانعقاد الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائرتها موطنه المدعي عليه او محل اقامته اذا لم يكن له موطن في مصر ، وبما ان الناقل البحري يعتبر تاجراً فان الدعاوي التي ترفع عليه باعتباره مدعي عليه تختص بها المحكمة التي يقع في دائرتها مركز تجارته ، او المحكمة التي تم الاتفاق في دائرتها او التي نفذ كله او جزءاً منه او كان يجب تنفيذ الاتفاق في دائرتها (١) .

واذا كان الناقل شركة ترفع الدعاوي عليه في مركز الادارة الرئيسي للشركة او فرع من فروعها (٢) .

---

(١) المادة ٤٩ ، ٥٥ من قانون المرافعات .

(٢) المادة ٥٢ مرافعات .

أما إذا كان الناقل اجنبياً ليس له موطن او محل اقامة في مصر ، فإن الاختصاص يكون للمحاكم المصرية إذا كان لهذا الناقل موطن مختار بها ، او تعلق الدعوي بمال موجود فيها ، او بالتزام نشأ او نفذ فيها او كان واجباً التنفيذ بها (١) .

ويجوز للمدعي وبحسب اختياره ان يرفع الدعوي في المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الشحن او ميناء التفريغ او ميناء الذي حجز فيه علي السفينة ، وذلك لارتباط هذه المحكمة بموضوع الدعوي . ويقع باطلاً كل اتفاق سابق علي قيام النزاع يسلب من المدعي هذا الاختيار ، وان كان يجوز بعد نشوء النزاع الاتفاق علي تحديد محكمة معينة ونزع هذا الحق منه .

### **الالتجاء الي التحكيم لحل المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع :**

أجاز المشرع لاطراف عقد النقل البحري للبضائع الالتجاء الي التحكيم لحل المنازعات التي تنشأ عنه ، فإذا اتفق الاطراف علي الالتجاء الي التحكيم اعطي المدعي حماية له الحق في اختيار مقر التحكيم وفقاً لما يلي (٢) :

١ – أما في دائرة المحكمة التي يقع بها ميناء الشحن او ميناء التفريغ وذلك لارتباط هذا المكان بوجود البضائع .

---

(١) المادة ٣٠ من قانون المرافعات .

(٢) المادة ٢٤٦ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .



- ٢ – او موطن المدعي عليه . باعتبار ان مكان التحكيم هذا هو الاساس .
- ٣ – او مكان ابرام العقد باعتبار ان هذا المكان هو الذي تم فيه الاتفاق ، لكن بشرط ان يكون للمدعي عليه في هذا المكان مركز رئيسي او فرع وكالة .
- ٤ – او المكان المعين في اتفاق التحكيم وذلك نزولاً علي رغبة اطراف التحكيم .
- ٥ – او دائرة المحكمة التي يقع فيها الميناء الذي حجز فيه علي السفينة وذلك لان هذا المكان هو الذي يستطيع بموجبه تعيين السفينة بسهولة ، كما ان السفينة محجوزة به ويجب مراعاة إجراءات وقواعد الحجز عليها وفقاً لهذا المكان .
- قرر المشرع ايضاً بطلان كل اتفاق يقضي بسلب المدعي الحق في هذا الاختيار او تقييده طالما تم قبل النزاع ، اما بعد نشوء النزاع فيجوز الاتفاق علي اختيار آخر لمكان التحكيم لانه حق للمدعي لا يجوز لسلبه منه قبل نشوء النزاع ولكن يجوز له التنازل عنه بعد نشوء النزاع . (١)

---

(١) المادة ٢٤٧ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

## الفهرس

- ٢ ..... باب تمهيدى
- ٢ ..... المقصود بقانون التجارة البحرية :
- ٣ ..... الاصل التاريخى للملاحة الحرية :
- ١٠ ..... ذاتية القانون البحرى :
- ١٣ ..... مصادر القانون البحرى :
- ١٧ ..... انواع الملاحة البحرية :
- ٢٣ ..... الباب الاول السفينة
- ٢٤ ..... الفصل الاول تعريف السفينة وشروطها وملحقاتها
- ٢٤ ..... المبحث الاول تعريف السفينة
- ٢٩ ..... المبحث الثانى الشروط الواجب توافرها لاعتبار المنشأ سفينة
- ٣١ ..... المبحث الثالث ملحقات السفينة
- ٣٣ ..... الفصل الثانى الطبيعة القانونية للسفينة وذاتيتها

- المبحث الاول الطبيعة القانونية للسفينة ..... ٣٣
- المبحث الثاني ذاتية السفينة ..... ٣٥
- الفصل الثالث تسجيل السفينة ..... ٥٦
- المبحث الاول إجراءات تسجيل السفن ..... ٥٦
- المبحث الثاني الآثار المترتبة علي تسجيل السفينة ..... ٦٠
- الفصل الرابع تملك السفينة ..... ٦٣
- المبحث الاول طرق اكتساب ملكية السفينة ..... ٦٤
- المطلب الاول شراء السفينة ..... ٦٤
- المطلب الثاني بناء السفينة ..... ٧٣
- المبحث الثاني صور اكتساب ملكية السفينة ..... ٨١
- المطلب الاول - الملكية الشائعة ..... ٨١
- المطلب الثاني ملكية الدولة للسفن ..... ٩٥

- المبحث الثالث : الحقوق العينية التبعية..... ٩٧
- المطلب الاول : حقوق الامتياز البحري ..... ٩٨
- المطلب الثاني : الرهن البحري : ..... ١١٩
- الفصل الثالث : الحجز علي السفينة : ..... ١٣٧
- المبحث الاول : الحجز التحفظي علي السفينة : ..... ١٣٨
- المبحث الثاني : الحجز التنفيذي علي السفينة : ..... ١٤٥
- الباب الثاني : اشخاص الملاحة البحرية ..... ١٥٢
- الفصل الاول : مالك السفينة : ..... ١٥٥
- المبحث الاول : اساس مسئولية مالك السفينة : ..... ١٥٧
- المبحث الثاني : تحديد مسئولية مالك السفينة ..... ١٥٨
- الفصل الثاني : الاشخاص البحريون ..... ١٨٠
- المبحث الاول : الربان : ..... ١٩٤
- المبحث الثاني : البحارة (الطاقم) ..... ٢٠٠
- الفصل الثالث : الاشخاص البريون : ..... ٢٢٩

- المبحث الاول : وكيل السفينة : ..... ٢٣١
- المبحث الثاني : وكيل الشحنة : ..... ٢٣٨
- المبحث الثالث : المقاول البحري : ..... ٢٤٢
- المبحث الرابع : وكيل العبور ..... ٢٤٨
- المبحث الخامس : السمسار البحري ..... ٢٥٣
- الباب الثالث : استغلال السفينة : ..... ٢٥٦
- الفصل الاول : شارطة ايجار السفينة : ..... ٢٥٩
- المبحث الاول : الاحكام العامة في عقود ايجار السفينة ..... ٢٦١.
- المبحث الثاني : ايجار السفينة غير مجهزة ..... ٢٦٧
- المبحث الثالث : ايجار السفينة مجهزة ..... ٢٧١
- الفصل الثامن عقد النقل البحري للبضائع ..... ٢٨٥.
- المبحث الاول الاحكام المميزة لعقد النقل البحري للبضائع .. ٢٨٧
- اولاً تعريف عقد النقل البحري للبضائع : ..... ٢٨٧
- ثانياً : خصائص عقد النقل البحري للبضائع : ..... ٢٩٣

- ثالثاً : إثبات عقد النقل البحري للبضائع : ..... ٢٩٤
- وظائف سند الشحن : ..... ٢٩٦
- المبحث الثاني التزامات الشاحن ..... ٣٠٨
- اولاً : التزام الشاحن بتسليم البضاعة ..... ٣٠٨
- ثانياً : الالتزام بدفع اجرة النقل : ..... ٣٠٩
- المبحث الثالث التزامات الناقل ..... ٣١٤
- اولاً : التزام الناقل بتجهيز السفينة واعدادها للرحلة البحرية ... ٣١٤
- ثانياً : التزام الناقل باستلام البضاعة من الشاحن : ..... ٣١٥
- ثالثاً : الالتزام بشحن البضائع : ..... ٣١٥
- رابعاً : الالتزام برص البضائع : ..... ٣١٦
- خامساً : الالتزام بالمحافظة علي البضائع : ..... ٣١٨
- سادساً : الالتزام بتفريغ البضائع : ..... ٣١٩
- سابعاً : الالتزام الناقل تسليم البضائع : ..... ٣٢٠
- المبحث الرابع مسئولية الناقل ..... ٣٢٣
- المبحث الخامس دعوي المسئولية ..... ٣٤٣

رقم الإيداع

٢٠٠٧/١٤٣٧٩

الترقيم الدولي I.S.B.N

٩٧٧-٠٤-٥٢٥٠-٥

