

قضاء النقص البحري

السفينة - مشارطات الايجار - اشخاص الملاحة -
النقل البحري - معاهدة سندات الشحن - التعكيم
- التامين البحري - التصادم البحري - البيوع
البحرية - قانون الجمارك ٦٦ لسنة ١٩٦٣

الدكتور محمد حسي
مستشار محكمة القضاء

قَضَاءُ النِّقْضِ الْبَحْرِيِّ

السفينة - مشارطات الإيجار - أشخاص الملاحة - النقل البحري
معاودة سندات الشحن - التحكيم - التأمين البحري
التصادم البحري - البيوع البحرية - قانون الجمارك ٦٦ لسنة ١٩٦٣

الدكتور محمد حسي
مشارطة النقص

الطبعة الثانية

الناشر // منشأة المعارف بالإسكندرية
جلال حوزي وشركاه

تقديم الطبعة الأولى

بسم الله الرحمن الرحيم

كلمة القضاة

● يعلم القاصى والدانى من قضاة مصر أن المنازعات البحرية لم تعد مقصورة على محاكم الموانى . فمذ أعيد فتح قناة السويس وأخذت مصر بسياسة الانفتاح الاقتصادى ، بما ترتب على هذين الامرين من توسع فى الاستيراد والتصدير ، وتغلغل من القطاع الخاص فى نشاط النقل البحرى ومعاملته ، ومحاكم القاهرة وغيرها تواجه مع محاكم ونيايات الموانى البحرية فيضا طبيعيا من تلك المنازعات اندقيقة بأنواعها المختلفة - بما فيها الدعاوى المستعجلة والاوامر الوقتية - فى حين ان تشريعاتنا ليس فيها أشد اغرابا وازهاقا من التشريع الى يحكم هذه المنازعات !

● ذلك أن قانون التجارة البحرى المصرى صدر - على ما هو معلوم - بأمر عال فى ١٣ / ١١ / ١٨٨٣ منقولا عن نصوص أصدر ليريس ارباع عشر أصلها منذ ثلاثة قرون !

● ولقد ضاعف من مشاق القضاة فى تطبيق هذه النصوص ما أضافه اليها المشروع على مر السنين من تشريعات أخرى متفرقة ، ناهيك عما انضمت اليه مصر من معاهدات تكاد تستعصى على الحصر ، حتى اضطربت فى الافهام معانى هذا القانون وعميت مسالك الحق فيها .

● ذلك أن المشرع لم يقنن معظم أحكام هذه المعاهدات فى تشريعاتنا انداخلى ، وبذلك خلق ازدواجا فى التشريع المعمول به فى البلاد ، واقتضى هذا الازدواج تطبيق أحكام القانون المصرى العتيق على العلاقات الوطنية ، وتطبيق أحكام هذه المعاهدات على العلاقات ذات الطابع الدولى !

● وهكذا بات معلوما للكافة كم يعانى قضاة مصر وسائر المئتمغين بتطبيق القانون البحرى من تخلف هذا التشريع وتغمره ، وتشئت مصادره وتشعبها ، بل وندرة السوابق القضائية فى تطبيقها باللغة العربية .

● ذلك أن القضاء المختلط كان هو جهة الاختصاص بالفصل فى

المنازعات البحرية الى أن طويت صفحة هذا القضاء من تاريخ مصر الحديث
فى سنة ١٩٤٩ . ومنذ ذلك التاريخ بدأت ولاية القضاء الوطنى تنبسط
على هذه المنازعات حتى أخذت محكمة النقض ابتداء من سنة ١٩٥٥ ، تؤدى
رسالتها فى تقييد قواعد القانون البحرى وجلاء الغامض منها ورفع الخلاف
الذى طالما أربق القضاة ورجال القانون فى تأويلها .

● وعلى مدى ربع قرن من الزمان قدمت لنا محكمتنا العليا فى
هذا المضمار ثروة لا يستهان بها فى تدليل مشكلات التطبيق اليومى .
فالت مجلة القضاة على نفسها أن تضع هذه الثروة بين أيدي أصحابها .
ومن ثم عهدت الى المستشار الجليل الدكتور أحمد حسنى بتجميع كل
ماصدر حتى اليوم من هذه الثروة - حصرا - يحدوها فى ذلك أنه من
طليعة رجال القضاء المتخصصين فى هذا الفرع الدقيق من فروع القانون .
اذ حصل على الدكتوراه فى موضوع « البيوع البحرية » ، ونشرت له
المجلات العلمية أبحاثا عديدة فى موضوعات هذا الفرع ، وعمل رئيسا
لنيابة النقض ومفتشا أول بالتفتيش القضائى ومستشارا قانونيا لوزارة
النقل البحرى وأستاذا لتدريس مادته العلمية وقاضيا جالسا فى
تطبيقها لسنوات عديدة وأصدر مؤخرا كتابا فى « النقل البحرى الدولى
للبيضائع طبقا لمعاهدة بروكسل » . واذ تفضل بالاستجابة لطلب المجلة
قدم لزملائه هذه الثروة موجزة ومبسطة فى تبويب علمى وفهرس تفصيل
يسر ان الطريق على كل باحث ليضع يده على موضع بحثه فى أسرع وقت .

● فشكرا للزميل الجليل على هذا الجهد . ودعاء الى الله تعالى أن
يعينه وقضاة مصر على أداء رسالتهم فى هذه الظروف . والحمد لله .

٢٨ مارس ١٩٨٠

يحيى الرفاعى

رئيس تحرير مجلة القضاة

تقديم الطبعة الثانية

ظهرت الطبعة الأولى من هذا الكتاب بناء على طلب مجلة القضاة التي يصدرها نادى قضاة مصر . وقد تكملت هي بطبعه وتوزيعه على رجال القضاء . وقد أسعدنى ان استقبل الزملاء الاعزاء هذا العمل بالترحيب والامتنان اذ وفر لهم جهدا كان يضيع فى البحث عن الاحكام فى المجموعات المختلفة وهي كثيرة .

وغد حفزنى ذلك الى اعادة طبع هذا الكتاب ليكون بين ايدي كافة المشتغلين بالقانون البحرى من اساتذة ومحامين وغيرهم بعد أن اضمفت اليه ما استجد من أحكام فى الفترة من مارس ١٩٨٠ حتى آخر يونيو ١٩٨٢ .

وانه ليسعدنى حقا أن تصدر الطبعة الثانية فى مناسبة العيد الذهبى لمحكمة النقض المصرية ، وهي مناسبة تسعد بل وتشرف كل مصرى . وفى ٢ مايو سنة ١٩٣١ صدر المرسوم بقانون رقم ٦٨ لسنة ١٩٣١ بإنشاء محكمة النقض والابرار . وفى ٢١ مايو سنة ١٩٣١ أفتتحت الدائرة الجنائية جلساتها ، وفى ٥ نوفمبر سنة ١٩٣١ أفتتحت الدائرة المدنية جلساتها ، وقد اجتمع اعضاء المحكمة جميعا فى هذا اليوم احتفالاً بهذا الافتتاح برئاسة حضرة صاحب السعادة عبد العزيز فهمى باشا رئيس المحكمة وحضور حضرات أصحاب السعادة والعزة عبد الرحمن ابراهيم سيد احمد باشا وكيل المحكمة ومحمد لبيب عطية بك ورماد وهبه بك وزكى برزى بك ومحمد فهمى حسين بك وأحمد أمين بك وحامد فهمى بك وعبد الفتاح السيد بك وأمين أنيس باشا المستشارين وحضور حضرة صاحب العزة مصطفى محمد بك النائب العمومى وبحضور حسين طلعت بك كبير كتاب المحكمة كاتباً للاجتماع . ومما قاله عبد العزيز باشا فهمى فى هذا الاجتماع « انه لمن حقى وحق حضرات اخوانى القضاة وحضرات اخوانى المحامين وكل متبحر فى حالة القضاء فى هذا البلد - ومن حقوقنا جميعا ان نغتنب بإنشاء هذه المحكمة التى كانت الأنفاس تتوق اليها من عهد بعيد بعيد وانى أصرح بانى فخور بان حضرات الرجال الذين عهد اليهم الابتداء بهذه المهمة الجليلة هم من خير قضائنا علما وعملا ومن اكملهم خلقا وأحسنهم تقديرا للمسئولية أمام الضمير »

فاذا كانت محكمة النقض - وعلى مدار خمسين عاما - قد قامت
برسالتها في سبيل تحقيق المساواة في العدل ووضع المبادئ القانونية في
الموضع الصحيح ، فان عيدها الذهبي هو عيد لمصر وشعب مصر ، بل
وللوطن العربي كله ، اذ كان لها الفضل في اعداد الرجال الذين تولوا
قضاء النقض (التمييز) في كافة البلاد العربية .

الاسكندرية في اول اكتوبر ١٩٨٢

احمد حسنى

السفينة

القادة رقم (١) : تعريف السفينة :

١ - المقصود بالسفينة : فى نصوص قانون التجارة البحرى - كل منشأة عائمة مهما كان نوعها تقوم بالملاحة البحرية سواء فى أعالي البحار أو فى الملاحة الساحلية أو الحدية ومهما كان الغرض منها •

٢ - المراكب المخصصة للملاحة الداخلية أو داخل البوغازات بالموانى لا يسبغ عليها وصف السفينة بالمعنى المقصود فى حكم المادة الثالثة من قانون التجارة البحرى •

الحكم : لم يعن قانون التجارة البحرى الصادر عام ١٨٨٣ بتعريف السفينة الا أنه يمكن تحديد معناها بالرجوع الى مجموع أحكام ذلك القانون التى يبين منها أن نطاقه يتحدد بأعمال الملاحة البحرية وأن السفينة هى الأداة الرئيسية لهذه الملاحة وعلى ذلك اذا أطلقت عبارة السفينة فى بعض نصوصه بغير قيد كما هو الحال بالمادة الثالثة منه التى تنص على أن « بيع السفينة كلها أو بعضها بيعا اختياريا لزم أن يكون بسند رسمى سواء حصل قبل السفر أو فى أثناءه والا كان البيع لاغيا » فان مفاد ذلك هو اخضاع كل منشأة عائمة تقوم بالملاحة البحرية لحكم هذا النص بغض النظر عن حمولتها أو حجمها أو طريقة بنائها أو أبعادها وأيأ كانت أدايتها المسيرة شرعية أو بخارية وسواء أعدت السفينة بحسب صنعها لتحمل مخاطر الملاحة فى أعالي البحار أو لمجرد الملاحة الساحلية أو الحدية وبغير التفتات الى الغرض من تشغيلها بأن كانت سفينة تجارية أو سفينة للصيد أو للنزعة •

فالوصف الذى يسبغ على المنشأة العائمة لتكون سفينة بالمعنى المتقدم يتوقف تحديده على الكشف عن نشاطها وفقا للمكان الذى تقوم بالملاحة فيه فاذا كان هذا المكان هو البحر وتحقق تخصيصها للملاحة فيه صدق عليه هذا الوصف ، ومن ثم فانه يخرج من نطاقه المراكب التى تخصص للملاحة الداخلية بنهر النيل وفروعه وترعه أيأ كانت حمولتها ولو كانت تسير بالبخر • كما يخرج من نطاقه أيضا كافة المنشآت العائمة التى تعمل داخل البوغازات بالموانى كالأرصقة والكبارى العائمة وسفن السحب

والارشاد والكراكات وقوارب الغطاسة والمراكب المعدة لنقل البضائع والركاب من السفن الى الارض وبالعكس وغيرها من المنشآت العائمة الأخرى التي لا تقوم بحسب ما خصصت له بملاحة بحرية خارج الموانئ واذن فاذا كان الحكم المطعون فيه أقام قضاءه برفض دعوى الطاعن بطلب بطلان عقد بيع سفينة شراعية لعدم افراغه فى الشكل الرسمى اعمالا لحكم المادة الثالثة من قانون التجارة البحرى تأسيسا على أنه «لايكفى لاعتبار المنشأة سفينة بحرية فى عداد السفن التى تخضع لشرط الرسمية عند التعاقد على بيعها ثبوت كونها تعمل فى مياه البحار وانما يتطلب الحال اقامة الدليل على انها مخصصة للقيام بسفريات فى أعالي البحار أو أنها تقوم بذلك فعلا على وجه «الاعتياد» فى حين أن القيام بسفريات فى أعالي البحار ليس شرطا لاعتبار المنشأة سفينة بحرية بل يكفى فى هذا الخصوص تحقق تخصيصها أو قيامها على وجه الاعتياد بالملاحة الساحلية أو العذية كما سبق بيانه - لما كان ذلك فان الحكم المطعون فيه يكون قد اخطأ فى تفسير المادة الثالثة من قانون التجارة البحرى مما يستوجب نقضه .

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

القاعدة رقم (٢)

٣ - فقدان السفينة صلاحيتها للملاحة أو تحويلها الى حطام يزيل عنها وصف السفينة ويخرجها من نطاق القانون البحرى .

٤ - حطام السفينة يخضع فى حيزه وبيعه للإجراءات الخاصة بالنقل .

الحكم : وان كان قانون التجارة البحرى لم يتضمن تعريفا للسفينة الا انه لما كان نطاق القانون المذكور يتحدد باعمال الملاحة البحرية وكانت السفينة هى الاداة الرئيسية لهذه الملاحة فان وصف السفينة ينصرف الى كل منشأة عائمة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد بغض النظر عن حملتها أو حجمها أو طريقة بنائها وأيا كانت أدواتها المسيرة وسواء أكانت سفينة تجارية أو سفينة صيد أو نزهة ، مما يقتضى ان تكون المنشأة العائمة صالحة للقيام بهذه الملاحة فاذا فقدت هذه الصلاحية أو صارت حطاما زال عنها وصف

السفينة وخرجت عن نطاق القانون البحرى بما تضمنه من تنظيم قانونى خاص بالسفينة -- باستثناء ما نص عليه القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الامتياز والرهون البحرية من جواز رهن السفينة وهى تحت الانشاء -- ، لما كان ذلك وكان المشرع قد أخضع السفينة -- وهى فى الأصل مال منقول -- لنظام قانونى يميزها عن غيرها من المنقولات وتقترب به من العقار ومن ذلك ما تضمنته المواد من ١٠ الى ٢٩ من قانون التجارة البحرى بشأن حجز السفن. وبيعها فأوجبت المادة ١٥ من القانون المذكور أن يتم بيع السفينة أمام قاض يعينه رئيس المحكمة الابتدائية من تلقاء نفسه ويحصل البيع بطريق المزايعة بعد المناداء على السفينة بالبيع ونشر الاعلانات بالجرائد وتعنيفها فى اللوحات المعدة لذلك ، ولما كان هذا التنظيم الخاص انما يتعلق بالمنشأة العامة التى يصدق عليها وصف السفينة فإن اختصاص قاض البيوع المنصوص عليه فى المادة ١٥ من القانون البحرى لا يقوم الا اذا كانت مثل هذه المنشأة صالحة للملاحة فاذا فقدت صلاحيتها أو تحولت الى حطام زال عنها وصف السفينة واتبع فى حجزها وبيعها الاجراءات الخاصة بالمنقول دون الاجراءات المنصوص عليها فى القانون البحرى ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد قضى بعدم اختصاص دائرة البيوع البحرية بمحكمة بورسعيد الابتدائية فى الاستمرار فى اجراءات بيع السفينة المحجوزة بعد أن تحولت الى حطام فانه لا يكون قد خالف القانون أو اخطأ فى تطبيقه ويكون النعى على غير أساس .

(الظمن رقم ٦٥٧ سنة ٤٠ ق جلسة ١٩٨٢/٥/٢٤ لم ينشر بعد)

القاعدة رقم (٣) : تأجير السفينة :

٥ - تأجير السفينة بقصد نقل البضائع والركاب وغيرها من أعمال النقل البحرى يقتضى افتراض العلم مقدما بجواز التأجير للغير .

٦ - تنتفى مسؤولية مالك السفينة متى كان عقد تأجيرها هو مشاركة تأجير موقوف ، ويكون المستأجر وشأنه فى تعاقده مع الغير ولايجدى فى ترتيب أية مسؤولية قانونية قبل المالك القول بعلمه بتأجيرها للغير واقاراره له واعتماده عليه فى تحصيل الاجرة .

٧ - حق محكمة الموضوع فى تكييف عقد تأجير سفينة بأنه مشاركة

لزمان موقوت متى كانت لم تخرج عن عبارات العقد ونصوصه .

الحكم : وحيث ان ما قال به الطاعن فى سياق السبب الاول بأن الحكم المطعون فيه قد اغفل الرد على واقعة علم المطعون عليه الاول بتعاقد انطاعن مع المطعون عليه الثانى واقراره له واعتماده عليه فى الحصول على أجرة السفينة المستحقة له فمردود بأنه غير منتج وقاصر عن ترتيب أية مسؤولية قانونية ما - ذلك بأنه متى كانت المحكمة قد انتهت فى تكييف العقد المؤرخ ١٩٤٨/٩/٢٩ بأنه مشاركة تأجير موقوت "Time charter" على ما استخلصته من عنوانه ونصوصه مما تنتفى به مسؤولية المطعون عليه الاول كمالك للسفينة ويكون المستأجر وشأنه فى تعاقد مع الغير ، فالقول بعلم المطعون عليه الاول بتعاقد الطاعن مع المطعون عليه الثانى واقراره له واعتماده عليه فى تحصيل الاجرة لا يحدى فى ترتيب مسؤولية ما عليه قبل الطاعن ، هذا فضلا عن أن تأجير السفينة بقصد نقل البضائع والركاب وغيرها من أعمال النقل لبحرى يقتضى افتراض العلم مقدما بجزاز التأجير للغير وأن الاعتماد على هذا التأجير فى تحصيل الاجرة أمر تقديرى ولا شأن لهذا كله بترتيب المسؤولية مما يجمول القول بأنه دفاع جوهرى اغفله الحكم المطعون فيه لا محل له .

ومن حيث ان السبب الثانى يتحصل فى أن الحكم المطعون فيه لم ينتبه الى الفارق بين تأجير السفينة عارية Coque nue وبين التأجير الشامل للسفينة مجهزة مع خدمة طاقمها وهو ما قررت فى شأنه محكمة النقض الفرنسية بحكمها الصادر فى ١٩٤٩/٦/٢١ أنه يعتبر مشاركة نقل لا مجرد ايجار وأنه ثبت من نصوص العقد أن المطعون عليه الاول قد أجر السفينة بعد تجهيزها مع خدمة طاقمها واستمر صاحب حيازتها والمتصرف فيها فلا يستطيع أن يتخلى عن مسؤوليته عن عدم تنفيذ عقود النقل المبرمة قبل تاريخ الفسخ وقضاء الحكم المطعون فيه بغير ذلك هو خطأ فى تكييف العقد جر الى الخطأ فى تطبيق القانون .

ومن حيث ان هذا النعى مردود بأن الحكم المطعون فيه بعد أن استعرض واقعة النزاع - قرر ان أساس النزاع « هو التكييف القانونى لعقد ايجار السفينة المبرم بتاريخ ٢٩ من سبتمبر سنة ١٩٤٨ بين المطعون

عليهما وذلك لتحديد مسؤولية المطعون عليه الأول قبل الطاعن بسبب فسخ العقد ٠٠٠» ثم أخذ الحكم فى استظهار نصوص العقد الدالة على «أن المالك قد أجر السفينة لاستخدامها فى نقل البضائع والركاب» وأن المستأجر «التزم بتجهيز السفينة بالوقود وتحمل رسوم الموانئ والباديات والسماسة وغيرها» وأن يكون «ربان السفينة وبحارتها تحت إمرة المستأجر وهو الذى يتولى إصدار التعليمات اليهم واعطاء خط السير لهم» وأن «يلتزم المسأجر بتموين الركاب كما يلتزم بكافة المصاريف الناشئة عن استعمال السفينة لنقل الركاب» وأنه «من المتفق عليه بصفة مؤكدة أنه فى حالة عدم دفع الاجرة مقدما يوم استحقاقها تتوقف الباخرة عن السير الى ما بعد أقرب ميناء، وفى هذه الحالة يتحمل المستأجر كل مسؤولية نحو الركاب» كما أخذ الحكم فى استقراء المبادئ المقررة فى فق. القانون البحرى وانزلها على مقتضى هذه النصوص. واذن فمتى كان يبين أن الحكم المطعون فيه قد انتهى فى تكييف العقد محل النزاع الى أنه مشاركة نقل لزم موقوف Time charter اخذا بعنوانه ونصوصه والمبادئ الفقهية فى شأنه مما تنتفى معه مسؤولية مالك السفينة قبل الغير، وكان الحكم فى تكييفه لم يخرج عن مفهوم عبارات العقد ونصوصه والفرص الذى عناه الطرفان من ابراء، وكان هذا التكييف متفقا مع مؤدى هذه النصوص فلا يكون قد اخطأ فى تكييف العقد ولا فى تطبيق القانون.

(الطعن رقم ٣٢٩ سنة ٢١ ق جلسة ١٩٥٦/٢/٢ س ٧ ص ١٣٥)

القاعدة رقم (٤)

٨ - تأجير السفينة للغير بمشارطة ايجار موقوفه ٠ عدم انتفاء مسؤولية المالك الا اذا كان المتعاقد مع الربان يعلم بهذا التأجير او كان عليه أن يعلم به او منح ائتمانه للمستأجر شخصا رغم جهله بصفته.

الحكم : وحيث ان الطاعنة تنعى فى السبب الاول على الحكم المطعون فيه الخطأ فى تطبيق القانون وفى بيان ذلك تقول أن اخطار الربان لها وهو فى عرض البحر بموعد وصول السفينة يعنى فى العرف التجارى تكليفها - باعتبارها توكيلا ملاحيا - بان تتخذ جميع الاجراءات اللازمة لمتابعة سفر السفينة بغير تعطيل عند وصولها الى الميناء، واذ كان مالك السفينة مسئولا

مسئولية مباشرة عن أعمال ربانها بصريح النص فى المادة ٣٠ من قانون التجارة البحرى فان علاقة قانونية تكون قد نشأت بينها وبين مالك السفينة ممثلا فى ربانها ويمثل الاثنان عن كل ما أدته فضلا عن مصاريف الوكالة وأتباعها ، ويكون الحكم المطعون فيه بمخالفته هذا النظر ونفيه قيام العلاقة بين الطرفين قد اخطأ فى تطبيق القانون والعرف المستقر ، ولا يقدح فى ذلك ان تكون السفينة مؤجرة بمشارطة موقوته - كما قال الحكم - لأن مسؤولية مالكيها تظل رغم ذلك قائمة وفقا للنص المذكور .

وحيث ان النص فى المادة ٣٠ من قانون التجارة البحرى على مسؤولية مالك السفينة مدنيا عن أعمال ربانها والزامه بوفاء ما التزم به فيما يختص بالسفينة وتسييرها . وان كان لا يواجه الا حالة المالك المجهز الا أنه اذا قام المالك بتأجير السفينة الى الغير بمشارطة ايجار موقوته مع ما يترتب على هذا التأجير من انتقال الادارة التجارية للسفينة الى المستأجر وتبعية ربانها له فى هذه الادارة فان مسؤولية المالك مع ذلك لا تنتفى الا اذا كان المتعاقد مع الربان يعلم بهذا التأجير أو كان عليه ان يعلم به أو اذا كان قد منح ائتمانه الى المستأجر شخصيا رغم جهله بصفته كمستأجر - واذ كان ذلك وكان الحكم الابتدائى - الذى ايدى واحال الى اسبابه الحكم المطعون فيه - قد أقام قضاءه برفض الدعوى على انتفاء العلاقة بين طرفيها دون أن يبرض لبحت مدى مسؤولية كل من المالك والمستأجر قبل الغير فى حالة تأجير السفينة ودون أن يتحقق من علم الشركة الطاعنة بهذا التأجير ومداه وما اتجه اليه قصداه عند منح ائتمانهما واثّر ذلك على الدعوى وكان الحكم المطعون فيه فيما اضاف الى اسباب الحكم الابتدائى فى هذا الخصوص قد اكتفى بالقول بأن الشركة المطعون عليها الاولى ليست مدينة للشركة المستأنفة الطاعنة وأن المدين هو شركة « دى هواثريدج كومبانى » التى كانت مستأجرة للسفينة بمشارطة ايجار موقوته مع بقاء الاشراف والادارة الملاحية للمالك السفينة وهى التى كلفت الشركة المستأنفة بالقيام بأعمال الوكالة عن الباخرة « كاليوس دى ليموس » وهى غير مختصة فى الدعوى ، وهو ما لا يصلح ردا على دفاع الطاعنة الذى يقوم على عدم انتفاء مسؤولية المالك للسفينة عند تأجيرها للغير وعلى أن اخطارها بمعرفة الربان بموعد

وصول السفينة يستلزم قيامها بالاعمال التى تطالب بقيمتها طبقا للعرف السائد الذى تقول بقيامه فان الحكم المطعون فيه اذ التفت عن هذا الدفاع الجوهرى وأقام قضاءه برفض دعوى الطاعنة على انتفاء العلاقة بينها وبين الشراكة المالكه للسفينة لمجرد ثبوت تأجيرها للغير بمشارطة موقوته مع أن هذا التأجير لا يترتب عليه فى جميع الحالات رفع مسئولية المالك فانه يكون قد اخطأ فى القانون وشابه قصور فى التسبيب بما يوجب نقضه .

(الطعن رقم ٢٨٨ سنة ٣٩ ق جلسة ١٩٧٥/٢/٢٧ س ٢٦ ص ٥٠٣)
● لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد أقام قضاءه برفض دعوى الطاعنة على ثبوت علمها بواقعة تأجير السفينة للغير بمشارطة ايجار زمنية استنادا الى أنها - أى الطاعنة - باعتبارها من المشتغلين بالملاحة البحرية لابد وأن تكون قد اطلعت على أوراق السفينة ومن بينها مشارطة الايجار بالاضافة الى ما ثبت من مستندات الدعوى أن مستأجر السفينة - وليس مالكها - هو الذى سدد للطاعنة نفقات السفينة التى رفعت الدعوى للمطالبة بما لم تستوفه منها ، وكان هذا الذى أورده الحكم المطعون فيه - فى حدود سلطة المحكمة التقديرية - يقوم على استخلاص سائغ له أصله الثابت بالأوراق وكاف لحمل قضاءه بتوافر ركن العلم بواقعة التأجير فان الحكم اذ قضى برفض دعوى الطاعنة يكون قد التزم صحيح القانون ويكون النعى عليه بمخالفة القانون والخطأ فى تطبيقه وتأويله على غير أساس مما يتعين معه رفض الطعن .

(الطعن رقم ١٦٤ سنة ٤٨ ق جلسة ١٩٨٠/١١/٢٤ لم ينشر بهد)

المساعدة رقم (٥)

٩ - تأجير السفينة بمشارطة ايجار موقوته يترتب عليه انتقال الاداة التجارية للمستأجر فيحق له اصدار سندات شحن لصالح الغير ويسأل عندئذ فى مواجهتهم باعتباره ناقلا .

١٠ - لا تمتفى مسئولية مالك السفينة المؤجرة بمشارطة موقوته فى مواجهة الغير حامل سند الشحن عما يلحق البضاعة من نقص أو تلف اذا كان سند الشحن خلو مما يفيد تأجير السفينة .

الحكم : انه وان كان يترتب على تأجير السفينة الى الغير بمشارطة

ايجار موقوته أنتقال الادارة التجارية لتلك السفينة الى المستأجر فيحق له أن يصدر بهذه الصفة سندات شحن لصالح الغير ويسأل عندئذ في مواجهتهم عن تنفيذ الالتزامات المثبتة بتلك السندات باعتباره ناقلا ، الا أن مسئولية السفينة مع ذلك لا تنتفى الا اذا كان الغير يعلم بواقعة تأجير السفينة بمشارطة موقوته ويرجع في ذلك الى ما تضمنته سندات الشحن من بيانات باعتبارها الوثائق المثبتة لحقوق والتزامات ذوى الشأن فيها ، فاذا صدر سند الشحن من المستأجر وباسمه كان وحده دون مالك السفينة المؤجرة هو المسئول قبل الغير عن تنفيذ الالتزامات المنصوص عليها في السند ، أما اذا جاء سند الشحن خلوا مما يفيد تأجير السفينة بمشارطة موقوته فإن مالك السفينة يظل مسئولا في مواجهة الغير عن تنفيذ الالتزامات المثبتة بسند الشحن ويحق للمرسل اليه أن يرجع عليه بالتعويض عما لحق البضاعة المشحونة من نقص أو تلف ، لما كان ذلك وكان يبين من سند الشحن موضوع التداعى أنه يحمل اسم « الشركة العربية للملاحة البحرية » وهى شركة أخرى غير « الشركة العربية لآعمال النقل البحرى » التى تقول الطاعنة أنها استأجرت السفينة بمشارطه موقوته نيابة عن « مكتب الاسمنت المصرى » ، وموقع عليه فى كلكتا من ممثل نيابة عن ربان السفينة ، The shipping corporation of India LTD ، ولم يتضمن سند الشحن ما يشير الى أن السفينة مؤجرة بمشارطه موقوته أو أن من وقعه كان نائبا عن المستأجر ، فان الحكم المطعون فيه اذا اعتبر الطاعنة (مالكة السفينة) هى الناقلة والمسئولة عن تنفيذ عقد النقل فى مواجهة المرسل اليها حاملة سند الشحن (التى احوالت حقها للمطعون ضدها) يكون قد أصاب صحيح القانون ويكون النعى عليه بأسباب الطعن الثلاثة على غير أساس .

(الطعن رقم ١٢٢ سنة ٤٣ ق جلسة ١٠/٣/١٩٨٠ لم ينشر بعد)

القاعدة رقم (٦)

١١ - عدم تعرض الحكم لبيان شكل ايجار السفينة لتحديد من يحق له اقتضاء أجرة النقل بعد قصورا .

الحكم : يجب لسلامة الحكم - وعلى ما جرى به قضاء هذه

المحكمة - ألا يصدر على أساس فكرة مبهمة أو غامضة لم تتضح معالمها أو خفيت تفاصيلها وإنما يجب أن يؤسس الحكم على أسباب واضحة أسفر عنها تمحيص دفاع الخصوم ، ووزن ما استندوا اليه من أدلة واقعية وحجج قانونية ، وتحديد ما استخلص ثبوته من الوقائع ، وطريق هذا الثبوت وذلك تمكيننا لمحكمة النقض من بسط رقابتها على سلامة تطبيق القانون وصحة تفسيره .

لما كان ذلك ، وكان الحكم المطعون فيه قد أقام قضاءه برفض دعوى الطاعنة - مالكة السفينة - على انتفاء صفتها كناقلة وبالتالي عدم أحقيتها فى المطالبة بأجرة النقل وذلك لمجرد ثبوت تأجيرها للسفينة دون أن يعنى بيان شكل هذا الإيجار وما إذا كان بمشارطة زمنية أو بمشارطة بالرحلة رغم اختلاف آثار العقد فى كل من الحالتين بشأن من ملأ فيه تكون له صفة الناقل الذى يحق له اقتضاء أجرة النقل إذا كانت الدفع فى ميناء الوصول طبقا لبيانات سند الشحن ، واستند فى ذلك إلى تقارير قال بصدورها من وكيل الطاعنة لم يعرض لبيانها ولا لبيان وجه استدلاله بها على النتيجة التى خلص إليها فانه يكون مشوبا بالقصور فى التسبيب .

(الطعن رقم ٦١٨ سنة ٤٦ ق جلسة ١٢/٨/١٩٨٠ لم ينشر بعد)

اشخاص الملاحة البحرية

القاعدة رقم (٧) : الربان والملاحين :

١٢ - عقد العمل البحرى المبرم على أساس رحلة أو رحلات معينة ، ينتهى حتما بانتهاءها ما لم يستبق مجهز السفينة العامل لفترة أخرى أو يتعلق الامر بوقائع حدثت أثناء الرحلة .

١٣ - تمثيل الربان لمالك السفينة ، عدم سريانه الا حيث لا يوجد مالك السفينة أو من يحل محله ، الشهادة الصادرة من الربان . غير ملزمة للمالك .

الحكم : وحيث أن النعى مردود (فى الوجهين الاول والثانى) بأن

عقد العمل البحري المبرم على أساس رحلة أو رحلات معينة لا يسرى بطبيعته إلا لفترة الرحلة البحرية فينتهى حتما بانتهائها ما لم يستبق مجهز السفينة الماثل لفترة أخرى أو يتعلق الأمر بوقائع حدثت أثناء الرحلة . إذا كان ذلك وكان الثابت فى اندعوى أن عقود الطاعن قد أبرمت على أساس رحلات معينة بينها فاصل زمنى - وهى تجرى فى موسم الحج من كل عام - ولم يثبت أن المجهز قد استبقاه فى العمل بعد أى منها وجرى قضاء الحكم المطعون فيه على أنه « يوجد فاصل زمنى بين كل عقد وآخر الامر الذى لا يسمح باعتبارها مكملة لبعضها أو باعتبار العقود التالية بمثابة تجديد للعقد الاول فى حكم المادة ٧١ من قانون العمل رقم ٩١ لسنة ١٩٥٩ » فانه لا يكون قد أخطأ فى فهم الواقع فى الدعوى أو خالف القانون . ومردود فى (الوجهين الثالث والرابع) منه ، ذلك أن تمثيل الربان لمالك السفينة لا يسرى الا حيث لا يوجد مالك السفينة أو من يحل محله ، واذا كانت عقود الطاعن قد أبرمت مع الشركة المطعون عليها - مانكة السفينة - فان شهادة الربان فى شأنها تكون غير ملزمة للمالك ومن ثم فلا على الحكم المطعون فيه ان هوا طرحها ولم يأخذ بها أو بتقرير الخبر بما له من السلطة التامة فى تقدير ما تقدم اليه من ادلة .

(الطعن رقم ٥٨٦ سنة ٣٤ ق جلسة ١٩٦٩/١٠/٢٩ س ٢٠ ص ١١٤٥)

القاعدة رقم (٨)

١٤ - تعويض ملاحى السفن عن قطع أحد اعضاءهم دون المرض .
م ٧٧ من قانون التجارة البحري . توجيه الدعوى الى رب العمل دون هيئة التأمينات استنادا الى هذا النص . لا محل لاعمال قوانين اصابة العمل وأمراض المهنة .

الحكم : وحيث ان الطعن اقيم على سببين ينمى الطاعن بأولهما على الحكم المطعون فيه الخطأ فى تطبيق القانون وتفسيره وفى بيان ذلك يقول ان نص المادة ٧٧ من قانون التجارة البحري يلزم المجهز بتعويض الملاح اذا نجم عن مرضه أو اصابته عاهة مستديمة ذلك لأن هذا الالتزام يقوم على فكرة مخاطر المهنة ومشاركة الملاح فى غنم وغرم الرسالة البحرية ، وقد اخذ المشرع بهذه الفكرة بالنسبة للعمال البريين فى قانون العمل

رقم ٦٤ لسنة ١٩٣٦ والذي حل محله القانون ٨٩ لسنة ١٩٥٠ بشأن اصابات العمل والقانون ١٠٧ لسنة ١٩٥٠ بشأن التعويض عن امراض المهنة ، واذا قضى الحكم المطعون فيه برفض دعوى الطاعن تأسيسا على أن المجهز لا يلتزم بتعويض الملاح الا اذا كان العجز أو العاهة المستديمة التي أصيب بها ناشئا عن اصابته بجرح أو قطع عضو دون العجز الناشئ عن اصابته بمرض يكون قد اخطأ في تطبيق القانون وتفسيره مما يستوجب نقضه .

وحيث أن هذا النعى فى غير محله ذلك ان المادة ١/٧٧ من قانون التجارة البحرى اذ تنص على أن « كل من مرض من الملاحين اثناء السفر أو جرح أو قطع منه عضو سواء كان ذلك فى خدمة السفينة أو فى محاربة العدو أو اللصوص البحرين يأخذ أجرته ويعالج وتضمن جروحه وفى حالة قطع عضو منه يعطى له تعويض » فان مفاد هذا النص أن المشرع وان كان لم يفرق بين المرض وقطع العضو فيما يتصل بالأجر والعلاج الا أنه فرق بينهما فيما يتصل بالتعويض حيث قصر التعويض على حالة قطع العضو دون حالة المرض ، ويشمل قطع العضو فى مدلول المادة ٧٧ كل عاهة تنشأ عن الاصابة لا عن المرض ويترتب عليها بتر العضو أو فقد منفعة فقد كلياً أو جزئياً ، واذا كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد التزم هذا النظر فى قضائه وانتهى الى رفض دعوى الطاعن استنادا الى أن العجز الذى تخلف لديه قد نتج عن المرض لا عن الإصابة فانه لا يكون قد خالف القانون . ولا وجه لما يثيره الطاعن بالنسبة الى قوانين اصابة العمل وامراض المهنة طالما أن دعواه موجهة الى المطعون ضدها استنادا الى المادة ٧٧ من قانون التجارة البحرى لا الى هيئة التأمينات الاجتماعية الملزمة بتعويض العاملين فى مثل هذه الحالات . (الطعن رقم ٤٩١ سنة ٤٠ ق جلسة ١٥/٣/١٩٧٦ س ٢٧ ص ٦٣٣)

القاعدة رقم (٩)

- ١٥ - تعويض ملاحى السفن فى حالة قطع عضو من اعضائهم .
المادة ٧٧ بحرئ . فقد الملاح اسنانه اثناء وبسب عمله بالسفينة اثره .
استحقاق التعويض .

الحكم : ان الفقرة الاولى من المادة ٧٧ من قانون التجارة البحرية اذ تنص على انه « كل من مرض من الملاحين أثناء السفر أو جرح أو قطع منه عضو سواء كان ذلك فى خدمة السفينة أو فى محاربة العدو أو اللصوص البحريين يأخذ أجرته ويعالج وتضمند جروحه ، وفى حالة قطع عضو منه يعطى له تعويض » فان مفاد هذا النص أن المشرع وأن لم يفرق بين المرض وقطع العضو فيما يتصل بالاجر والعلاج الا أنه فرق بينهما فيما يتصل بالتعويض حيث قصره على حالة قطع العضو اذا نشأ عن الإصابة دون حالة المرض ، ولما كان العضو وهو جزء من مجموع جسم الانسان مخصص لتأدية وظيفة ضرورية أو نافعة للحياة فمن ثم تعتبر الأسنان عضوا من أعضاء جسم الانسان اذ تقوم بمهمة مضغ الطعام جيدا وتساعد على حسن هضمها ، لما كان ذلك فان فقد الملاح اسنانه أثناء وبسبب عمله بالسفينة يوجب منحه التعويض المنصوص عليه فى المادة ٧٧ المشار اليها ، ولا يغير من هذا النظر امكان الاستعانة عن الاسنان الطبيعية بأخرى صناعية تؤدى وظيفتها لأن تدخل العلم للتخفيف من آثار فقدانها ليس من شأنه أن يغنى عن فقد الملاح لعضو من اعضاء جسمه ولا يحرمه من حقه فى المطالبة بتعويض عن ذلك ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه لم يلتزم هذا النظر فانه يكون قد خالف القانون وأخطأ فى تطبيقه وتأويله .

(الطعن رقم ٥٢٣ سنة ٤٣ ق جلسة ١٩٧٨/٣/٢٧ س ٢٩ ص ٨٦٢)

القاعدة رقم (٧٠) : المرشد :

١٦ - تبعية المرشد للمجهز أثناء قيامه بعملية ارشاد السفينة .
ممارسة المجهز لسلطة الرقابة والتوجيه عليه بواسطة ربانه .
انسلاخ المرشد فى فترة مباشرة نشاطه على ظهر السفينة عن الجهة التى يتبعها أصلا .
عدم مساءلة تلك الجهة عن الاخطاء التى تقع منه فى تلك الفترة .

١٧ - للمضمون حق الرجوع على متعهد الضمان متى كان الاخير هو ذات الشخص المسئول عن الفعل الضار .
ضمان السفينة لدى اجتيازها مياه قناة السويس وموانئها لهيئة القناة .
كل دعوى تقام عليها من الغير من جراء أية أضرار مباشرة أو غير مباشرة تتسبب السفينة فى

حدوثها • وقوع الخطأ الذى نشأ عنه الضرر الذى حكم به على هيئة القناة
فى الدعوى الاصلية بتعويضه من الربان والمرشد وكلاهما تابع لشركة
السفينة • مسئولية شركة السفينة عن هذا الخطأ مسئولية التابع عن
أعمال تابعة •

الحكم : وحيث ان الطعن بنى على سبب واحد حاصله أن الحكم
المطعون فيه خالف القانون بخطئه فى فهم عبارة لائحة الملاحه فى قناة
السويس وخروجه بها عن مدلولها وفى بيان ذلك تقول الطاعنة ان الحكم
استند فى قضائه بالزامها فى دعوى الضمان التى وجهتها اليها المطعون
عليها الى النص الوارد فى تلك اللائحة والذى يلزم قائد السفينة العابرة
بأن يؤمن شركة قناة السويس من كل دعوى تقام عليها من جراء أية
أضرار تتسبب السفينة فى حدوثها فى حين أن هذا النص لا ينطبق فى
صورة الدعوى الحالية ذلك أن دعوى الالزام بالتعويض التى رفعت على
شركة القناة لم تكن مستندة الى خطأ وقع من السفينة التى تمثلها الشركة
الطاعنة وانما الى خطأ وقع من المرشد الذى هو تابع لشركة القناة ذاتها
وانذى ائمه القضاء الجنائى بحكم له حجيته الكاملة أمام القضاء المدنى
وخطؤه هذا منفصل ومتمايز عن خطأ الربان تابع الشركة الطاعنة •

وحيث ان هذا النعى مردود بان المرشد يعتبر أثناء قيامه بعملية
ارشاد السفينة تابعا للمجهز لانه يزاول نشاطه فى هذه الفترة لحساب
المجهز ويكون الحال كذلك ولو كان الارشاد اجباريا وليس فى هذا
خروج على الاحكام المقررة فى انقانون المدنى فى شأن مسئولية المتبوع
ذلك أن الفقرة الثانية من المادة ١٧٤ تقضى بأن رابطة التبعية تقوم ولو
لم يكن المتبوع حرا فى اختيار تابعه متى كانت له عليه سلطة فعلية فى
رقابته وتوجيهه • والمجهز يمارس سلطة الرقابة والتوجيه على المرشد
بواسطة ربانه - وقد قررت القاعدة المتقدمة معاهدة بروكسل الخاصة
بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية والتى وافقت مصر
عليها وصدر مرسوم بالعمل بأحكامها ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٤
فنصت المادة الخامسة من المعاهدة على أن « تبقى المسئولية المقررة فى
المواد السابقة (أى مسئولية السفينة) فى حالة ما اذا حصل التصادم

بسبب خطأ المرشد حتى ولو كان الارشاد اجباريا » . ومؤدى ما تقدم أن المرشد ينسلخ في الفترة التي يباشر فيها نشاطه على ظهر السفينة عن الجهة التي يتبعها أصلا وعلى ذلك فلا تسأل هذه الجهة عن الاخطاء التي تقع منه في تلك الفترة ومن ثم يكون الحكم المطعون فيه فيما قضى به في الدعوى الاصلية من مساءلة شركة قناة السويس (المطعون عليها) عن خطأ المرشد « سان رود » أثناء قيامه بارشاد سفينة الطاعنة قد أخطأ في القانون الا أن هذه المحكمة لا تملك التعرض لهذا القضاء لان شركة قناة السويس المحكوم عليها في تلك الدعوى لم تطعن فيه .

ولما كان الحكم المطعون فيه قد أسس قضاؤه في دعوى الضمان على نص الفقرة الثالثة من البند الاول من لائحة الملاحه في قناة السويس والذي يقضى الاصل الفرنسي لها بأن أية سفينة تجتاز مياه القناة وموانئها تضمن **garantit** لشركة القناة كل دعوى تقام عليها من الغير من جراء أية أضرار مباشرة أو غير مباشرة تتسبب السفينة في حدوثها وكان هذا النص لا يعنى ان يكون تطبيقا للقواعد العامة في تقرير حق المضمون في الرجوع على متعهد الضمان اذا كان الاخير هو ذات الشخص المسئول عن الفعل الضار . لما كان ذلك ، وكان الثابت أن الخطأ الذي نشأ عنه الضرر الذي حكم به على المطعون عليها في الدعوى الاصلية بتعويضه قد وقع من الربان والمرشد وكلاهما تابع للشركة الطاعنة مما يجعلها مسئولة عن هذا الخطأ مسئولية المتبوع عن أعمال تابعة فان الحكم المطعون فيه فيما قضى به من أحقية المطعون عليها في الرجوع على الطاعنة بما حكم به عليها في الدعوى الاصلية لا يكون مخالفا للقانون . واذ كان الحكم قد اخطأ في تفسير الشرط المتقدم ووصفه بأنه التزام بالتأمين من المسئولية الا ان هذا الخطأ لا يعيبه ما دام ان منطقته متفق مع التطبيق الصحيح للقانون .

(الطعن رقم ٣٠٦ سنة ٢٨ ق جلسة ٢٤/١٠/١٩٦٣ س ١٤ ص ٩٧٤)

القاعدة رقم (١١) : مقالول التفريغ :

١٨ - اقتصار مهمة مقالول التفريغ على العمليات المادية الخاصة بتفريغ البضاعة من السفينة . له صفة « أمين الجمولة » وبالتالي صفة

الوكالة عن المرسل اليه اذا عهد اليه بالاستلام وسلمه سند الشحن .
 هذه الوكالة تفرض عليه واجب التثبت من حالة البضاعة الخارجية
 ومطابقتها للاوصاف الواردة بسند الشحن وواجب اتخاذ ما يلزم لحفظ
 حقوق الموكل بما في ذلك الاجتناء للقضاء أو عمل الاحتجاج اللازم لرفع
 دعوى المسؤولية . تقصيرة في ذلك موجب لمسئوليته عما يصيب المرسل
 اليه من ضرر نتيجة هذا التقصير .

١٩ - دعوى اثبات حالة البضاعة ليست من دعوى المسؤولية ،
 ثابته اثبات العجز وتهيئة الدليل للرجوع على الناقل . لمقاوالتفريغ
 الموكل في استلام البضاعة رفع هذه الدعوى .

٢٠ - توجيه دعوى المسؤولية - عن عجز البضاعة - عن المرسل
 اليه قبل الناقل ومقاوالتفريغ بالتعويض . دلالة . عدم ضرورة
 اشتغال صحة الدعوى على بيان ماهية الخطأ الواقع من مقاوالتفريغ
 أو اقامة الدليل عليه متى تسلم الاخير البضاعة من الناقل بغير
 ابداء تحفظات . هذا الاستلام قرينة على مطابقتها لما هو مبين بسند
 الشحن ما لم يثبت عكس ذلك .

الحكم : وحيث ان محصل السبب الثاني أن الحكم المطعون فيه
 خالف القانون وخطأ في تطبيقه ذلك أنه أقام قضاءه بمسئولية الطاعنة
 على أن التزاماتها بوصفها مقاوالتفريغ لا تقف عند حد المحافظة على
 حقوق المرسل اليه بتوجيه الاحتجاج الى الناقل بل تتخطاه الى حد اقامة
 الدعوى أمام القضاء مع أن مقاوالتفريغ المكلف باستلام الشحنة غير
 مازم قانونا برفع الدعوى نيابة عن المرسل اليه بشأن ما يوجد في
 البضاعة من تلف أو عجز .

وحيث ان هذا الذمى غير سديد ذلك أن الحكم المطعون فيه قد
 اقام قضاءه بمسئولية الشركة الطاعنة على قوله « حيث ان المستأنف
 عليها انثانية (الطاعنة) هي وكيلة عن الشركة المستوردة في تفريغ
 الشحنة لقاء أجر تقاضته منها ومن المقرر أن مقاوالتفريغ يكون مسئولا
 قبل المرسل اليه عن أى عجز أو تلف يصيب البضاعة ما لم يقيم باثبات
 أن هذا العجز أو التلف يرجع لفعل الناقل ذلك أنه بعد تسلمه البضاعة

واستقرارها في حيازته يكون هو المسئول عنها ويفترض أن ما أصابها من عجز أو تلف إنما كان بفعله فإذا أراد تفادي هذه المسئولية فعليه قبل تسليم البضاعة تهيئة الأدلة اللازمة لاثبات مسئولية الناقل عن هذا العجز أو التلف فإذا قصر في ذلك فهو الذي يتحمل نتيجة هذا التفسير - وحيث أن المستأنف عليها الثانية (الطاعنة) وقد تسلمت الشحنة من الشركة الناقلة لم تقدم دليلاً لاثبات مسئولية هذه الأخيرة عن العجز الذي ظهر في الرسالة كما أنها قصرت في الحصول على الأدلة اللازمة لذلك إذ كان يتعين عليها عند استلام البضاعة أن تحصل من الشركة الناقلة على كتابة تثبت مقدار ما تسلمته منها فإذا رفضت إعطاؤها تلك الكتابة فكان عليها أن تلجأ إلى القضاء بدعوى اثبات حالة وتطلب ندب خبير لحضور عملية الوزن واثبات مقدار العجز أو تلجأ إلى هيئة محايدة كهيئة اللويدز لتندب مندوباً من قبلها لمباشرة الوزن في حضوره ولكنها لم تفعل شيئاً من ذلك بل تسلمت البضاعة وقامت بوزنها في غير مواجهة الشركة الناقلة اعتماداً على أنها كانت قد طلبت من هذه الشركة قبل وصول السفينة أن تستعد لحضور عمليات الوزن فردت عليها بأنها ترفض الحضور بحجة أن الباخرة غير مسئولة عن الوزن طبقاً لسند الشحن - وهذا الذي قرره الحكم المطعون فيه وأقام عليه قضاءه لا مخالفة فيه للقانون ذلك أنه وإن كان الأصل أن مهمة مقال التفرغ مقصورة على العمليات المادية الخاصة بتفريغ البضاعة من السفينة إلا أنه متى عهد إليه المرسل إليه باستلام البضاعة وسلمه سند الشحن - كما هو الحاصل في الدعوى - فإنه تكون له في هذه الحال إلى جانب صفته كمقال للتفريغ صفة أمين الحمولة وبذلك يصبح وكيلاً عن المرسل إليه في الاستلام وهذه الوكالة تفرض عليه واجب التثبيت من حالة البضاعة الخارجية وشكلها الظاهر والتيقن من مطابقتها للأوصاف الواردة في سند الشحن والقيام بكل ما يلزم لحفظ حقوق موكله المرسل إليه - فيلتزم في حالة وجود تلف أو عجز بالرسالة باتخاذ التحفظات والاجراءات الكفيلة باثباتهما بما في ذلك الالتجاء إلى القضاء لاثبات حالة البضاعة إذا اقتضى الأمر ذلك كما يلتزم بعمل الاحتجاج اللازم لرفع

دعوى المسؤولية - وعلى العموم فانه يلتزم بكل ما يلتزم به الوكيل من رعاية حقوق موكله واتخاذ الاجراءات الكفيلة بتوفير أدلة الاثبات اللازمة للرجوع على الناقل فاذا قصر فى ذلك كان مسئولاً قبل موكله عن كل ما يصيبه من ضرر نتيجة هذا التقصير - ولما كان الحكم المطعون فيه قد سجل على الشركة الطاعنة تقصيرها فى تهيئة الادلة اللازمة لاثبات مسؤولية الناقل عن العجز الذى وجد فى الرسالة وتخلفها عن توجيه الاحتجاج بشأنه الى الشركة الناقلة فى الميعاد كما سجل عليها فى موضع آخر منه عجزها عن نقض القرينة المستمدة من تسلمها البضاعة من غير تحفظ - والتي تقوم على افتراض أن الناقل سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها فى سند الشحن فان الحكم اذ انتهى الى اعتبار الشركة الطاعنة مسئولة عن العجز لا يكون مخالفا للقانون - وليس فيما تطلبه من الالتجاء الى القضاء لاثبات حالة البضاعة بعد أن رفضت الشركة الناقلة حضور عملية الوزن ما يجاوز واجبات أمين الحمولة لان دعوى اثبات الحالة لا تعتبر من دعاوى المسؤولية وانما غايتها اثبات العجز وتهيئة الدليل للرجوع على الناقل .

أما ما تنهاه الطاعنة على الحكم المطعون فيه من اسناد الخطأ اليها على الرغم من أن الشركة المدعية لم تنسب اليها خطأ فمردود بما هو ثابت من تقارير الحكم المطعون فيه من أن هذه الشركة قد وجهت دعوى المسؤولية الى كل من الشركة الناقلة والشركة الطاعنة على السواء وطلبت الزامهما معا بالتمويض عن العجز الذى وجد بالرسالة وهو ما يفيد بذاته أن الشركة المدعية اعتبرت كليهما مسئولة عن هذا العجز ولم يكن على الشركة المدعية بعد ذلك أن تبين فى صحيحه دعواها ما حية الخطأ الواقع من الشركة الطاعنة (مقاوول التفريغ) أو تقيم الدليل عليه لانها ما دامت قد تسلمت البضاعة من الناقل بغير ابداء تحفظات فان هذا الاستلام يعتبر قرينة على أنها تسلمتها بالمطابقة لما هو مبين بسند الشحن ولا تستطيع التخلص من المسؤولية الا بنقض هذه القرينة بالدليل العكسى .

وحيث انه لما تقدم جميعه يكون الطعن فى جميع اسبابه لا أساس له ويتمين رفضه .

القاعدة رقم (١٢)

٢١ - الاصل ان تدخل مقاول التفريغ انما يكون لحساب الناقل البحرى الملتزم بتفريغ البضاعة ولا يكون للمرسل اليه سوى الرجوع على الناقل بتعويض الاضرار الناجمة عن عمل المقاول ، الا اذا تضمن سند الشحن نصا يفوض الربان فى اختيار مقاول التفريغ فيجوز الرجوع فى هذه الحالة على المقاول بدعوى مباشرة لمسألته .

الحكم : وحيث ان هذا النعى فى محله ، ذلك أن عقد النقل البحرى يلقي على عاتق الناقل التزاما بتسليم البضاعة سليمة الى أصحابها ، واذ كان التسليم يستلزم تفريغ البضاعة ، فان تدخل مقاول التفريغ انما يكون لحساب الناقل وتحت مسئوليته ، ويكون مركزه مركز التابع للسفينة ، ولا يكون للمرسل اليه الا الرجوع على الناقل لتعويض الاضرار الناجمة عن عمل المقاول اذ لا تربطه بهذا الاخير أى علاقة قانونية مباشرة تجيز له الرجوع عليه شخصيا وذلك كله ما لم يتضمن سند الشحن نصا يفوض الربان اختيار مقاول التفريغ والتعاقد معه نيابة عن ذوى الشأن ، اذ يكون للمرسل اليه فى هذه الحالة دعوى مباشرة قبل مقاول التفريغ لمسألته عن الاضرار الناجمة عن عمله . واذا كان يبين من الحكم المطعون فيه أنه أقام قضاءه فيما يتصل بقيام علاقة قانونية مباشرة بين الشركة المطعون ضدها وبين الشركة الطاعنة - بوصفها مقاول تفريغ - على أن سند الشحن قد تضمن بندا يجيز للربان اختيار مقاول التفريغ نيابة عن المرسل اليه ، وكانت الطاعنة قد تمسكت فى دفاعها امام محكمة الاستئناف بأن البند الوارد فى السند هو بند استثنائى يتعلق بالبضائع المفرغة فى بور سعيد والسويس نظرا للحالة التى كانت تسود منطقة القناة فى ذلك الحين ، ولا صلة له بالبضائع التى تفرغ فى ميناء الاسكندرية ، ودلت على ذلك بما ورد فى عنوان ذلك البند ، وكان من شأن هذا الدفاع - لو صح - أن يغير وجه الرأى فى الدعوى اذ يترتب عليه أن يصبح سند الشحن خاليا من أى نص يفوض الربان اختيار مقاول التفريغ فى ميناء الوصول وهو ميناء الاسكندرية ، وبالتالي انتفاء العلاقة القانونية بين المرسل اليه ومقاول التفريغ بحيث لا تكون له

قبله أى دعوى مباشرة . لما كان ذلك ، وكان الحكم المطعون فيه لم يتناول بحث هذا الدفاع الجوهرى أو يرد عليه ، فانه يكون معيبا قاصر البيان بما يوجب نقضه دون حاجة لبحث باقى أسباب الطعن .

(الطعن رقم ٧٢١ سنة ٤٠ ق جلسة ١٦/٢/١٩٧٦ س ٢٧ ص ٤٤٤)

القاعدة رقم (١٣)

٢٢ - مقالو التفريغ لا ينوب عن المرسل اليه فى استلام البضاعة من الناقل ما لم ينص على ذلك شى عقد مقاوله التفريغ .

٢٣ - معنى نظام « تسليم صاحبه » أن يقوم الناقل بتسليم البضاعة مباشرة الى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل المخازن الجمركية .

الحكم : وحيث ان مما تنعاه الطاعنة على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والفساد فى الاستدلال والقصور فى التسبيب وفى بيان ذلك تقول ان الحكم قد استخلص من أن سند الشحن أحال على مشاركة ايجار السفينة التى تضمنت أن التفريغ على عاتق المرسل اليه ومن أن الرسالة وردت تحت نظام « تسليم صاحبه » ، أن المرسل اليها هى التى قامت بتفريغ الرسالة وأنها بذلك تكون قد تسلمتها وفقا لنظام تسليم صاحبه على ظهر السفينة عند بدء التفريغ فى ٢٠/١٠/١٩٦٤ أو على أكثر تقدير عند تمام التفريغ فى ١١/١١/١٩٦٤ ، وهو استخلاص فاسد ينطوى على مخالفة للقانون ذلك أنه ليس من مقتضى التزام المرسل اليه بالتفريغ أن يقوم به بنفسه ، بل ان الثابت مما سجله الحكم المطعون فيه أن الشركة ٠٠ هى التى قامت بتفريغ الشحنة بمقتضى عقد مقاوله بينها وبين المرسل اليه وليس فى هذا العقد ما يفيد نيابتها عنها فى الاستلام ، كما أن نظام تسليم صاحبه لا يعنى سوى تسليم البضاعة لصاحبها مباشرة دون أن تدخل المخازن الجمركية .

وحيث ان هذا النعى فى محله ذلك أنه وان نص فى مشاركة ايجار السفينة التى أحال عليها سند الشحن على التزام المرسل اليه بالتفريغ ، الا أن هذا لا يعنى التزامه بالقيام بهذه العملية بنفسه ، وانما يجوز له أن يعهد بها الى مقالو تفريغ تكون مهمته قاصرة على الاعمال المادية

الخاصة بتفريغ البضاعة من السفينة ، لما كان ذلك وكان التسليم عملاً قانونياً يقوم الناقل بمقتضاه بوضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو من ينوب عنه ، وتسبقة عمليات فحص البضاعة ومعاينتها للتحقق من حالتها وعددها ووزنها وقياسها ، فان مقال التفريغ لا ينوب عن المرسل إليه في استلام البضاعة من الناقل الا اذا نص على ذلك في عقد مقابلة التفريغ ، ولا يغير من هذا النظر أن تكون الرسالة قد وردت في ظل نظام « تسليم صاحبه » ، ذلك أن معنى هذا النظام هو أن يقوم الناقل بتسليم البضاعة مباشرة الى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل المخازن الجمركية ، وتكون في هذه الفترة في حراسة الناقل حتى يتم تسليمها ، وليس في هذا النظام ما يجعل مقال التفريغ نائباً عن المرسل إليه في الاستلام ، واذ كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد خلص من كون مشاركة الايجار التي أحال اليها سند الشحن قد تضمنت أن التفريغ يقع على عاتق المرسل إليه ومن كون الرسالة وردت تحت نظام تسليم صاحبه - خلص الحكم من ذلك - الى أن التسليم قد تم على ظهر السفينة أو على أكثر تقدير لا يتجاوز المدة اللازمة لتفريغ البضاعة فانه يكون قد خالف القانون وشابه القصور في التسبب بما يوجب نقضه دون حاجة لبحث باقي أوجه الطعن .

(الطعن رقم ٤٠٤ سنة ٤١ ق جلسة ١٩٧٥/٦/٣١ س ٢٦ ص ١١٩٧)

(وراجع بشأن عدم نيابة مقال التفريغ عن المرسل إليه الطعن ٦٥٤ سنة ٤٠ ق - جلسة ١٩٧٦/٤/١٢ س ٢٧ ص ٩٢٢)

القاعدة رقم (١٤) : الوكيل البحري :

٢٤ - مقر الوكيل الملاحى للسفينة الاجنبية يعتبر موطناً لمالك السفينة في مصر تسلم اليه الاعلانات فيه وتحسب منه مواعيد المسافة المنصوص عليها في المادة ١٦ من قانون المرافعات ، ولا عبرة بالموطن الاصل .

الحكم : وحيث ان مبنى الدفع المبدى من المطعون ضدها أن الشركة الطاعنة أودعت قلم كتاب محكمة النقض صحيفة الطعن بالنقض في ١٩٦٩/٩/٦ واذ كان الحكم المطعون فيه قد صدر في ١٩٦٩/٥/٨ فانها

تكون قد تجاوزت مدة الستين يوما المقررة بالمادة ٢٥٢ من قانون المرافعات وسقط حقها في الطعن ، ولا يغير من ذلك ما قالت به من أن مركزها الرئيسي كائن بمدينة (لندن) ابتغاء الاستفادة من ميعاد المسافة الوارد بالمادة ١٧ من قانون المرافعات وهو ستون يوما اذ يشترط للاستفادة من هذا الميعاد الا يكون للطاعة موطن في مصر ، ولما كانت الشركة الطاعة قد اتخذت شركة القناة للتوكيلات الملاحية - توكيل دمنهور للملاحة - وكيلها بحريا لها وقبلت اتخاذ كافة الاجراءات القانونية ضدها في شخص وكيلها المذكور كما أقيمت الدعوى الحالية ضد الشركة في مواجهة هذا الوكيل ومن ثم فان موطن هذا الاخير هو الذي يعتمد به في احتساب ميعاد المسافة دون الموطن الاصلى للطاعة ، وذلك تطبيقا للمادة ١٣/٥ من قانون المرافعات ويكون الميعاد الواجب احتسابه طبقا للمادة ١٦ من قانون المرافعات هو أربعة أيام تنتهى فى ١٧/٧/١٩٦٩ واذ أودعت صحيفة الطعن فى ١٩٦٩/٩/٦ فان حق الطاعة فى الطعن يكون قد سقط .

وحيث ان هذا الدفع صحيح ، ذلك أن النص فى المادة ٤١ من القانون المدنى على أن المكان الذى يباشر فيه الشخص تجارة أو حرفة يعتبر موطنه بالنسبة الى ادارة الاعمال المتعلقة بهذه التجارة أو الحرفة، والنص فى المادة ٥٢/٢ من ذلك القانون على أن الشركات التى يكون مركز ادارتها الرئيسى فى الخارج ولها نشاط فى مصر يعتبر مركز ادارتها بالنسبة الى القانون الداخلى (أى موطنها) هو المكان الذى توجد فيه الادارة المحلية ، والنص فى المادة ١٣/٥ من قانون المرافعات على أنه فيما يتعلق بالشركات الأجنبية التى لها فرع أو وكيل فى جمهورية مصر العربية تسلم الاعلانات الى هذا الفرع أو الوكيل ، فقد دلت هذه النصوص مجتمعة على أنه اذا كان الموطن الاصلى للشخص - طبيعيا كان أو اعتباريا - موجودا فى الخارج ولكنه يباشر نشاطا تجاريا أو حرفة فى مصر ، اعتبر المكان الذى يزاوئ فيه هذا النشاط موطنه له فى مصر فى كل ما يتعلق بهذا النشاط ، ولما كان لكل سفينة أجنبية تباشر نشاطا تجاريا فى مصر وكيلها ملاحيا ينوب عن صاحبها - سواء كان شخصا

طبيعيا أو اعتباريا - فى مباشرة كل من يتعلق بنشاط السفينة فى جمهورية مصر العربية ويمثله فى الدعاوى التى ترفع منه أو عليه فيما يتعلق بهذا النشاط- ويعتبر مقر هذا الوكيل موطنا لمالك السفينة تسلم اليه الاعلانات فيه وتحتسب منه مواعيد المسافة المنصوص عليها فى المادة ١٦ من قانون المرافعات لما كان ذلك وكان البين من الاوراق ان الشركة الطاعنة شركة ملاحه أجنبية تبأشر بواسطة سفنها نشاطا تجاريا فى جمهورية مصر العربية وتتولى شركة القناة للتوكيلات الملاحية أعمال الوكيل الملاحى عنها فى كل ما يتعلق بهذا النشاط فمن ثم يعتبر مقر هذا الوكيل موطنا للشركة مالكة السفينة المشار اليها ، واذ اختصت تلك الشركة فى هذا النزاع فى مواجهة وكيلها البحرى المذكور أمام محكمة أول درجة ثم أمام محكمة الاستئناف فان ميعاد المسافة الواجب اضافته الى ميعاد الطعن بالنقض الحالى الذى اقامته الطاعنة يحتسب من موطنها فى مصر ، ولما كان الحكم المطعون فيه قد صدر بتاريخ ٥/٨/١٩٦٩ وكان ميعاد الطعن بالنقض - ومدته ستون يوما - قد بدأ فى السريان فى اليوم التالى لصدور الحكم وكان ميعاد المسافة من مقر الوكيل الملاحى للشركة الطاعنة ببور سعيد والمعتبر موطنا لها الى مقر محكمة النقض هو أربعة أيام طبقا لنص المادة ١٦ من قانون المرافعات ، فان انشركة الطاعنة اذ أودعت صحيفة الطعن قلم كتاب محكمة النقض بتاريخ ١٩٦٩/٩/٦ فانها تكون قد أقامت طعنها بعد انقضاء ميعاد الطعن بالنقض مضافا اليه ميعاد المسافة المقرر قانونا ومن ثم يكون حقها فى الطعن قد سقط ويتعين لذلك قبول الدفع والحكم بعدم قبول الطعن لرفعه بعد الميعاد القانونى .

(الطعن رقم ٥٩١ سنة ٣٩ ق جلسة ١٩٨٠/٢/٤ لم ينشر بعد)

القاعدة رقم (١٥)

٢٥ - صحة اعلان الشركة الاجنبية لدى وكيلها فى مصر شرطه

ان تكون الدعوى مرفوعة من غير هذا الوكيل .

الحكم : النص فى المادة ٥/١٣ من قانون المرافعات على انه فيما

يتعلق بالشركات الأجنبية التى لها فرع أو وكيل فى جمهورية مصر

العربية تسلم صور الاعلانات الى هذا الفرع أو الوكيل يدل على ان مقر الشركة الأجنبية التي تبشر نشاطا في مصر يعتبر موطننا لهذه الشركة تسلم اليها الاعلانات فيه ، الا أن ذلك مشروط بأن يكون الاعلان موجهاً من غير الوكيل أما اذا كان الاعلان موجهاً من الوكيل الى الشركة الأجنبية الموكلة فانه يتعين اعلانها في موطنها الأصلي احتراماً لقاعدة المواجهة بين الخصوم التي تعد من أهم تطبيقات مبدأ احترام حقوق الدفاع وما تقتضيه من ضرورة اعلام الخصم بما يتخذ ضده من أعمال اجرائية وفقاً للشكل الذي يقرره ائقانون تمكيننا له من الدفاع عن مصالحه ، لما كان ذلك وكانت الشركة الطاعنة (شركة القناة للتوكيلات الملاحية) وهي وكيلة عن الشركة المطعون ضدها الأول في مصر قد اختصمت هذه الأخيرة في الدعوى الماثلة واعلنتها في مقرها هي أي مقر الطاعنة - باعتباره موطننا قانونياً للشركة المطعون ضدها فان الاعلان يكون باطلا واذا التزم الحكم المطعون فيه هذا النظر فانه لا يكون قد خالف القاتون ويكون النعى عليه بهذا السبب على غير أساس .

(الطعن رقم ١٥٨ سنة ٤٨ ق جلسة ١٩٨١/٦/٢٢ لم ينشر بعد)

عقد النقل البحري

القاعدة رقم (٦٦) : انعقاد العقد واثباته :

٢٦ - عقد النقل البحري من العقود الرضائية . اشتراط الكتابة لاثباته استثناء من قاعدة جواز الاثبات بالبينة في المسائل التجارية . مشاركة ايجار السفينة وجوب تحريرها بالكتابة . المادة ٩٠ من القانون البحري .

٢٧ - للرسائل والبرقيات حجية الورقة العرفية في الاثبات متى كانت الرسائل وأصل البرقيات موقع عليها من مرسلها .

٢٨ - لا يلزم لانعقاد العقد اثبات الایجاب والقبول في محرر واحد . جواز استخلاص ذلك من تسلسل البرقيات والمكاتبات المتبادلة بين الطرفين .

الحكم : وحيث ان الطعن بني على ثلاثة أسباب تنعى الطاعنة بالسببين الأول والثاني منها على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون -

ذلك انه استخلص من المراسلات والبرقيات المتبادلة بين الطرفين أن العقد قد تم به ايجار السفينة بينما توجب المادة ٩٠ من القانون البحرى أن تكون مشاركة الايجار محررة بالكتابة مما يترتب عليه الا يلتزم الطرفان بالاتفاقات التى اسفرت عنها المفاوضات السابقة على تحرير المشاركة والتى تضمنتها المراسلات المتبادلة بينهما .

وحيث ان هذا النعى فى غير محله - ذلك ان الحكم المطعون فيه اقام قضاءه على ما قدره من « أن المستفاد من تسلسل البرقيات والمكاتبات المتبادلة بين الطرفين على النحو السالف بيانه والتى لم تنكر المستأنف ضدها (الطاعنة) ما قدمه المستأنف (المطعون عليها) منها أن العرض انذى عرضه (بولتن) مبينا فيه جميع الشروط السابقة قد صادف قبولا من المستأنف ضدها بالبرقية التى ارسلتها اليه فى ٢/٢٤ / ١٩٥٤ وأبدت فيها قبولها لجميع الشروط التى عرضها عليها وطلبت منه تعزيز الارتباط فورا ، وقد أرسل (بولتن) هذا التعزيز فى نفس اليوم وبهذا تلاقى ارادتا الطرفين وانعقد العقد - أما عن عدول المستأنف (الطاعنة) بعد ذلك فى برقيتها المؤرخة ١٩٥٤/٢/٢٥ وطلبها التأجيل للرد حتى ظهر الخميس التالى فانه فضلا عن عدم قانونية هذا العدول بعد أن أرسلت ردها النهائى بالقبول ٠٠ فان المستأنف ضدها نفسها (الطاعنة) عادت فى برقيتها وخطابها المؤرخين ١٩٥٤/٢/٢٦ واعترضت عما جاء ببرقيتها المؤرخة ١٩٥٤/٢/٢٥ وأكدت مرة أخرى قبولها السابق وأبدت تمسكها بما كان قد تم الاتفاق عليه « - وهذا الذى قرره صحيح فى القانون - ذلك أن عقد النقل البحرى ليس من العقود الشككية حتى يصح القول بطلانه اذا لم يحرر بالكتابة - وانما هو من العقود الرضائية التى لا يجوز اثباتها الا بالكتابة واذ تنص المادة ٩٠ من القانون البحرى على أن « مشاركة ايجار السفينة ، وتسمى سند الايجار ، يلزم أن تكون محررة بالكتابة » - فان قصد المشرع من اشتراط الكتابة فى هذا النص هو بيان الدليل الذى يقبل فى اثبات مشاركة ايجار السفينة حتى تكون كغيرها من عقود النقل البحرى التى تخضع لشرط الاثبات بالكتابة استثناء من قاعدة جواز الاثبات بالبينة فى المسائل التجارية . ولما

كانت المادة ٣٩٦ من القانون المدنى تنص فى فقرتيها الاولى والثانية على أنه « تكون للرسائل الموقع عليها قيمة الورقة العرفية من حيث الاثبات وتكون للبرقيات هذه القيمة أيضا اذا كان أصلها المودع فى مكتب التصدير موقعا عليه من مرسلها وتعتبر البرقية مطابقة لأصلها حتى يقوم الدليل على عكس ذلك » وكان مؤدى هذا النص أن الرسائل والبرقيات لها قيمة الورقة العرفية فى الاثبات متى كانت هذه الرسائل وأصل تلك البرقيات موقعا عليها من مرسلها ، وكان المشرع قد قصد بهذا النص - وعلى ما أفصح عنه بالمذكرة الايضاحية - أن يستجيب لحاجة التعامل بالرسائل والبرقيات وبوجه خاص فى المسائل التجارية فأدرجها بين طرق الاثبات بالكتابة وجعل لها حجية الورقة العرفية للتسوية بينهما فى الحكم - لما كان ذلك ، وكانت القاعدة انه لا يلزم لانعقاد العقد اثبات الايجاب والقبول فى محرر واحد ، وكان الحكم قد اعتمد فى اثبات مشاركة ايجار السفينة على تسلسل البرقيات والمكاتبات المتبادلة بين الطرفين والمقدمة من المطعون عليه ولم تنكرها الشركة الطاعنة ، وعلى ما استخلصه منها من أن العرض الذى بين فيه السمسار « بولتن » جميع شروط التأجير قد صادف قبولا من الشركة الطاعنة بالبرقية التى أرسلتها فى ١٩٥٤/٢/٢٤ وأبدت فيها قبولها لجميع الشروط التى عرضها عليها - لما كان ما تقدم ، فان الحكم فى قضائه على أساس ثبوت مشاركة الايجار - لا يكون قد خالف القانون .

(الطعن رقم ٣١٠ سنة ٣٠ ق جلسة ١٩٦٦/١/١١ س ١٧ ص ٧١)

● انه وان كانت المادة ١٠٠ من قانون التجارة البحرى قد أوجبت أن يكتب سند الشحن من أربع نسخ أصلية يوقع عليها كل من الشاحن والربان الا أن الكتابة التى أوجبتها هذه المادة ليست شرطا لانعقاد عقد النقل البحرى أو صحته بل هى شرط لاثباته ومن ثم فاز، عقد النقل البحرى يعتبر من العقود الرضائية ينعقد بتطابق ارادتى الناقل والشاحن على نقل البضاعة بحرا وتسليمها الى المرسل اليه فى ميناء الوصول .

(الطعن رقم ١٧٧ سنة ٤٣ ق جلسة ١٩٧٨/٥/٨ س ٢٩ ص ١٥٤٨)

القاعدة رقم (١٧) : نطاق عقد النقل البحرى :

٢٩ - عملية تفريغ حمولة السفينة جزء من عملية النقل تسرى عليها أحكام عقد النقل البحرى .

الحكم : وحيث ان الطاعنة تنعى بالسبب الاول على الحكم المطعون فيه مخالفته للقانون ذلك انها اختصمت المطعون ضدها بصفتها الشخصية باعتبارها مقاوله تفريغ تقاضت عن هذا العمل اجرا مستقلا عن أجر النقل البحرى ومسئولة بصفتها هذه عما أصاب البضاعة من تلف عند تفريغ السفينة وذلك الى جانب صفتها كوكيلة عن الباخرة وعن الناقل البحرى ، الا أن الحكم المطعون فيه أعمل شرط التحكيم الوارد فى عقد النقل وقضى بعدم قبول الدعوى ضد المطعون ضدها بصفتها ، هذا فى حين ان الشركة المطعون ضدها بصفتها مقاوله تفريغ لم ترتبط مع المرسل اليها بشرط التحكيم الذى ورد فى سند الشحن فقط ، فلم يكن من الجائز قانونا اعمال شرط التحكيم فى خصوص عقد التفريغ المنفصل عن عقد النقل البحرى .

وحيث أن هذا النعى مردود ذلك ان شرط التحكيم الوارد فى سند الشحن جاء عاما وشاملا لجميع المنازعات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل البحرى . ولما كانت عملية تفريغ حمولة السفينة تعتبر على ما يستفاد من نص المادتين ٩٠ ، ٩١ من قانون التجارة البحرى - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - جزءا متمما لعملية النقل تكون معها كلا تسرى عليه أحكام عقد النقل البحرى وكانت الطاعنة تطالب بتعويض ما أصابها من ضرر نشأ عند تفريغ حمولة السفينة ، واذ نظمت المادة العاشرة من سند الشحن المرفق بالاوراق عملية تفريغ السفينة ، فان المطالبة طبقا لذلك تكون من المنازعات التى ينصرف اليها شرط التحكيم . واذ انتهى الحكم المطعون فيه الى هذا النظر فانه لا يكون مخالفا للقانون .

(الطعن رقم ١٣٥ سنة ٣٣ ق جلسة ١٩٦٧/٢/٧ س ٢٨ ص ٣٠٠)

● واذ جاء شرط التحكيم الذى أحال اليه البند العاشر من سند الشحن عاما شاملا لجميع المنازعات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل وكانت عملية تفريغ حمولة السفينة تعتبر على ما يستفاد من نص المادتين ٩٠ ،

٩١ من قانون التجارة البحرى جزءا متما لعملية النقل تكون معها كلا تسرى عليه أحكام عقد النقل البحرى - وكانت الطاعنة تطالب بمقابل كسب الوقت الناتج عن اسراعها فى التفريغ وهو يمثل جزءا من الاجر يقطع منه نظير المنفعة التى عادت على السفينة من تفريغها فى مدة تقل عن المدة المحددة أصلا وكانت مشاركة ايجار السفينة قد تضمنت أيضا نصا صريحا هو نص المادة التاسعة منها - لتنظيم عملية التفريغ ومواعيدها ومقابل التأخير ومكافأة السرعة وكان هذا النص من بين نصوص مشاركة الايجار التى شملتها الاحالة الواردة فى سند الشحن فان المطالبة المتفرعة عن التفريغ طبقا لهذا النص تكون من المنازعات التى ينصرف اليها شرط التحكيم - ويكون الحكم المطعون فيه اذ قضى بعدم قبول الدعوى لرفعها قبل عرض النزاع على التحكيم لم يخالف القانون .

(الطعن رقم ٤٠٦ سنة ٣٠ ق ١٧/٦/١٩٦٥ س ١٦ ص ٧٧٨)
(الطعن رقم ٣٦٥ سنة ٣٢ ق جلسة ١٧/٦/١٩٦٥ س ١٦ ص ٧٨٧)

القاعدة رقم (١٨) : انتهاء عقد النقل البحرى :

٣٠ - التزام الناقل البحرى التزام بتحقيق غاية فهو يضمن وصول الاشياء سليمة وتقوم مسؤوليته باثبات ان التلف أو الهلاك حدث أثناء تنفيذ العقد وترتفع هذه المسؤولية اذا كان التلف راجعا الى عيب ذاتى فى البضاعة أو الى قوة قاهرة أو خطأ من المرسل . لا ينقضى الالتزام الا بالتسليم ، وفى حالة الامتناع عن الاستلام للناقل ان يلجأ الى القضاء لاثبات حالة الاشياء والامر بايداعها أحد المخازن أو الاذن بيع جزء منها بقدر أجرة النقل .

٣١ - استعمال الناقل حقه فى حبس الاشياء المنقولة أو بعضها لاستيفاء اجرة النقل المستحقة له لا يعفيه من واجب المحافظة عليها فى فترة احتباسها . التزامه ببذل عناية الشخص المعتاد فى المحافظة عليها . مسؤوليته عن هلاكها أو تلفها ما لم يرجع ذلك الى سبب أجنبى لا يد له فيه .

الحكم : وحيث ان النعى صحيح ذلك أن الحكم المطعون فيه أقام

قضاءه على أسباب حاصلها أن الطرود وصلت سليمة الى مقر الشركة المطعون ضدها وقد استلم الطاعن منها طردين وبذلك ينتهى التزام الشركة وعى لا تسأل الا عن التلف الذى يصيب الطرد أثناء عملية النقل اذ ليس من عملها تخزين البضائع وحفظها حتى تسأل عن التلف الذى يحصل اثناء هذه العملية وانه اذا كانت الشركة المطعون ضدها قد استعملت حقها المشروع فى حبس الطردين حتى تستوفى باقى أجرة النقل فانها لا تكون مسئولة عن التلف الذى أصابهما إبان احتباسها لهما - وأما المسئول عنه هو الطاعن الذى تراخى فى الوفاء بباقى الأجرة بعد اخطاره مرارا بوصول البضاعة اذ لولا هذا التراخى لما احتبست الشركة الطردين ولما وقع التلف الذى حدث بهما بعد تنفيذ عقد النقل لان هذا التلف على فرض حصوله قد حدث نتيجة تسرب المياه الى مخازن الشركة ولا يرجع الى خطأ الشركة الناقلة التى أوفت بالتزامها حين نقلت الطرود سليمة الى جهة الوصول وأخطرت المرسل اليه بوصولها ووضعها تحت تصرفه - وهذا الذى استند اليه الحكم المطعون فيه غير صحيح فى القانون ذلك ان عقد النقل يلقي على عاتق الناقل التزاما بضمان وصول الاشياء المراد نقلها سليمة الى المرسل اليه - وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية فاذا تلفت هذه الاشياء أو هلكت فانه يكفى أن يثبت المرسل اليه أن ذلك حدث اثناء تنفيذ عقد النقل ويعتبر هذا منه اثباتا لعدم قيام الناقل بالتزامه فتقوم مسئولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة الى اثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترتفع هذه المسئولية الا اذا اثبت هو أن التلف أو الهلاك نشأ عن عيب فى ذات الاشياء المنقولة أو بسبب قوة قاهرة أو خطأ من مرسلها - ولا ينتهى عقد النقل الا بتسليم الاشياء المنقولة الى المرسل اليه ومن ثم فان التزام الناقل لا ينقضى بوصول تلك الاشياء سليمة الى جهة الوصول ولو أخطر المرسل اليه بوصولها واعذر باستلامها وطالما أنه لم يتسلمها فعلا فان الناقل يكون مسئولا عن سلامتها وانما يكون له اذا شاء التخلص من هذه المسئولية فى حالة امتناع المرسل اليه عن استلام الاشياء ان يلجأ الى محكمة المواد الجزئية لاثبات حالتها والامر

بايداعها أحد المخازن أو للاذن له ببيع جزء منها بقدر أجره النقل وذلك وفقاً للمادة ١٠٠ من قانون التجارة - وإذا استعمل الناقل حقه في حبس الأشياء المنقولة أو بعضها استيفاء لأجرة النقل المستحقة له فإن ذلك لا يعفيه من واجب المحافظة عليها في فترة احتباسها بل عليه أن يبذل في حفظها وصيانتها من العناية ما يبذله الشخص المعتاد ويكون مسئولاً عن هلاكها أو تلفها ما لم يثبت أن ذلك يرجع لسبب أجنبي لا يد له فيه - وهو ما تقضى به المادتان ٢/٢٤٧ و ١١٠٣ من القانون المدني ومتى وفى المرسى إليه الأجرة للنقل انقضى حق الحبس وزال المانع الذى كان يحول دون تسليم الأشياء المنقولة إليه - ويعود الالتزام بالتسليم فى ذمة الناقل وفقاً للعلاقة القانونية التى كانت تربطه بالمرسل إليه قبل الحبس وعى أحكام عقد النقل فيلتزم بتسليمها للمرسل إليه اذ لا يترتب على استعمال حق الحبس انقضاء هذا العقد أو انقضاء الالتزامات الناشئة عنه بل يقتصر الأمر على وقف تنفيذ التزام الناقل بالتسليم حتى يفى المرسل إليه بالتزامه بالوفاء بأجرة النقل ولا يغير من ذلك أن يكون المرسل إليه هو المتسبب فى حبس البضاعة بتخلفه عن الوفاء بأجرة النقل اذ أن تفسيره فى الوفاء بالتزامه هذا وإن كان يخول للناقل أن يستعمل حقه فى الحبس إلا أنه لا يعفى هذا الناقل من التزامه بالمحافظة على الشيء المحبوس وهو التزام متولد عن حق الحبس ذاته ولا يمكن أن يعتبر مجرد التأخير فى الوفاء بالأجرة هو السبب فيما يصيب الأشياء المحبوسة من تلف فى فترة احتباسها كما ذهب الى ذلك الحكم المطعون فيه - وللحائس اذا خشى على الشيء المحبوس من الهلاك أن يحصل على إذن من القضاء فى بيعه طبقاً لنص المادة ١١١٩ من القانون المدني وينقل حينئذ الحق فى الحبس من الشيء الى ثمنه - واذا خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر حين ذهب فى قضائه الى انقضاء عقد النقل بمجرد وصول الأشياء المنقولة سليمة الى جهة الوصول وإلى انتفاء مسئولية الشركة الناقلة - المطعون ضدها - عن التلف الذى أصاب الطردين فى فترة الحبس استناداً على أنها لا تسأل عن التلف الذى يصيب البضاعة أثناء حبسها وفاء للباقي من أجره النقل وأن الطاعن هو الذى تسبب فى حبس

هذه الاشياء بتخلفة عن سداد أجرة النقل وبالتالي يكون مسئولاً وحده عما أصابها من تلف فان الحكم المذكور يكون قد اخطأ فى القانون وقد ترتب على هذا الخطأ أن حجت محكمة الاستئناف نفسها عن تقصى أسباب التلف وبحث مسئولية الشركة الناقلة عنه طبقاً للقواعد القانونية المقررة لمسئولية الناقل والحابس ومن ثم يتعين نقض الحكم المطعون فيه .
(الطعن رقم ٢٥٣ سنة ٣٢ ق جلسة ١٥/١٢/١٩٦٦ س ١٧ ص ١٩٢٦)

القاعدة رقم (١٩) : المقصود بالتسليم هو التسليم الفعلى للمرسل اليه
٣٢ - يبدأ ميعاد توجيه الاحتجاج الى الناقل البحرى طبقاً للمادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى من تاريخ التسليم الفعلى للمرسل اليه أو نائبه أيا كانت طريقة التسليم المتفق عليها بالعقد . لا يبدأ سريان الميعاد المذكور من تاريخ افراغ البضاعة وفقاً لشروط العقد فى مواعين بجانب السفينة .

٣٣ - لاينقضى عقد النقل البحرى الا بتسليم البضاعة المنقولة كاملاً وسليمة الى المرسل اليه أو نائبه ، ولا يعتبر تسليم البضاعة الى السلطات الجمركية مبرراً للذمة الناقل قبل المرسل اليه اذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبه عن هذا الاخير .

الاحكام : وحيث ان هذا النعى فى غير محله ذلك ان استلام البضاعة التى يبدأ منه ميعاد توجيه الاحتجاج الى الناقل البحرى فى معنى المادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى ، هو الاستلام الفعلى من جانب صاحب الحق فى البضاعة أو نائبه بحيث تنتقل اليه حيازتها ويتمكن من فحصها والتحقق من حالتها ومقدارها ، وذلك أيا كانت طريقة التسليم المتفق عليها فى العقد ، ومن ثم فلا يعد استلاماً للبضاعة فى معنى المادتين السابقتين افراغ البضاعة فى مواعين بجانب السفينة طبقاً لشروط العقد طالما أن المرسل اليه لم يتسلمها بالفعل ، كما لا يعد مقاول التفريغ نائباً عن المرسل اليه فى استلام البضاعة الا اذا كان موكله عنه فى استلامها ، ولما كان ذلك وكان يبين من الحكم الابتدائى والحكم المطعون فيه أنهما أقاما قضاءهما فيما يتصل برفض الدفع بعدم قبول الدعوى المبدى من الطاعنة تطبيقاً لنص المادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من قانون

التجارة البحرية على ما أنهت إليها استناداً الى تقرير الخبير من أن البضاعة افرغت من السفينة فى ظل نظام « تسليم صاحبة » ونقلت فى مواعين الى الرصيف حتى تمام الاستلام من جانب الشركة المستوردة والذى لم يتم الا فى ١٥ / ١٠ / ١٩٦٤ وهو ذات التاريخ الذى وجه فيه الاحتجاج الى الطاعنه ، كما لم يقم دليل على أن الشركة التى تولت التفريغ كانت موكلة عن الشركة المستوردة فى استلام البضاعة فان ما تنعاه الطاعنة بهذا السبب على الحكم المطعون فيه يكو على غير أساس .

(الطعن ٦٥٤ سنة ٤٠ ق جلسة ١٢ / ٤ / ١٩٧٦ س ٢٧ ص ٩٢٢)

(وفى نفس المعنى الطعن ٣٢١ سنة ٤٤ ق جلسة ٢٧ / ٦ / ١٩٧٧)

(الطعن ٦٥٥ سنة ٤٨ ق جلسة ٧ / ١٢ / ١٩٨١ لم ينشر بعد)

(الطعن ٦٣٣ سنة ٤٨ ق جلسة ٧ / ١٢ / ١٩٨١ لم ينشر بعد)

القاعدة رقم (٢٠)

٣٤ - تسليم البضاعة الى السلطات الجمركية لا يبرىء ذمة الناقل قبل المرسل اليه .

الحكم : وحيث ان مما تنعاه الشركة الطاعنة على الحكم المطعون فيه الخطأ فى تطبيق القانون وفى بيان ذلك تقول أن الحكم المطعون فيه أقام قضاءه على أن تسليم البضاعة الى مخازن مصلحة الجمارك يعتبر تسليمًا قانونيًا ميراثًا لذمة الشركة الناقلة ومنها لمسئوليتها قبل المرسل اليه وهو من الحكم خطأ فى القانون . ذلك أن تسليم البضاعة الذى يترتب عليه انقضاء عقد النقل هو تسليم البضاعة الى المرسل اليه الذى بيده سند الشحن ولا يكفى وصول البضاعة سليمة الى ميناء الوصول أو تسليمها الى مصلحة الجمارك وانما ينبغى تسليمها الى المرسل اليه فاذا لم يتقدم لاستلامها أو امتنع عن الاستلام كان للناقل أن يحصل على اذن من القضاء بايداعها أحد المخازن على ذمة أربابها وبغير ذلك لا تبرأ ذمة الناقل عما يصيب البضاعة من عجز أو تلف .

وحيث أن هذا الذمى فى محله ذلك أن عقد النقل لا ينقضى ولا تنتهى مسئولية الناقل الا بتسليم البضاعة المنقولة كاملة وسليمة الى المرسل اليه أو نائبه ، ولا يغنى عن ذلك وصول البضاعة المنقولة كاملة وسليمة الى

جهة الوصول أو تسليمها الى مصلحة الجمارك اذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل اليه فى استلام البضاعة وانما تتسلمها بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هى وفاء الرسوم المستحقة عليها ومن ثم لا ينقضى عقد النقل بهذا التسليم ولا تبرأ ذمة الناقل قبل المرسل اليه . لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد أقام قضاءه برفض دعوى الشركة الطاعنة على أن تسليم البضاعة الى السلطات الجمركية يعتبر تسليمها صحيحا فى القانون ينقضى به عقد النقل وتبرأ ذمة الناقل قبل المرسل اليه طالما لم يقدّم دليل على وجود عجز فى البضاعة عند تسليمها لهذه السلطات فانه يكون قد أخطأ فى تطبيق القانون بما يوجب نقضه دون حاجة لبحث باقى اسباب الطعن .

(الطعن رقم ٦٤٤ سنة ٤٢ ق جلسة ١٩٧٦/٦/٢١ س ٢٧ ص ١٣٨٤)

(الطعن رقم ٣٨٨ سنة ٤٦ ق جلسة ١٩٨٠ / ٣ / ١٧ لم ينشر بعد)

● ان عقد النقل البحرى - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة لاينقضى وتنتهى معه مسئولية الناقل البحرى عن البضاعة المشحونة الا بتسليمها للمرسل اليه تسليمها فعليا ذلك ان التزام الناقل التزام بتحقيق غاية هى تسليم الرسالة كاملة وسليمة الى المرسل اليه ، ولا يغنى عن ذلك تسليم البضاعة الى مصلحة الجمارك اذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل اليه فى استلام البضاعة وانما تتسلمها بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هى وفاء الرسوم المستحقة عليها ويظل الناقل البحرى مسئولا عن البضاعة المشحونة وسلامتها حتى يتم تسليمها لأصحاب الحق فيها ولا ترتفع مسئوليته الا اذا أثبت ان العجز أو التالف كان لسبب اجنبى لا يدله فيه أو بقوة قاهرة طبقا لنص المادة ١٦٥ من القانون المدنى ، واذا خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر فانه يكون قد أخطأ فى تطبيق القانون بما يستوجب نقضه .

(الطعن رقم ٦٣٣ سنة ٤٨ ق جلسة ١٩٨١/١٢/٧ لم ينشر بعد)

القاعدة رقم (٢١)

٣٥ - مجرد تفريغ البضاعة من السفينة بالدائرة الجمركية على ذمة تسلم المرسل اليه لا يعد تسليما .

الحكم : ان عقد النقل البحرى - وعلى ماجرى به قضاء هذه المحكمة - لا ينقضى ولا تنتهى فيه مسئولية الناقل البحرى عن البضاعة المشحونة الا بتسليمها كاملة وسليمة للمرسل اليه أو نائبه تسليما فعليا ، ويظل الناقل مسئولا عنها وعن سلامتها حتى تمام التسليم ، ولا ترتفع مسئوليته الا اذا أثبت أن العجز أو التلف نشأ عن عيب فى البضاعة ذاتها أو بسبب قوة قاهرة أو خطأ الغير . والمقصود بالتسليم فى هذا الصدد هو الاستلام الفعلى من جانب صاحب الحق فى البضاعة أو نائبه بحيث تنتقل اليه حيازتها ويتمكن من فحصها والتحقق من حالتها ومقدارها ، فلا يعد استلاما مجرد تفريغ البضاعة من الباخرة بالدائرة الجمركية على ذمة تسلم المرسل اليه لها . واذا خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر ، فانه يكون قد أخطأ فى تطبيق القانون بما يستوجب نقضه .

(الطعن رقم ٦٥٥ سنة ٤٨ ق جلسة ٧ / ٢٢ / ١٩٨١ لم ينشر بعد)

القاعدة رقم (٢٢)

٣٦ - ينقضى عقد النقل البحرى بالتنفيذ وتسليم البضاعة وتكون مسئولية الناقل عما يصيب البضاعة من تلف بعد ذلك مسئولية تقصيرية بحيث يشمل التعويض فيها كل ضرر مباشر متوقعا كان أو غير متوقع . مثال ، تلف البضاعة نتيجة تسرب مياه من السفينة الى الرصيف .

الحكم : لما كان الحكم الابتدائى والحكم المطعون فيه قد انتهى كلاهما الى ان التلف الذى أصاب الرسالة نتيجة اندفاع المياه من مواسير الباخرة الى الرصيف الذى كانت عليه البضاعة حدث بعد انتهاء الرحلة البحرية وتسليم البضاعة الى الوزارة الطاعنة ، فان التكييف الصحيح لمسئولية الشركة المطعون ضدها (الناقلة) فى هذه الحالة أنها مسئولية تقصيرية لا عقدية ، حيث ينقضى عقد النقل بالتنفيذ وتسليم البضاعة .

ولما كان التعويض فى المسئولية التقصيرية يشمل كل ضرر مباشر ، متوقعا كان هذا الضرر ، أو غير متوقع ، ويقوم الضرر المباشر وفقا للمادة ٢٢١ / ١ من القانون المدنى على عنصرين أساسيين هما الخسارة التى لحقت المضرور والكسب الذى فاتته . وكان الحكم المطعون فيه قد اقتصر فى تقدير التعويض على قيمة البضاعة حسب فواتير الشراء ، مغفلا فى تقديره عنصرا أساسيا من عناصر الضرر المباشر هو ما عساه يكون قد فات الوزارة الطاعنة من كسب ، فانه يكون قد خالف القانون وأخطأ فى تطبيقه .

(الطعن رقم ٤٢٣ سنة ٣٩ ق جلسة ١١/١٢/١٩٧٤ س ٢٥ ص ١٢١٠)

القاعدة رقم (٢٣)

٣٧ - ينقضى عقد النقل البحرى وتنتهى مسئولية الناقل عن البضاعة المشحونة بتسليمها كاملة وسليمة الى المرسل اليه أو نائبه ولا يغير من ذلك أن تكون البضاعة قد وردت تحت نظام « تسليم صاحبه » .

٣٨ - نظام « تسليم صاحبه » نظام جبركى مؤداه أن تسلم البضاعة مباشرة الى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل المخازن الجمركية ولا أثر له على مسئولية الناقل .

الأحكام : وحيث ان هذا النعى فى محله ، ذلك ان عقد النقل البحرى - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - لا ينقضى وتنتهى معه مسئولية الناقل البحرى عن البضاعة المشحونة الا بتسليمها كاملة وسليمة للمرسل اليه أو نائبه تسليما فعليا ويظل الناقل البحرى مسئولا عنها وعن سلامتها حتى تمام التسليم ولا ترتفع مسئوليته الا اذا اثبت أن العجز أو التلف نشأ عن عيب فى البضاعة ذاتها أو بسبب قوة قاهرة أو خطأ الغير ، ولا يغير من هذا النظر ان تكون البضاعة قد خضعت لنظام « تسليم صاحبه » ذلك أن معنى هذا النظام - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - هو أن يقوم الناقل البحرى بتسليم البضاعة مباشرة الى صاحبها ، أو من ينوب عنه، دون أن تدخل المخازن الجمركية ، وتكون فى هذه الفترة فى حراسة الناقل وتحت مسئوليته حتى يتم تسليمها ،

فلا اثر لهذا النظام الجمركى على مسئولية الناقل البحرى قبل المرسل اليه ، وليس فى هذا النظام ما يجعل مسئولية الناقل تنتهى تلقائيا فور وصول السفينة والبدء فى تفريغ البضاعة أو عند الانتهاء من هذا التفريغ بوضع البضاعة على الرصيف وانما تبقى البضاعة فى حوزة الناقل وتحت اشرافه ولا تنتهى مسئوليته عنها الا بتسليمها للمرسل اليه تسليما فعليا على النحو السالف بيانه ، واذ كان ذلك وكان الثابت من صحيفة استئناف الطاعنة انها تمسكت أمام محكمة الاستئناف بان نظام « تسليم صاحبه » هو نظام جمركى لا شأن له بمسئولية الناقل التى يحكمها عقد النقل البحرى وان الرسالة قد اصابها تلف اذ ورد جزء منها مكسورا وجزء آخر ملوث بالميازوت ومياه البحر على نحو ماورد بتقرير الخبير ، وكان الحكم المطعون فيه قد ساير الحكم الابتدائى فيما اذتهى اليه من رفض دعوى الطاعنة تأسيسا على أن نظام « تسليم صاحبه » من شأنه اعفاء الناقل من المسئولية ما دام انه لم يثبت انه قبل ان تظل الرسالة فى حوزته وأن الطاعنه قد تسلمت الرسالة كاملة العدد مع أن ذلك لا يدل بطريق اللزوم الحتمى على استلام الطاعنه للرسالة سليمة بالحالة الموصوفة بها فى سند الشحن ، ومن ثم يكون الحكم المطعون فيه قد خالف القانون وشابه قصور فى التشبيب وفساد فى الاستدلال بما يوجب نقضه .

(الطعن رقم ٤ سنة ٤٦ ق جلسة ٢٩ / ١٠ / ٧٩ لم يشر)
(الطعن رقم ٤٠٤ سنة ٤٢ ق جلسة ١١ / ٦ / ١٩٧٥ س ٢٦ ص ١١٩٧)

القاعدة رقم (٢٤)

٣٩ - كسب الوقت الناتج عن الاسراع فى تفريغ السفينة يمثل جزءا من الاجر .

الاحكام : متى كان شرط التحكيم الذى أحال اليه سند الشحن عاما شاملا لجميع المنازعات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل وكانت عملية تفريغ حمولة السفينة تعتبر على ما يستفاد من نص المادتين ٩٠ و ٩١ من قانون التجارة البحرى جزءا متما لعملية النقل تكون معها كلا تسرى عليه أحكام عقد النقل البحرى ، فان مطالبة الوزارة الطاعنة بمقابل كسب

الوقت الناتج عن اسراعها فى التفريغ وهو يمثل جزءا من الاجر يقتطع منه نظير المنفعة التى عادت على السفينة من تفريغها فى مدة تقل عن المدة المحددة أصلا . وكانت مشارطة ايجار السفينة قد تضمنت أيضا نصا صريحا لتنظيم عملية التفريغ ومواعيدها ومقابل التأخير ومكافء السرعة ، وهو من نصوص مشارطة الإيجار التى شملتها الاحالة الواردة فى سند الشحن ، فان المطالبة المتفرعة عن التفريغ طبقا لهذا النص تكون من المنازعات التى ينصرف اليها شرط التحكيم ، ويكون الحكم المطعون فيه اذ قضى بعدم قبول الدعوى لرفعها قبل عرض النزاع على التحكيم ، لم يخالف القانون اذ ان الوزارة لا تعتبر من الغير بل انها بوصفها مرسلة اليها طرف ذو شأن فى سند الشحن بما حواه من نصوص وردت به أو اندمجت فيه نتيجة الاحالة اليها .

(الطعن رقم ٤٠٦ سنة ٣٠ ق جلسة ١٧ / ٦ / ١٩٦٥ س ١٦ ص ٧٧٨)
 (الطعن رقم ٣٦٥ سنة ٣١ ق جلسة ١٧ / ٦ / ١٩٦٥ س ١٦ ص ٧٨٧)

الاحتجاج المنصوص عليه فى المادة ٢٧٤ من القانون البحرى القاعدة رقم (٢٥)

٤٠ - المقصود بالاحتجاج احاطة الناقل علما بالعجز أو التلف ويتمسك المرسل اليه بحقوقه الناشئة عنه . مجرد علم الناقل بالعجز عند التسليم لا يعفى المرسل اليه من توجيه الاحتجاج .

الأحكام : وحيث ان حاصل السبب الرابع ان الحكم المطعون فيه قد اخطأ فى تطبيق القانون وتقول الطاعنة فى بيانها انها تمسكت أمام محكمة الاستئناف بأنه لا محل لعمل الاحتجاج المنصوص عليه فى المادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى اذ أن الشركة الناقلة وقد قامت بتسليم البضاعة وعلمت بها بها من عجز فانه لا محل لتوجيه الاحتجاج اليها من الشركة المستوردة اذ ان المقصود بالاحتجاج اعلام الناقل بالعجز ، الا أن الحكم المطعون فيه استلزم رغم ذلك تمام الاحتجاج مما يعيبه بمخالفة القانون .

وحيث ان هذا النعى مردود ذلك أنه لما كان المقصود بالاحتجاج المنصوص عليه فى المادة ٢٧٤ من قانون التجارة البحرى ان يحاط الناقل

عليها بالعجز أو العوار المدعى به وبأن المرسل اليه لا يرسيه ويتمسك بحقوقه الناشئة عنه ، وكان علم الناقل بالعجز عند التسليم على فرض صحته لا يعفى المرسل اليه من الاحتجاج حتى يفصح عن موقفه من هذا العجز . لما كان ذلك فإن الحكم المطعون فيه اذ استلزم حصول الاحتجاج طبقاً للبادتين ٢٧٤ - ٢٧٥ من قانون التجارة البحرية لا يكون قد خالف القانون .

(الطعن رقم ٢٦٣ سنة ٢٤ ق جلسة ٢٨ / ٥ / ١٩٦٨ س ١٩ ص ١٠١٨)

● وحيث ان هذا النعى فى غير محله ، ذلك انه لما كانت الحكمة من ايجاب الاحتجاج المنصوص عليه فى المادة ٢٧٤ واعلانه مى - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - تمكين الناقل من اعداد أدلته استعداد لدعوى المسؤولية بعد أن يفصح المرسل اليه افصاحاً جازماً عن عدم ارتضائه بالعجز أو العوار المدعى به فى البضاعة المسلمة ، فان مجرد علم الناقل بالعجز عند التسليم الذى يستتظه من الشهادة الجمركية - بغرض صحته - لا يعفى المرسل اليه من توجيه الاحتجاج . لما وكان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد انتهى الى هذا النظر الصحيح فان النعى عليه يكون على غير اساس .

(الطعن رقم ١٨٦ سنة ٢٤ ق جلسة ١٩ / ٥ / ١٩٧٠ س ٢١ ص ٨٤٣)

القاعدة رقم (٢٦)

٤١ - يشترط فى التحفظ أو الاحتجاج أن يسلم الى الناقل أو يثبت امتناعه عن استلامه .

الأحكام : أما ما تقوله الطاعنة من أنها وجهت احتجاجاً الى الشركة الناقلة فى ايصال الاستلام الذى أصدرته إليها فى ١٥ / ١٢ / ١٩٥٥ فمردود بما قرره الحكم المطعون فيه بحق من أن هذا الايصال لا يعتبر حجة على الشركة الناقلة لانه لم يصدر منها وليس لها أى توقيع عليه وقد انكرت علاقتها به ولان الشركة الطاعنة لم تقدم دليلاً على تسليم هذا الايصال للشركة الناقلة - وليس فى هذا الذى قرره الحكم مخالفة

للثابت في الاوراق كما تدعى الطاعنة كما انه لا محل للجدل فيما اذا كانت عبارات هذا الايصال تحمل معنى الاحتجاج أم لا طالما أنه لم يثبت لمحكمة الموضوع أن هذا الاحتجاج قد ابلغ للشركة الناقلة اذ يشترط في التحفظ أو الاحتجاج الذي يحفظ حق المرسل اليه قبل الناقلة في حالة تلف البضاعة أو وجود عجز بها ان يسلم للناقل أو يثبت امتناعه عن استلامه فلا يكفي لا ثبات حصول التحفظ أو الاحتجاج في حالة انكار الناقل حصولهما مجرد تقديم صورة مطبوعة من الخطاب المتضمن لهما بل يجب تقديم الدليل على ارسال هذا الخطاب الى الناقل .

(الطعن ٨٠ لسنة ٣٢ ق جلسة ١٠ / ١ / ١٩٦٧ س ١٨ ص ٧٨)

● لما كان من المقرر انه يشترط في التحفظ والاحتجاج الذي يحفظ حق المرسل اليه قبل الناقل في حالة تلف البضاعة أو وجود عجز بها - م - ٢٧٤ ، ٢٧٥ بحرى - أن يسلم للناقل أو يثبت امتناعه عن استلامه فلا يكفي لا ثبات حصول التحفظ أو الاحتجاج في حالة انكار الناقل حصولهما مجرد تقديم صورة مطبوعة من الخطاب المتضمن لهما بل يجب تقديم الدليل على ارسال هذا الخطاب الى الناقل وكان الثابت من الاوراق أن الطاعنة قد قدمت الى محكمة الموضوع صورة من برقية الاحتجاج المرسلة الى التوكيل الملاحي للناقل مؤشرا عليها بالتوقيع بأستلام الاصل في ١٥ / ٣ / ٧٢ وكانت المطعون ضدها وان أنكرت وصول الاحتجاج اليها الا انها لا تنكر الختم المنسوب صدورده اليها على برقية الاحتجاج ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد انتهى في قضائه الى عدم قبول الدعوى تأسيسا على أن الطاعنة لم تقدم الدليل على تسليم الاحتجاج الى المطعون ضدها ولم يعرض في أسبابه للختم المنسوب صدورده اليها على برقية الاحتجاج بأستلام أصلها ولم يبين ما حملته على أطراحه ، فان الحكم المطعون فيه يكون قد خالف الثابت بالاوراق وشابه قصور في التسبب بما يوجب نقضه والاحالة دون حاجة الى بحث باقى أسباب الطعن .

(الطعن رقم ٦٤٨ سنة ٤٥ ق جلسة ٣/٤/١٩٧٨ س ٢٩ ص ٩٤٦)

القاعدة (٢٧)

٤٢ - حبس الأجرة نتيجة العجز في الشحنة حسبا مجردا لا يقوم

مقام الاحتجاج .

الحكم : واذا كان الثابت من مدونات الحكم الابتدائي المؤيد لاسبابه بالحكم المطعون فيه انه اورد في صدد الشق الثانى من الطعن « ان الاحتجاج لا يخضع لاي شكل خاص فيجوز ان يكون باعلان على يد محضر او بخطاب مودى عليه اوبكتابة على ساند الشحن كما يمكن ان يستناد الاحتجاج من بعض الوقائع والظروف . . ولكن مجرد حبس الاجرة لا يعتبر بمثابة احتجاج اذ ان الاحتجاج يجب ان يصدر صراحة وهو مالم يحصل فى الدعوى الحالية . . » وكان يبين من هذا الذى قرره الحكم ان حبس الاجرة نتيجة للعجز بالشحنة كان حبسا مجردا لم يصحبه اى اجراء يستناد منه التحدى بالعجز فلا يكفى بذاته ليقوم مقام الاحتجاج المنصوص عليه بالمادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من القانون البحرى فان النعى على الحكم بالتقصير لعدم رده على دفاع الطاعن فى هذا الخصوص يكون غير منتج . (الطعن رقم ٢٦٣ سنة ٣٤ ق جلسة ٢٨ / ٥ / ١٩٦٨ س ١٩ ص ١٠١٨)

الدفع بعدم القبول المنصوص عليه بالمادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ بحرى .

القاعدة (٢٨) : العلة من تقريره :

٤٣ — العلة من تقرير الدفع هى اثبات الهلاك الجزئى او العجز لمعرفة ما اذا كان من فعل المرسل اليه او من فعل الفاعل .

الحكم : وحيث ان النعى فى شقه الاول مردود ذلك ان الثابت من الحكم المطعون فيه ان مستندات الشحن قد تضمنت ان الرسالة مقدراتها ٢١٣٨٧١ قطعة من الخشب سلم منها فى ميناء الاسكندرية ٢٠٤١٢٦ قطعة بعجز قدره ٩٧٤٥ قطعة ولما كانت شركة الاسكندرية لتجارة الاخشاب التى حلت محلها الطاعنة قد اقامت دعواها بطلب التعويض عما اصابها من ضرر نتيجة العجز فى عدد البضاعة المرسله اليها ، وكانت الشركة المطعون ضدها باعتبارها ناقلة مسئولة عن العجز فى الشحنة ، فان لهذه الاخيرة ان تتسك بالدفع بعدم القبول المقرر لها بالمادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من القانون البحرى اذا لم تستوف الاجراءات اللازمة لاثبات العجز فى المواعيد المحددة طبقا للمادتين السابقتين وذلك لتوفر العلة التى املت تقرير هذا الدفع اذ يتعذر اثبات الهلاك الجزئى او العجز بعد تسليم البضاعة ومعرفة ما اذا كان من فعل المرسل اليه او من فعل الناقل لما كان ذلك وكان الحكم

المطعون فيه قد التزم هذا النظر فانه لا يكون خطأ في تطبيق القانون .
(الطعن رقم ٢٦٢ سنة ٢٤ ق جلسة ٢٨ / ٥ / ١٩٦٨ س ١٩ ص ١٠١٨)

القاعدة (٢٩) : نطاق المدفع :

٤٤ - لا يسرى المدفع بعدم القبول إلا في حالة وجود عجز أو تلف في البضاعة المسلمة دون حالة عدم التسليم الكلى .

الحكم : لامل للقول بأن التناذر المقرر طبقاً لنص الفترة السادسة من المادة الثالثة من معاهدة سندات الشحن لا يسرى الا في حالة وجود عجز أو تلف في البضاعة المسلمة دون حالة عدم التسليم الكلى ذلك أن هذا النظر ان صح بصدد المدفع بعدم قبول الدعوى المقرر بالمادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى فانه لا يصح وفقاً لنص الفترة السادسة من المادة الثالثة من معاهدة سندات الشحن اذ أن مدة السنة التى يتعين رفع الدعوى خلالها طبقاً لنص الفترة السادسة من المادة الثالثة من معاهدة سندات الشحن تبدأ من تاريخ تسليم البضاعة كما تبدأ من التاريخ الذى كان ينبغى تسليمها فيه وهو مالا يتصور فى هذه الحالة الا عند عدم التسليم الكلى .

(الطعن رقم ٢٥٦ سنة ٣٤ ق جلسة ٣٠ / ٤ / ١٩٦٨ س ١٩ ص ٨٩١)

القاعدة (٣٠) : طبيعة الحكم بعدم قبول الدعوى :

٤٥ - الحكم بعدم قبول الدعوى طبقاً للمادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى قضاء فى الموضوع تستنفذ به المحكمة ولايتها .

الحكم : وحيث ان هذا النعى مردود ذلك انه لما كانت محكمة اول درجة قد حكمت بعدم قبول الدعوى تطبيقاً لحكم المادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى ، وكان هذا القضاء منها هو قضاء فى الموضوع فانها تكون قد استنفذت به ولايتها فى الفصل فى موضوع الدعوى ، ويكون الاستئناف المرفوع عن هذا الحكم قد طرح الدعوى بما احتوته من طلبات وأوجه دفاع على محكمة الاستئناف فى حدود طلبات المستأنف ، ولما كانت الطاعنة قد طابت فى صحيفة استئنافها إلغاء الحكم المستأنف والقضاء لها فى موضوع الدعوى بطلباتها ، فالغت محكمة الاستئناف الحكم الصادر فى المدفع وتضمت برفض الدعوى فانها لا تكون قد خالفت القانون .

(الطعن رقم ١٦٢ سنة ٢٨ ق جلسة ١٠ / ١ / ٩٧٤ س ٢٥ ص ١٣٩)

القاعدة رقم (٣٠) : المفاوضات بين الطرفين :

٤٦ — المفاوضات الدائرة بين الطرفين توقف ميعاد رفع الدعوى .

٤٧ — المفاوضات بين الناقل والمرسل اليه لا تصلح سببا لانقطاع التقادم وان كانت تصلح سببا لوقف تقادم دعوى المسؤولية .

الاحكام : انه وان كانت المادتان ٢٧٤ و ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى تشترطان لقبول دعوى المسؤولية التى يرفعها المؤمن بخصوص تلف البضاعة أن يقوم المؤمن له بعمل احتجاج فى ظرف ثمان وأربعين ساعة من تاريخ تسليم البضاعة على أن يتبع ذلك برفع الدعوى فى خلال واحد وثلاثين يوما من هذا الاحتجاج ، الا أنه من المقرر ان المفاوضات الدائرة بين الطرفين توقف ميعاد رفع الدعوى ، ولا يستأنف الميعاد سيره الا من تاريخ حبوط المفاوضات بانصاح المؤمن بشكل قاطع جازم عن عدم مسئوليته عن تلف البضاعة .

(الطعن رقم ٣٩٧ لسنة ٢٩ ق جلسة ٢٦ / ٣ / ١٩٦٤ س ١٥ ص ٤١٨)
(فى نفس المدعى الطعن رقم ٢٠٩ لسنة ٢٣ ق جلسة ٥ / ١٢ / ١٩٥٧ س ٨ ص ٨٦٣)

● المفاوضات التى تدور بين الناقل والمرسل اليه بشأن تسوية النزاع بينهما حول المسؤولية عن تلف البضاعة ، وان كانت تصلح سببا لوقف تقادم دعوى المسؤولية متى كان يستفاد منها قيام المانع من المطالبة الا أنها لا تصلح سببا لقطع التقادم، اذ لا ينقطع التقادم الا بالاسباب الواردة فى المادتين ٣٨٣ و ٣٨٤ من القانون المدنى ، وليس من بينها المفاوضات بين الدائن والمدين .

(الطعن رقم ١٨٨ ، ١٩٣ لسنة ٤٢ ق جلسة ١٤ / ٦ / ١٩٧٦ س ٢٧ ص ١٣٥٢)

٤٨ — اغفال بحث تاريخ انقطاع المفاوضة وتحقيق وقوعه بصورة جازمة مستتدة من أوراق الدعوى يعيب الحكم بالقصور .

الحكم : متى تبين ان الدعوى رفعت بطلب قيمه التأمين البحرى

المستحق عن تلف البضاعة بسبب احتراقها بعد تفرغها من الصنادل فدفعها المؤمن لديه بعدم قبولها طبقا لنص المادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ تجارى بحرى لعدم الاحتجاج خلال ثمان واربعين ساعة من استلام البضاعة ورفع الدعوى فى ٣١ يوما من تاريخ الاحتجاج وان الدعوى لم ترفع الا بعد حوالى عشرة شهور من تاريخ انتهاء المفاوضة — وكان الحكم لم يعن ببحث تاريخ انقطاع المفاوضة وتحقيق وقوعه بصورة جازمة صريحة مستمدة من أوراق الدعوى وهى واقعة لها اهميتها كشرط أساسى من شروط تقادم الدعوى وسقوطها المستفاد من نص المادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى وكذلك من معاهدة بروكسل الصادرة سنة ١٩٢٤ — فان ذلك مما يعجز محكمة النقض عن الفصل فى الدفع لعدم وضوح تلك العناصر أمامها .

(اطعن رقم ٢٠٩ سنة ٢٣ ق جالمة ١٢/٥/١٩٥٧ س ٨ ص ٨٦٣)

القاعدة رقم (٣١) : المواعيد المقررة بالمادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ بحرى :

٤٩ — المادتان ٢٧٤ و ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى المصرى تتعلقان بالدعوى لا بالحق المراد حمايته وقد استهدف بهما المشرع تنظيم اجراءات التقاضى ومواعيد اتمامها والا سقط الحق فى اقامة الدعوى .

ما تقرر من اجراءات بهاتين المادتين لها صفة الاجراءات فتخضع بذلك لقانون القاضى ولا يغير من ذلك انها لا تتدأق بالنظام العام وانه يجوز للطرفين الاتفاق على زيادة المواعيد المقررة بهاتين المادتين سواء بتحديد مواعيد أخرى أو الاتفاق على المواعيد الواردة فى هذا الخصوص بقانون اجنبى .

٥٠ — تحصيل الحكم لما ورد بسند الشحن من انه يفيد الاتفاق على تطبيق قانون اجنبى بما يؤدى الى انقاص أو زيادة المواعيد المقررة بالمادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ بحرى يعد من قبيل فهم الواقع فى الدعوى مما يستقل به قاضى الموضوع .

٥١ — الاتفاق على تطبيق احكام قانون اجنبى . لا ينصرف الى القواعد الموضوعية البحتة دون قواعد الاجراءات وانما على المحكمة ان تعمل سلطتها الموضوعية فى بحث اتفاق الطرفين لاستظهار ما اتفقا على

تطبيقه من أحكام القانون الاجنبى •

الاحكام : المادتان ٢٧٤ و ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى المصرى تتعلقان بالدعوى لا بالحق المراد حمايته بمقتضاها ، ذلك أنهما وردتا دون سواهما فى الفصل الرابع عشر من قانون التجارة البحرى تحت عنوان فى عدم سماع الدعوى على خلاف المواد ٢٦٩ وما يليها والتي جاءت ضمن مواد الفصل الثالث عشر من ذلك القانون بعنوان زوال الحقوق بمضى المدة ، مما يقيم فارقا بين نوعى المواعيد الواردة فى كل من الفصلين المشار اليهما ، واذا استهدف المشرع بهاتين المادتين تنظيم اجراءات التقاضى ومواعيد اتمامها والا ستط الحق فى اقامة الدعوى دون أن يمتد السقوط الى الحق فى ذاته ، وذلك بقصة اصفاء حماية على الناقل فلا يطالب بالتعويض عن الضرر اللاحق بالبضاعة فى وقت متأخر قد يتعذر عليه فيه اثبات قيامه بتنفيذ التزاماته ، فان فى ذلك جميعه ما يسبغ على القواعد المقررة بهاتين المادتين صفة الاجراءات التى لا تمس موضوع الحقوق المتنازع عليها فتخضع بذلك لقانون القاضى فى معنى المادة ٢٢ من القانون المدنى ، ولا يقدح فى ذلك أنه يجوز للطرفين عند ابرام عقد النقل انقاص او زيادة المواعيد المقررة بالمادتين المشار اليهما بتحديد مواعيد أخرى به او بالاتفاق فيه على المواعيد الواردة فى هذا الخصوص بقانون اجنبى أو أنه يجوز التنازل صراحة أو ضمنا عن الدفع المقرر بموجب هاتين المادتين لدى تسلم البضاعة أو بعد ذلك باعتبار هذه المواعيد غير متعلقة بالنظام العام، طالما أن المادة ٢٢ المشار اليها قد أخضعت كافة قواعد المرافعات لقانون القاضى ، وان كانت غير متعلقة بالنظام العام ويجوز الاتفاق على ما يخالفها .

(الطعن رقم ١٨٦ سنة ٣٤ ق جلسة ١٩ / ٥ / ١٩٧٠ س ٢١ ص ٨٤٣)

(الطعن رقم ٣٩٣ سنة ٣٦ فى جلسة ٢٣ / ٣ / ١٩٧١ س ٢٢ ص ٢٧١)

(الطعن رقم ٣٥١ سنة ٣٨ فى جلسة ٥ / ٢ / ١٩٧٤ لم ينشر)

(الطعن ٢٤٠ سنة ٤٠ ق جلسة ٢٧ / ٢ / ١٩٧٥ لم ينشر)

● لما كان ما تقدم ، وكان يبين من الحكم المطعون فيه انه استظهر من عبارة البند ٢٧ من سند الشحن أن الطرفين لم يتفقا على تطبيق القانون السوفيتى الابالانسبة للمسائل الموضوعية المتعلقة بأصل الحق ، دون

اجراءات الدعوى ومواعيد رفعها وذلك في قوله « . . . وكان البند ٢٧ من سند الشحن يبنى في جلاء ووضوح ان قانون الملاحة السوفيتى يطبق في خصوص المنازعات المتعلقة بأصل الحق وقد كشفت عباراته عن هذا النظر واكدته حينها ذكرت ان القانون المذكور يطبق على المسائل والمنازعات questions and disputes الموضوعية دون الدعوى واجراءاتها ومواعيد رفعها الا اذا طرح النزاع على محكمة في الاتحاد السوفيتى ، فان القانون الاخير يكون الواجب التطبيق باعتباره قانون البلد الذى رفعت الدعوى أمام احدى محاكمها » واذ يعد تحصيل الحكم لما ورد بسند الشحن من أنه يفيد الاتفاق على تطبيق قانون أجنبى بما يؤدى الى انقاص او زيادة المواعيد المقررة بالمادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى او لا يفيد ذلك ، يعد من قبيل فهم الواقع في الدعوى مما يستقل به قاضى الموضوع مادام قد اقام قضاءه في هذا الخصوص على اسباب تحمله ، وكان ما قرره الحكم على النحو السالف بيانه من اطراح الاحالة الواردة بالبند ٢٧ من سند الشحن الى القانون السوفيتى باعتبارها غير متعلقة بالمواعيد المقررة بالمادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ المشار اليهما ، قد اسفند فيه الى اسباب سائغة تؤدى الى ما انتهى اليه ، فان النعى على الحكم بالفساد في الاستدلال او بمخالفة القانون بهذه الاسباب يكون على غير أساس .

(الطعن ١٨٦ سنة ٣٤ ق جلسة ١٩ / ٥ / ١٩٧٠ س ٢١ ص ٨٤٣)

(الطعن ٣٩٣ سنة ٣٦ ق جلسة ٢٣ / ٣ / ١٩٧١ س ٢٢ ص ٣٧١)

● اذا كان الثابت من الاوراق ان الطاعنة تمسكت أمام محكمة الموضوع بأن الطرفين اتفقا في سند الشحن على تطبيق القانون الروسى في شأن كل مالم يتضمنه السند من مسائل فيكون مؤدى ذلك — فيما تقول الطاعنة — استعاضتها عن المواعيد الواردة بمادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى بالامعاد الوارد بالقانون الروسى لرفع دعوى المسؤولية على الناقل وهو — كما تقرر — سنة من تاريخ استلام البضاعة ، وكان الحكم المطعون فيه اذ طبق احكام هاتين المادتين وقضى بعدم قبول الدعوى لم يزد فيما ساقه تبريرا لهذا القضاء على قوله بأن الاتفاق في سند الشحن على تطبيق قواعد قانون اجنبى انما ينصرف الى قواعده الموضوعية

التي تنظم حقوق والتزامات كل من طرفيه ولا يمتد الى قواعد الاجراءات التي تخضع لقانون القاضى عملا بالمادة ٢٢ من القانون المدنى ، هذا فى حين أنه ليس فى القانون ما يمنع من اتفاق الطرفين فى عقد النقل البحرى على تطبيق المواعيد الواردة بقانون اجنبى فى خصوص رفع دعوى المسؤولية على الناقل عن العجز أو التلف فى البضاعة وهو اتفاق صحيح ينبغى على القاضى اعماله ، مماكان يتعين معه على محكمة الاستئناف أن تعرض لبحث ما اذا كان ما اتفق عليه الطرفان فى سند الشحن من الاحالة الى القانون الروسى ينصرف الى الاتفاق على اعمال المواعيد الواردة فيه فى شأن ميعاد رفع دعوى رجوع الشاحن على الناقل بطالب التعويض عن العجز فى البضاعة المشحونة على نحو ما تمسكت به الطاعنة أو أنه لا ينصرف الى ذلك وانما يقتصر على المسائل الموضوعية ، واذا لم تعرض محكمة الاستئناف لهذا الدفاع الجوهرى الذى من شأنه لو صح أن يتغير به وجه الرأى فى الدعوى فان الحكم المطعون فيه يكون قد شابه قصور فى التسبيب مما يستوجب نقضه .

(الطعن ٣٥١ سنة ٣٨ ق جلسة ٥ / ٢ / ١٩٧٤ لم ينشر)

(الطعن ٣٧٩ سنة ٣٨ ق جلسة ٥ / ٢ / ١٩٧٤ لم ينشر)

● لما كان الثابت من أوراق الدعوى ان الهيئة الطاعنة قد تمسكت فى دفاعها بأن الطرفين اتفقا فى سندی الشحن على تطبيق احكام القانون الأمريكى الصادر فى ١٦ ابريل سنة ١٩٣٦ والذى يحيل على معاهدة بروكسل لسندات الشحن وكان الحكم المطعون فيه اذ قضى بعدم قبول الدعوى لانتهائها على خلاف المواعيد والاجراءات الواردة بالمادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من القانون البحرى المصرى قد اقام قضاءه على أنه « وان صح ان كلا من سندی الشحن قد تضمن النص على تطبيق احكام معاهدة بروكسل ، فان من المقرر قانونا أن هذا الاتفاق ينسحب الى القواعد الموضوعية البحتة دون القواعد الخاصة بالاجراءات ، ومن بينها القواعد الواردة فى المادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من القانون البحرى حيث يسرى عليها قانون البلد الذى تنقام فيه الدعوى أو تباشر الاجراءات وفقا للمادة ٢٢ من القانون المدنى » هذا فى حين أنه ليس فى القانون ما يمنع اتفاق الطرفين فى عقد النقل

على تعديل المواعيد الواردة في المادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من القانون البحرى أو تطبيق المواعيد الواردة في قانون اجنبى وقد ترتب على ذلك ان حجت المحكمة نفسها عن اعمال سلطتها الموضوعية في بحث اتفاق الطرفين في سندی الشحن واستظهار ما اتفقا على تطبيقه من احكام القانون الاجنبى . لما كان ذلك جميعه فلانه يتعين نقض الحكم المطعون فيه .

(الطعن رقم ٢٤٠ سنة ٤٠ ق جلسة ٢٧ / ٢ / ١٩٧٥ لم ينشر)

القاعدة رقم (٣٢) : التقادم الوارد بالمادة ٢٧١ بحرى :

٥٢ — تقادم المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحرى يخضع للمادة ٢٧١ من قانون التجارة البحرى والمادة ٣ / ٦ من معاهدة بروكسل لسندات الشحن ، وكل من التقادمين يختلف عن الآخر من حيث احكامه وشروط انطباقه ، فاذا تمسك الخصم بالتقادم الوارد بالمعاهدة وانتهت المحكمة الى عدم انطباقه على الدعوى فلا يجوز لها من تلقاء نفسها ان تقضى بالتقادم المنصوص عليه في المادة ٢٧١ .

٥٣ — التقادم الوارد في المادة ٢٧١ من قانون التجارة البحرى شرع لحماية الناقل من المطالبات المتأخرة بشأن تسليم البضاعة ومن ثم فلا يسرى هذا التقادم على غير الدعوى الموجهة ضد الناقل البحرى والناشئة عن اخلاله بالتزامه بالتسليم .

الاحكام : المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحرى قد ورد بشأن انقضائها بالتقادم المادة ٢٧١ من قانون التجارة البحرى التى تنص على ان « الدعوى المتعلقة بتسليم البضائع يسقط الحق فيها بعد وصول السفينة بسنة » كما ورد بشأنها المادة ٦/٣ من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ، والتى اصبحت تشريعا نافذا في مصر ينطبق على العلاقة بين الناقل والشاحن ، ذات العنصر الاجنبى اذا كان طرفاها ينتميان الى احدى الدول الموقعه عليها او المنضمة اليها ، وهى تنص على انه « في جميع الاحوال ترتفع عن الناقل والسفينة كل مسئولية ناشئة عن الهلاك أو التلف اذا لم ترفع الدعوى في خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذى كان ينبغى تسليمها فيه » .

وهذان النوعان من التقادم يختلف كل منهما عن الآخر من حيث احكام

وشروط انطباقه ، فالتقادم الذى نصت عليه المعاهدة يقتصر تطبيقه على مسؤولية الناقل فى المرحلة البحرية فى الحالات التى تسرى عليها المعاهدة ، وتبدأ مدة السنة التى يتعين رفع الدعوى خلالها من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذى كان ينبغى تسليمها فيه ، أما التقادم المنصوص عليه فى المادة ٢٧١ من قانون التجارة البحرى ، فيسرى على غير ذلك من الحالات بما فيها المسؤولية فى الفترة السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ مالم تؤد قواعد الاسناد الى تطبيق قانون آخر ، وتبدأ مدة السنة التى يذمى رفع الدعوى خلالها من يوم وصول السفينة ، هذا الى أن المادة ٢٧٢ من القانون البحرى قد أجازت عند الدفع بالتقادم المنصوص عليه فى المادة ٢٧١ السابق ذكرها لرافع الدعوى أن يطلب الى القاضى تخفيف الناقل على أنه سلم البضاعة ووفى كل التزاماته ، فى حين أن التقادم المنصوص عليه فى معاهدة بروكسل لا يتسع لتوجيه هذا اليمين ، لانه لم يرد بها نص مماثل لنص المادة ٢٧٢ المشار اليها .

وإذا كان البين من الحكم المطعون فيه أن الشركة الناقلة — المطعون ضدها — قد تبسكت أمام محكمة أول درجة بالتقادم السنوى الوارد فى معاهدة سندات الشحن ، وانتهت المحكمة الى عدم انطباقه على واقعة الدعوى ، وقضت من تلقاء نفسها بالتقادم المنصوص عليه فى المادة ٢٧١ من قانون التجارة البحرى ، فانه ما كان يجوز لمحكمة الاستئناف أن تؤيد محكمة أول درجة فى قضائها مادام أن المطعون ضدها لم تتمسك بالتقادم المقضى به ، ولم يتناضل طرفا الخصومة بشأنه ، ولا يغنى عن التمسك به التمسك بنوع آخر من أنواع التقادم ، وهو المنصوص عليه فى المعاهدة ، لأن لكل منها شروطه وأحكامه على النحو السالف بيانه ، ومن ثم فإن الحكم يكون قد أخطأ فى تطبيق القانون .

(الطعن رقم ٤٦٨ سنة ٢٦ قى جلسة ٤ / ٥ / ١٩٧١ س ٢٢ ص ٥٩٤)

● التقادم الوارد فى المادة ٢٧١ من قانون التجارة البحرى والتى تقضى بأن « الدعوى المتعلقة بتسليم البضائع يسقط الحق فيها بعد وصول السفينة بسنة » إنما شرع لحماية الناقل البحرى من المطالبات المتأخرة بشأن تسليم البضاعة رغبة من المشرع فى إنهاء المنازعات الناشئة عن عقد

النقل البحري خشية ضياع معالم الاثبات ، ومن ثم فلا يسرى هذا التقادم على غير الدعاوى الموجهة ضد الناقل البحري والناشئة عن اخلاله بالتزامه بالتسليم واذ كانت الدعوى موضوع الطعن ليست موجهة الى الناقل البحري ولا تستند الى التزامة بالتسليم وانما هي مقامه من الناقل البحري ضد الشركة للطاعنة (الشاحنة) يطالبها فيها بالتعويض الذي دفعه الى المرسل اليه استنادا الى خطاب الضمان الذي اصدرته هذه الشركة مقابل حصولها على سند شحن نظيف وخال من التحفظات فان هذه الدعوى لا تعتبر من دعاوى تسليم البضاعة التي تخضع للتقادم المنصوص عليه في المادة ٢٧١ من قانون التجارة البحري .

(ا لطنن رقم ٣٣٩ سنة ٤٠ ق جلسة ٢٣ / ٦ / ١٩٧٥ س ٢٦ ص ١٢٤٧)

سند الشحن

القاعدة رقم (٣٣) تظهر سند الشحن :

٥٤ — يشترط المظهر التام لانتقال ملكيته الحق الثابت بسند الشحن الاذنى .

الحكم : لا تنتقل ملكية الحق الثابت بسند الشحن الاذنى الى المظهر اليه الا بالمظهر التام عملا بالمادة ١٣٤ من قانون التجارة . اما اذا كان مظهر السند على بياض اعتبر بمثابة توكيل للمظهر اليه في تسلم البضاعة ولا يخوله حقا مستقلا عن حقوق موكله المظهر .

(الطعن رقم ٣٦٦ سنة ٢٧ ق جلسة ٢٣ / ٥ / ١٩٦٣ س ١٤ ص ٧٣٦)

القاعدة رقم (٣٤) : سند الشحن يمثل حيازة البضاعة :

٥٥ — سند الشحن يعد أداة ائتمان يمثل البضاعة المشحونة ويقوم مقامها .

الحكم : سند الشحن وان كان يمثل في الاصل دليل الشاحن او المرسل اليه قبل النقل في شحن البضاعة اوحق تسلمها عند الوصول وهو ما يمثل الطابع الشخصي لوظيفة السند الا انه يعد ايضا أداة ائتمان فهو يمثل البضاعة المشحونة ذاتها ويقوم مقامها بحيث تندمج البضاعة في سند الشحن ويعتبر حامله بمثابة حائز للبضاعة وان كانت هذه الحيازة حيازة رمزية ، فيمثل فيها الطابع العيني لوظيفة السند واذ كان أصل سند الشحن الاذنى

المندمجة فيه البضاعة يتم تداوله بطريق التظهير فمن ثم يكون الحق في استلام البضاعة للمظهر اليه الاخير الحائز لأصله .
(الطعن رقم ١٤٧ سنة ٤٠ ق جلسة ٢٨ / ٣ / ١٩٧٧ س ٢٨ ص ٨٠١)

القاعدة (٣٥) : حجية سند الشحن في الإثبات :

٥٦ - يجوز اثبات عكس بيانات سند الشحن الخاصة بالبضاعة في العلاقة بين الناقل والشاحن .

٥٧ - لسند الشحن حجية مطلقة لصالح من عدا الناقل والشاحن كالمارسل اليه .

الاحكام : انه وان كان اثبات عكس بيانات سند الشحن الخاصة بالبضاعة جائزا في العلاقة بين الناقل والشاحن الا انه لا يجوز ازاء من عداها كالمارسل اليه ، اذ لسند الشحن حجية مطلقة في الاثبات لصالحه فيما يتعلق بهذه البيانات فليس للناقل ان يثبت قبله عكس ما تضمنه ، لما كان ذلك وكان سند الشحن حجة على ان الناقل قد تسلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بالسند ولم تقدم الطاعنة الى محكمة الموضوع ما يدل على انها تحفلت في سند الشحن بضعف تغليف صناديق الشاى المشحونة فلا يعيب الحكم المطعون فيه التفاته عن دفاع عاطل عن الدليل .

(الطعن رقم ٢٣٥ سنة ٤٣ ق جلسة ٢٥ / ١٢ / ١٩٧٨ لم ينشر)

● مؤدى نص المادة ٣٠ / ٥٤ من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن والتي وافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ واصدرت بها مرسوما بقانون في ٣١ / ١ / ١٩٤٤ انه وان كان اثبات عكس بيانات سندات الشحن الخاصة بالبضاعة جائزا في العلاقة بين الناقل والشاحن الا انه لا يجوز ازاء من عداها كالمارسل اليه ، اذ لسند الشحن حجية مطلقة في الاثبات لصالحه فيما يتعلق بهذه البيانات فليس للناقل ان يثبت قبله عكس ما تضمنه . وهذا الذى قرره نصوص المعاهدة يتفق وما استهدفته من تزويد سند الشحن بقيمة انتمائية تسرح بتداوله والحصول على الائتمان بمقتضاه في يسر وسهولة كما يتفق وما فرضته المعاهدة على الناقل بالفقرة الثالثة من المادة الثالثة من ضرورة التحقق من البيانات التى يقدمها الشاحن فاذا لم يتم الناقل

بالتحقق من صحة هذه البيانات أو اقرها دون أى تحفظ منه فلا يقبل منه
أى اثبات عكسى فى مواجهة المرسل اليه الذى اعتمد على هذه البيانات .

(الطعن رقم ٢٤٥ سنة ٣٠ ق جلسة ١٤ / ١٢ / ١٩٦٥ س ١٦ ص ١٢٤٩)

القاعدة رقم (٣٦) : أطراف سند الشحن — مركز المرسل اليه —
شرط التحكيم :

٥٨ — قانون التجارة البحرى يجهل من المرسل اليه طرفا ذا شأن
فى سند الشحن يتكافأ مركزه — حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل — ومركز
الشاحن بحيث يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط
الأخير به .

٥٩ — تضمن سند الشحن الاحالة الى شرط التحكيم الوارد فى
مشاركة الإيجار مقتضاه أن يعتبر شرط التحكيم ضمن شروط سند الشحن
بحيث يلتزم به المرسل اليه .

٦٠ — يلتزم المرسل اليه بشرط التحكيم الوارد فى نسخة سند الشحن
المرسل اليه باعتباره فى حكم الاصيل فيه ، فلا يعتبر الشاحن نائباً عنه فى
سند الشحن .

٦١ — مقتضى التزام المرسل اليه بشرط التحكيم الوارد بمشارطة
الإيجار المحال اليها فى سند الشحن ألا يكون للمرسل اليه أن يرفع دعواه
مباشرة الى المحاكم قبل الالتجاء الى التحكيم .

٦٢ — توقيع الشاحن — وهو فى نفس الوقت مستأجر السفينة —
على مشاركة الإيجار التى أحال سند الشحن على شرط التحكيم الوارد بها
من أثره أن يلتزم المرسل اليه بهذا الشرط ولو كان سند الشحن خالياً من
توقيع الشاحن .

الاحكام : توجب المادة ٩٩ من قانون التجارة البحرى ذكر اسم المرسل
اليه فى سند الشحن كما أن المادة ١٠٠ من هذا القانون أوجبت أن يكتب
سند الشحن من أربع نسخ أصلية يوقع عليها كل من الشاحن والربان ،
وخصت المرسل اليه بأحدى هذه النسخ ، ثم جاءت المادة ١٠١ من هذا
القانون مقررة أن سند الشحن المحرر بالكيفية السالف ذكرها يكون معتمداً
بين جميع المالكين ، وهم من عبر عنهم فى النص الفرنسى لهذه المادة

Les parties intéressées au chargement أى الأطراف ذوو

الشان فى الشحن . ولما كان الربط بين هذه المادة الاخيرة والمادتين السابقتين عليها يفيد - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - ان قانون التجارة البحرى يجعل من المرسل اليه طرفا ذا شان فى سند الشحن باعتباره صاحب المصلحة فى عملية الشحن يتكافأ مركزه - حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل - ومركز الشاحن ، وانه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط الاخير به . لما كان ذلك ، وكان الحكم المطعون فيه قد انتهى فى نطاق سلطته الموضوعية الى ان سندات الشحن قد تضمنت الاحالة الى شرط التحكيم الوارد فى مشاركة الايجار ، فان مقتضى هذه الاحالة ان يعتبر شرط التحكيم ضمن شروط سندات الشحن ، فتلتزم به الطاعنة (المرسل اليها) لوروده فى نسخ سندات الشحن المرسلة اليها باعتبارها فى حكم الاصيل فيها .

- (الطعن رقم ٥١ سنة ٣٦ ق جلسة ١٤ / ٤ / ١٩٧٠ س ٢١ ص ٥٩٨)
- (الطعن رقم ٩٣ سنة ٣٨ ق جلسة ٣ / ٤ / ١٩٧٣ س ٢٤ ص ٥٥٩)
- (الطعن رقم ٦٠ سنة ٣٠ ق جلسة ٢٥ / ٢ / ١٩٦٥ س ١٦ ص ٢٢٠)
- (الطعن رقم ٤٠٦ سنة ٣٠ ق جلسة ١٧ / ٦ / ١٩٦٥ س ١٦ ص ٧٧٨)
- (الطعن رقم ٣٦٥ سنة ٣١ ق جلسة ١٧ / ٦ / ١٩٦٥ س ١٦ ص ٧٨٧)

● ومقتضى ذلك ان يلتزم المرسل اليه بشرط التحكيم الوارد فى نسخة سند الشحن المرسل اليه باعتباره فى حكم الاصيل فيه ، ومن ثم فلا يعتبر الشاحن نائبا عنه فى سند الشحن حتى يتطلب الامر وكالة خاصة او حتى يقال ان الشاحن قد تصرف فى شأن من شئون المرسل اليه وهو لا يملك حق التصرف فيه .

- (الطعن رقم ١٣٥ سنة ٣٣ ق جلسة ٧ / ٢ / ١٩٦٧ س ١٨ ص ٣٠٠)

● فاذا كان الحكم المطعون فيه قد انتهى فى نطاق سلطته الموضوعية الى ان سند الشحن قد تضمن الاحالة الى شرط التحكيم الوارد بمشارطة الايجار وان الوزارة الطاعنة قد علمت بهذا الشرط فى حينه ، فان مقتضى ذلك ان تلتزم به ولا يكون لها ان ترفع دعواها مباشرة الى المحاكم قبل الالتجاء الى التحكيم .

- (الطعن رقم ٤٠٦ سنة ٣٠ ق جلسة ١٧ / ٦ / ١٩٦٥ س ١٦ ص ٧٧٨)

● متى كان الشاحن هو مستأجر السفينة فان التحدى بخلو سند الشحن من توقيع الشاحن للقول بعدم التزام الطاعن وهو المرسل اليه بالشروط الاستثنائية المحال اليها في مشاركة ايجار السفينة لا يجدى ، لان توقيع الشاحن — وهو في نفس الوقت مستأجر السفينة — على مشاركة ايجارها بما اشتملت عليه من شرط التحكيم يلزم الطاعن به باعتباره مرسلا اليه ، وطرفا ذا شأن في عقد النقل ، ويكون عدم توقيع الشاحن على سند الشحن غير مؤثر على هذه النتيجة . واذا كان الحكم المطعون فيه قد حصل في نطاق سلطته الموضوعية أن سند الشحن قد تضمن الاحالة على شرط التحكيم المنصوص عليه في مشاركة الايجار وكان مقتضى هذه الاحالة اعتبار شرط التحكيم من ضمن شروط سند الشحن ، فيلزم به الطاعن باعتباره في حكم الطرف الاصيل فيه ، وانتهى الى اعمال اثر هذا الشرط وفق هذا النظر ، فانه لا يكون قد خالف القانون أو اخطأ في تطبيقه .

(الطعن رقم ٤٥٠ سنة ٤٠ في جلسة ١٩٧٥/٣/٥ س ٢٦ ص ٥٣٥)

● اذ كان الثابت بالدعوى أن عملية النقل قد تمت بموجب مشاركة ايجار بالرحطة اشتملت على شروط الاتفاق وحرر تنفيذا لها سند شحن تضمن الاحالة بصيغة عامه الى ما تضمنته المشاركة من شروط ومن بينها شرط التحكيم وكان الشاحن هو مستأجر السفينة فان توقيع الشاحن على المشاركة بما اشتملت عليه من شرط التحكيم يلزم الطاعن باعتباره مرسلا اليه وطرفا ذا شأن في النقل يتكاملا مركزه ومركز الشاحن مستأجر السفينة عند ما يطالب بتنفيذ العقد الذى تثبته المشاركة ، ومن ثم فلا يعتبر الشاحن نائبا عن الطاعن في عقد المشاركة او في سند الشحن حتى يتطلب الأمر وكالة خاصة ، ولا يؤثر على هذه النتيجة عدم توقيع الشاحن على سند الشحن الذى يعد في هذه الحالة مجرد ايصال باستلام البضاعة وشحنها على السفينة .

(الطعن رقم ٤٥٣ سنة ٤٢ ق جلسة ١٩٨١/٢/٩ لم ينشر بعد)

القاعدة رقم (٣٧)

٦٣ — استلام المرسل اليه سند الشحن دون اعتراض وقيامه بتنفيذ عقد النقل دون تحفظ يعد قرينة على القبول الضمنى للشروط التى

تضمنها سند الشحن سواء كانت شروطا عادية أو استثنائية بها في ذلك شرط التحكيم رغم عدم توقيع الشاحن على سند الشحن .

الحكم : وحيث ان الطعن أقيم على سببين تنعى الطاعنة بأولهما على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ في تطبيقه وفي بيان ذلك تقول أن الحكم المطعون فيه أقام قضاء على أن الطاعنة المرسل اليها طرف ذو شأن في سند الشحن بها حواه من نصوص وردت به واندمجت فيه فيسرى في حقها شرط التحكيم الوارد بمشارطة الإيجار التي أحال اليها سند الشحن في حين أن الحجية المشار اليها لا تثبت الا للسند الكامل الذي استوفى الشروط التي أوجبتها المادة ١٠٠ من قانون التجارة البحري وأخصها توقيع الشاحن على سند الشحن فاذا خلا من هذا التوقيع امتنع على الناقل أن يحتج بها حواه السند من شروط استثنائية في واجهة الشاحن أو المرسل اليه ولما كان السند موضوع الدعاى قد خلا من توقيع الشاحن فان الحكم المطعون فيه أذ ألزم المرسل اليها بما اندرج فيه من شرط التحكيم وهو من الشروط الاستثنائية يكون قد أخطأ في تطبيق القانون بها يستوجب نقضه .

وحيث ان هذا النعى غير سديد ذلك أنه وان كانت المادة ١٠٠ من قانون التجارة البحري قد أوجبت أن يكتب سند الشحن من أربع نسخ أصلية يوقع عليها كل من الشاحن والربان الا ان الكتابه التي أوجبتها هذه المادة ليست شرط لانعقاد عقد النقل البحري أو صحته بل هي شرط لإثباته ومن ثم فان عقد النقل البحري يعتبر من العقود الرضائية ينعقد بتطابق ارادتي الناقل والشاحن على نقل بضاعة بحرا وتسليمها الى المرسل اليه في دينا الوصول لما كان ذلك وكان قانون التجارة البحري يجعل من المرسل اليه — وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة — طرفا ذا شأن في سند الشحن باعتباراه صاحب المصلحة في عملية الشحن يتكافأ مركزه — حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل — ومركز الشاحن وأنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط الأخير به وكانت الطاعنة لم تنازع في انعقاد عقد النقل البحري رغم عدم التوقيع على سند الشحن فان الحكم المطعون فيه اذا استخلص — في حدود سلطته الموضوعية — قبول الشاحن الضمني

للشروط التى تضمنها سند الشحن — سواء كانت شروطا عادية أو استثنائية — من قرينة استلامه السند دون أى اعتراض ومن قيامه بتنفيذ عقد النقل دون تحفظ واستخلص علم وقبول الطاعنة المرسل اليها بشروط سند الشحن المشار اليه بما فى ذلك شرط التحكيم — الوارد بمشارطة الايجار التى احوال اليها سند الشحن — ومن استنادها اليه ومطالبتها بتنفيذه فان الحكم يكون قد التزم صحيح القانون ويكون النعى عليه بهذا السبب على غير اساس .

وحيث أن الطاعنة تنعى على الحكم المطعون فيه بالسبب الثانى الفساد فى الاستدلال وفى بيان ذلك تقول ان الحكم المطعون فيه اقام قضاءه على أن الشاحن قد علم بشروط سند الشحن عندما تسلم السند من ربان السفينة الناقلة ومن ثم فلا يقبل منه أن يتحلل من أحكام تلك الشروط بمقولة أنه لم يوقع على سند الشحن وهذا الذى أورده الحكم مشوب بالفساد فى الاستدلال ذلك أن مجرد تسلم الشاحن لسند الشحن وأن كان دليلا على علمه بما احتواه من شروط الا أن ذلك لا يؤدى بذاته الى القول بقبوله لها بل أن عدم توقيعه على السند يؤكد رفضه لتلك الشروط واذا خالف الحكم هذا النظر فانه يكون معيبا بما يستوجب نقضه .

وحيث ان هذا النعى يردود ذلك أنه بالرجوع الى الحكم المطعون فيه تبين أنه استخلص علم وقبول الشاحن والمرسل اليها للشروط التى تضمنتها سندات الشحن مما أورده فى مدوناته من قوله (انه نس مراحة فى سندات الشحن الثلاث المقدمة من المستأنفة (الطاعنة) أن جميع شروط واشترطات واستثناءات مشارطة الايجار تعتبر متممة لسند الشحن ومقتضى ذلك أن الشاحن قد علم بهذه الشروط وارتضاها عندما تسلم المستندات من ربان السفينة الناقلة ومن ثم فلا يقبل منه أن يتحلل من أحكام تلك الشروط بمقولة أنه لم يوقع على سندات الشحن وقد كان فى استطاعة الشاحن أن يعترض على هذه الشروط وعلى تدوينها فى السندات المسلمة اليه من الربان وأن يرغب نقل بضاعة على تلك السفينة ويبحث عن غيرها — وان الشاحن وقد اطلع على سند الشحن ووقف على ما جاء فيه وما احوال اليه بالنسبة لما ورد فى مشارطة الايجار

من شروط واتخذ هذا السند دليلا لا ستلام رسالته من الناقل بعد تنفيذ عقد النقل فانه يكون قد ارتضى كافة شروط هذا السند عادية كانت أو استثنائية وتلتزم المرسل اليها بهذه الشروط لعلها بها من نسخة سند الشحن المرسل اليها ، ولما كانت هذه الأسباب سائفة وتؤدي الى النتيجة التي انتهى اليها الحكم وكانت الشروط الواردة بسند الشحن — التي خلص الحكم الى علم وقبول الشاحن والمرسل اليها لها — قد تضمنت الاحالة الى شرط التحكيم الوارد بمشارطة الايجار فان مقتضى هذه الاحالة أن يعتبر شرط التحكيم ضمن شروط سند الشحن فيحتج به على الطاعنة المرسل اليها واذا التزم الحكم المطعون فيه هذا النظر فان النعى عليه بهذا السبب يكون على غير أساس .

(الطعن رقم ١٧٧ سنة ٤٢ ق جلسة ١٩٧٨/٦/٢٦ س ٢٩ ص ١٥٤٨)

القاعدة رقم (٣٨)

٦٤ — يجب على الحكم أن يستظهر في اسبابه العناصر الواقعية المثبتة لقبول الشاحن لشروط سند الشحن الذي يخلو من توقيعه والاعمال معينا بالقصور

الحكم : وحيث ان مما تنعى به الطاعنة على الحكم المطعون فيه بالوجه الثانى من سبب الطعن الخطأ في تطبيق القانون وتأويله وفي بيان ذلك تقول أن الحكم المطعون فيه أقام قضاءه بعدم قبول الدعوى على أنه اذا خلا سند الشحن من توقيع الشاحن وثبت من الظروف والملابسات علم الشاحن بالشروط الواردة في هذا السند فانه يحتج عليه في هذه الحالة بما تضمنه السند من شروط استثنائية ومنها شرط التحكيم وان المرسل اليه شأنه في ذلك شأن الشاحن فاذا تبين من الظروف والملابسات علمه بسند الشحن وماورد به من شروط فانه يحتج بها عليه أيضا ، وهذا الذى قرره الحكم ينطوى على مخالفة للقانون والخطأ في تطبيقه وتأويله ذلك أنه حتى يمكن اعتبار سند الشحن عقدا للنقل وليس مجرد اتصال باستلام البضاعة فأنه يتعين اثبات قبول الشاحن لأشروط الواردة به اذ أن قبوله وحده وليس قبول المرسل اليه هو الذى يعتد به في ابرام العقد واذا خلت اسباب الحكم المطعون فيه مما يدل على أن الشاحن قد قبل هذه الشروط فان اعمال تلك الشروط في حق المرسل اليه يكون مخالفا للقانون ويستوجب نقضه .

وحيث ان هذا النعى سديد ، ذلك أنه وان كان قانون التجارة البحرى يجعل من المرسل اليه — وعلى ماجرى به قضاء هذه المحكمة — طرفا ذا شأن فى سند الشحن باعتباره صاحب المصلحة فى عملية الشحن يتكافأ مركزه — حينها يطالب بتنفيذ عقد النقل — ومركز الشاحن وأنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن الا أنه لا يحتج عليه بالشروط التى يتضمنها سند الشحن — سواء كانت شروطا عادية او استثنائية — الا اذا ثبت ارتباط الشاحن بسند الشحن وقبوله ما احتواه من شروط اما صراحة بتوقيعه على السند او ضمنا كما يستفاد من الظروف والملايسات ذلك أن عقد النقل البحرى لا يعدو أن يكون عقدا رضائيا ينعقد بتطابق ارادتى الناقل والشاحن على أن يتولى أولهما نقل بضاعة للثانى وتسليمها الى المرسل اليه فى ميناء الوصول ، ومن ثم فإن المعول عليه فى انعقاد هذا العقد والالتزام بشروطه هو قبول الشاحن الذى يبدأ به ارتباط المرسل اليه بسند الشحن ويتكافأ مركزه — حينها يطالب بتنفيذ عقد النقل — ومركز الشاحن منذ ارتباط الأخير به . لما كان ذلك وكان البين من متون الحكم المطعون فيه أنه أقام قضاءه على قوله : « وحيث أن ما أثاره الدفاع عن المستأنف من أن حجية سند الشحن لا تكون الا للسند الذى توافت فيه شروط المادتين ٩٩ ، ١٠٠ بحرى فإن الأصل أنه يمتنع على الناقل أن يتمسك قبل الشاحن بوجه خاص بها يرد فيه من شروط استثنائية كشرط التحكيم أو شروط الاعفاء من المسؤولية الا اذا ثبت أن الشاحن يعلم بشروط سند الشحن نفى هذه الحالة يجوز الاحتجاج عليه بتلك الشروط كما لو ثبت من الظروف والملايسات علمه بها وقبوله اياها ولما كان المرسل اليه شأنه فى ذلك شأن الشاحن وتبين من الظروف والملايسات علمه بسند الشحن وما ورد فيه من شروط فانه يحتج به عليه رغم خلوه من توقيع الشاحن واذا كان المستأنف قد ركن فى دعواه الى سند الشحن وعول عليه فى اثبات عقد النقل فان ذلك يقطع بعلمه بشروطه . . . » فان هذا الذى أورده الحكم يكون مشوبا بالقصور فضلا عن الخطأ فى تطبيق القانون ذلك أنه وان كان قد استهل أسبابه ببيان القاعدة القانونية السليمة القائمة على جواز الاحتجاج على الشاحن بشروط سند الشحن العادية والاستثنائية رغم خلوه من توقيعه اذا ثبت من الظروف علمه بها وقبوله اياها الا أنه قصر عن تطبيق هذه القاعدة

على واقع الدعوى فلم يستظهر في أسبابه — بجانب القاعدة القانونية المجردة — العناصر الواقعية المثبتة لقبول الشاحن لهذه الشروط ومنها شرط التحكيم مكتتيا باستخلاص علم المرسل اليه بهذه الشروط ، في حين أن المعول عليه كما سلف البيان هو قبول الشاحن باعتباره الطرف الذي أبرم عقد النقل مع الناقل وأن ارتباط المرسل اليه بسند الشحن والتزامه بشروطه لا يقوم الا بقيام ارتباط الشاحن بهذا السند منذ ارتباط الأخير به سواء بتوقيعه على سند الشحن أو بثبوت قبوله لشروطه من الظروف والملازمات لما كان ما تقدم وكان الحكم المطعون فيه قد خالف هذا النظر فانه يكون قد أخطأ في تطبيق القانون وشابه القصور في التسبيب بما يوجب نقضه والاحالة دون حاجة الى بحث باقى أوجه الطعن .

(الطعن رقم ٢٠٣ سنة ٤٢ ق جلسة ١٩٧٨/٦/٢٦ س ٢٩ ص ١٥٥٣)

القاعدة رقم (٣٩) : سند الشحن المباشر :

٦٥ — شرط الاعفاء الوارد بسند الشحن المباشر باعفاء الناقل الاول من المسؤولية عن سلامة البضاعة أثناء عملية النقل الثانى يتوقف نفاذه على تمكين المرسل اليه من استلام البضاعة من الناقل الثانى ومن الرجوع المباشر عليه .

الحكم : شرط الاعفاء الذى يتضمنه سند الشحن المباشر باعفاء الناقل الاول من المسؤولية عن سلامة البضاعة أثناء عملية النقل يتوقف نفاذه على قيام الناقل الاول بتمكين المرسل اليه من استلام البضاعة من الناقل الثانى ومن الرجوع مباشرة عليه . فاذا كان الحكم قد انتهى في حدود سلطته الموضوعية الى أن الناقل الاول لم يقم بتمكين المرسل اليها من حق مباشر قبل الناقل الثانى بأية وسيلة من الوسائل فلا يعيب الحكم ما قرره في بادئ الامر ان شرط اعفاء الناقل الاول من المسؤولية لا يصح الا بالوسيلة التى ذكرها وهى الحصول من الناقل الثانى على سند شحن باسم المرسل اليه وتسليمه اليه .

(الطعن رقم ٣٦٦ سنة ٢٧ ق جلسة ١٩٦٣/٥/٢٣ س ١٤ ص ٧٣٦)

القاعدة رقم (٤٠)

٦٦ — سند الشحن هو الذى يحدد التزام الناقل فى الحدود التى رسمها وهى حدود لا يترتب عليها الا المسؤولية العقدية .

الاحكام : ● انه وقد اعتبرت الطاعنة (المرسل اليها) طرفا ذا شأن في سند الشحن فان العلاقة بينها وبين الشركة المطعون ضدها (الناقلة) يحكمها سند الشحن وحده ، وهذا السند هو الذى يحدد التزام الشركة المطعون ضدها وفي الحدود التى رسمها ذلك السند وهى حدود لا تترتب عليها الا المسؤولية العقدية ، وليس للطاعنة أن تلجأ الى المسؤولية التقصيرية اذ أساسها الاخلال بالتزام فرضه القانون والالتزام فى خصوصية النزاع لا مصدر له الاسند الشحن ما دامت الطاعنة لم تدع أن العجز نتج عن اقتراف المطعون ضدها لفعل يحرمه القانون

(الطعن رقم ٦٠ سنة ٣٠ ق جلسة ١٩٦٥/٢/٢٥ س ١٦ ص ٢٢٠)

● وحيث ان مما تنعاه الطاعنة على الحكم المطعون فيه — بالسبب السادس من أسباب الطعن — الخطأ فى تطبيق القانون . وفى بيان ذلك تقول ان الحكم قضى بالزامها بالتعويض على أساس أحكام المسؤولية التقصيرية وأورد فى هذا الصدد أنه « قد وقع خطأ جسيم وضرر وتوافرت علاقة السببية بين الخطأ والضرر الأمر الذى يتعين معه اعمالا لنص المادة ١٦٣ من القانون المدنى أن يعرض الشاحن عن البرتقال التالف » ، فى حين ان علاقة الطرفين قد نشأت عن عقد ، وأفرغ هذا التعاقد فى سند الشحن الذى قدمت صورته بملف الدعوى ، بها لا يصح معه تحميل أحدهما بالمسؤولية الا عن الاخلال بالتزاماته الناشئة عن العقد ، واذ خلا العقد من النص على أن يلتزم الناقل باتباع خط سير معين ، فلا تكون الطاعنة قد أخلت بالتزاماتها الناشئة عن عقد النقل ، ويكون الحكم المطعون فيه قد أخطأ فى تطبيق القانون .

وحيث ان هذا النعى سديد . ذلك أن العلاقة بين الطاعنة والمطعون عليه يحكمها سند الشحن وحده ، وهذا السند هو الذى يحدد التزام الطاعنة ، وفى الحدود التى رسمها ذلك السند ، وهى حدود لا تترتب عليها الا المسؤولية العقدية ، ولا مجال فيها للالتجاء الى المسؤولية التقصيرية ، اذ ان أساسها الاخلال بالتزام فرضه القانون ، ولما كان أساس دعوى المطعون عليه قبل الطاعنة هو المسؤولية العقدية ، وكان الحكم المطعون فيه قد قضى بالتعويض على أساس المسؤولية التقصيرية ،

وهما أساسان متغايران ، فانه يكون قد أخطأ في تطبيق القانون .

(الطعن رقم ٦٠٠ سنة ٤٤ ق جلسة ١٩٨٢/٥/٢٤ لم ينشر بعد)

التحكيم

القاعدة رقم (٤١) : الاتفاق على التحكيم :

٦٧ — أيس في القانون ما يمنع من أن يكون التحكيم في الخارج على يد أشخاص غير مصريين .

٦٨ — اتفاق على محكمين يقيمون في الخارج ويصدرون احكامهم هناك ليس فيه ما يمس النظام العام .

الإحكام : عند التحكيم متى صدر مطابقا لوضاعه الشكلية من أهلية المتعاقدين ومن تحريره بالكتابة ومن تضمينه احوال النزاع التي تطرح على المحكمين المعينين باسمائهم عند تفويضهم بالصلح أو بصفتهم أو بعددهم عند تفويضهم بالحكم في النزاع على الوجه المفصل في قانون المرافعات القديم في المواد ٧٠٢ — ٧٢٧ ولم يأت في تلك النصوص ما يمنع أن يكون التحكيم في الخارج على يد أشخاص غير مصريين لان حكمة تشريع التحكيم تنحصر في أن طرفي الخصومة يريدان بمحض ارادتهما واتفاقهما تفويض أشخاص ليس لهم ولاية القضاء أن يقضوا بينها أو يحسموا النزاع بحكم أو بصلح يقبلان شروطه فرضاء طرفي الخصومة هو أساس التحكيم — وكما يجوز لهما الصلح بدون وساطة أحد فانه يجوز لهما تفويض غيرهم في اجراء ذلك الصلح أو في الحكم في ذلك النزاع ويستوى ان يكون المحكمون في مصر وأن يجري التحكيم فيها أو ان يكونوا موجودين في الخارج وأن يصدروا حكمهم هناك لان في الحالة الاخيرة ليس من اعمال السلطة القومية الاجنبية ولكنه نتيجة عقد اتفاق بين شخصين على حسم النزاع بينهما بمحض رضائهما واختيارهما — وكل ما هناك انه بعد صدور حكم هؤلاء المحكمين وتقديمه لقلم كتاب المحكمة وفقا للمادة ٧٢٥ من قانون المرافعات القديم فان الحكم لا يعتبر واجب التنفيذ الا بأمر من قاضي المواد الجزئية او من رئيس المحكمة الابتدائية على حسب الاحوال — وذلك بعد استيفاء الشروط والاجراءات المنصوص عليها في المادة ٤٠٧ من قانون المرافعات القديم الخاصة بالاحكام الصادرة من المحاكم الاجنبية وقد راعى قانون

المرافعات الجديد هذه الحالة وجميعها في المادة ٨٤١ التي أوجبت أن يصدر حكم المحكمين في مصر والا اتبعت في شأنه القواعد المقررة للاحكام الصادرة في بلد اجنبي مما يستتبع منه أن المشرع المصري لا يرى في الاتفاق على محكمين يتصرفون في الخارج ويصدرون احكامهم هناك أمرا يمس النظام العام .

(الطعن رقم ٣٦٩ سنة ٢٢ ق جلسة ١٢/٤/١٩٥٦ س ٧ ص ٥٢٢)
(الطعن رقم ٤٥٠ سنة ٤٠ ق جلسة ٥/٣/١٩٧٥ س ٢٦ ص ٥٣٥)

القاعدة رقم (٤٢) : التحكيم بالصلح والتحكيم بالقضاء :

٦٩- عدم تفويض المحكمين بالصلح يجعلهم محكومون بالقضاء
مما يستوجب ذكر اسمائهم في مشاركة التحكيم .

الاحكام : « والنعى مردود في شقه الثاني بان نص شرط التحكيم الوارد بمشارطة الايجار التي أحال اليها سند الشحن قضى بأن كل نزاع ينشأ من وقت لآخر من هذا العقد - اذا لم يتفق الطرفان - عند قيامه - على احوالته الى محكم واحد يحال الى التحكيم النهائي من اثنين من رجال الاعمال في مدينة لندن يكونان عضوين في « البلطيق » ومن المختصين في المسائل البحرية او في تجارة الحبوب على أن يعين كل طرف واحد منهما ، ولهذين المحكمين حق تعيين حكم مرجح . ويبين من هذا الشرط أن المحكمين غير مفوضين بالصلح ومادام الامر كذلك فانهم يكونون محكمين بالقضاء . ومن ثم فلا حاجة لما تتطلبه المادة ٨٢٤ من قانون المرافعات من ذكر المحكمين باسمائهم . كما أن الواضح من شرط التحكيم أنه أوتر في عدد المحكمين ومن ثم يكون النعى على غير أساس » .

(الطعن رقم ٦٠ سنة ٣٠ ق جلسة ٢٥/٢/١٩٦٥ س ١٦ ص ٢٢٠)
(الطعن رقم ٤٠٦ سنة ٣٠ ق جلسة ١٧/٦/١٩٦٥ س ١٦ ص ٧٧٨)
(الطعن رقم ٣٦٥ سنة ٣١ ق جلسة ١٧/٦/١٩٦٥ س ١٦ ص ٧٨٧)

القاعدة (٤٣) : نطاق شرط التحكيم :

٧٠- الاحالة الواردة في سند الشحن الى شروط مشاركة ايجار السفينة اذا تكون فيما لم يرد بشأنه نص خاص بسند الشحن . مثال بشأن شرط التحكيم .

٧١ - شرط التحكيم الذى يشمل جميع المنازعات الناشئة عن عقد النقل ينصرف الى المطالبة بمقابل كسب الوقت باعتبارها متفرعة عن التفريغ .

الاحكام : « لما كان شرط التحكيم الذى احال اليه سند الشحن فى البند العاشر من نص على ان يكون مقر التحكيم فى لندن فان هذا الشرط هو الذى يجب اعماله دون الشرط الوارد فى مشاركة ايجار السفينة لان الاحالة الواردة فى سند الشحن الى الشروط الواردة فى تلك المشاركة انها تكون فيما لم يرد بشأنه نص خاص بسند الشحن ومن ثم يكون الحكم قد اخطأ حين اعتد بشرط التحكيم الوارد بمشارطة الايجار دون الشرط الوارد بسند الشحن » .

(الطعن رقم ٢٠٦ سنة ٣٠ ق جلسة ١٧/٦/١٩٦٥ س ١٦ ص ٧٧٨)

❊ واذا جاء شرط التحكيم الذى احال اليه البند العاشر من سند الشحن علما شاملا لجميع المنازعات الناشئة عن تنفيذ عقد النقل وكانت عملية تفريغ حمولة السفينة تعتبر على ما يستفاد من نص المادتين ٩٠ ، ٩١ من قانون التجارة البحرى جزءا متما لعملية النقل تكون معها كلا تسرى عليه احكام عقد النقل البحرى - وكانت لطاعة طالب بمقابل كسب الوقت الناتج عن اسراعها فى التفريغ وهو يمثل جزءا من الاجر يقتطع منه نظير المنفعة التى عادت على السفينة من تفريغها فى مدة تقل عن المدة المحددة أصلا - لما كان ذلك ، وكانت مشاركة ايجار السفينة قد تضمنت أيضا نصبا صريحا هو نص البند التاسع منها لتنظيم عملية التفريغ ومواعيدها ومقابل التأخير ومقابل السرعة وكان هذا النص من بين نصوص مشارطة الايجار التى شملتها الاحالة الواردة فى سند الشحن فان المطالبة المتفرعة عن التفريغ طبقا لهذا النص تكون من المنازعات التى ينصرف اليها شرط التحكيم .

(الطعن رقم ٣٦٥ سنة ٣١ ق جلسة ١٧/٦/١٩٦٥ س ١٦ ص ٧٨٧)

القاعدة (٤٤) : اثر القوة القاهرة على شرط التحكيم :

٧٢ - القوة القاهرة لا تهدر شرط التحكيم وانما توقف سريان ميعاده .

الحكم : قيام القوة القاهرة لا يكون من شأنه اهدار شرط التحكيم المتفق

عليه وانما كل ما يترتب عليه هو وقف سريان الميعاد المحدد لعرض النزاع على التحكيم أن كان له ميعاد محدد .

(الطعن رقم ٤٠٦ سنة ٣٠ ق جلسة ١٧/٦/١٩٦٥ س ١٦ ص ٧٧٨)

القاعدة (٥) : تفسير شرط التحكيم :

٧٣ — تفسير شرط التحكيم نزاع موضوعي لا يجوز ابداءه لأول مرة أمام محكمة النقض .

الحكم : وحيث ان حاصل النعى أن الحكم المطعون فيه اخطأ في تفسير شرط التحكيم الوارد في سند الشحن ذلك أن هذا الشرط انما ينصب على المنازعات التي تنشأ عن تنفيذ عقد النقل ، واذ كان موضوع الدعوى هو البحث عن مصدر الضرر الذي أصاب البضاعة والمسئول عنه فانه لا يكون خاضعا لشرط التحكيم .

وحيث ان هذا النعى مردود ذلك ان ما يثيره الطاعن بشأن تفسير شرط التحكيم انما هو نزاع يتعلق بحق محكمة الموضوع في تفسير العقد وتحصيل فهم الواقع منه ، واذ لم يسبق عرضه على محكمة الموضوع فانه لا يجوز ابداءه لأول مرة أمام محكمة النقض ومن ثم يتعين عدم قبول هذا السبب » .

(الطعن رقم ١٣٥ سنة ٣٣ ق جلسة ٧/٢/١٩٦٧ س ١٨ ص ٣٠٠)

القاعدة رقم (٤٦) : شرط التحكيم الوارد في عقد البيع :

٧٤ — شرط التحكيم الوارد في عقد البيع لا يمتد اثره الى الناقل البحري .

الحكم : آثار العقد وفقا لنص المادة ١٤٥ من القانون المدني لا تنصرف الى الغير الذي لم يكن طرفا فيه ولم تربطه صلة بأى من طرفيه ، سواء كانت هذه الآثار حقا أم التزاما واذ كان يبين من تدوينات الحكم المطعون فيه أن الطاعنة (المشتري) قد اتفقت مع الشركة البائعة بمقتضى البيع المبرم بينهما على أن كل نزاع ينشأ عن هذا العقد يكون الفصل فيه من اختصاص هيئة تحكيم ، واذ لم تكن الشركة الناقلة طرفا في هذا العقد ، وانما تتحدد حقوقها والتزاماتها على أساس عقد النقل المبرم بينها وبين الشركة البائعة ، فان شرط التحكيم الوارد في عقد البيع لا يمتد اثره الى الشركة

الناقلة ، ولا يجوز لها التمسك به عند قيام النزاع بين هذه الأخيرة وبين الطاعنة (المشترية) ، وذلك تطبيقاً لمبدأ القوة الملزمة للعقود » .
(الطعن رقم ٥١٠ سنة ٣٥ ق جلسة ١٩٧١/١/٢٠ س ٢١ ص ١٤٦)

القاعدة (٤٧) : زوال التحكيم باستحالته :

٧٥ — يشترط لمنع المحاكم من نظر النزاع عند وجود شرط التحكيم أن يكون تنفيذ التحكيم ممكناً .

الحكم : « لما كان منع المحاكم من نظر النزاع لا يكون الا اذا كان تنفيذ التحكيم ممكناً ، واذا تدعى الطاعنة بسبب النعى انه قد استحال عليها عرض النزاع على التحكيم لان شرط التحكيم الوارد بالمشاركة يوجب اختيار المحكمين من رجال التجارة المقيمين في لندن ، وأن ذلك يفيد أن للمحكمين بصفتهم هذه اعتبار لدى المحكمين ، ولأن قضاء مجلس الوردات الانجليزي قد استقر على أن الاحالة العامة بسند الشحن الى مشاركة الاجار ليس من شأنها أن تجعل شرط التحكيم الوارد بالمشاركة ندمجا في سند الشحن ، فانه يترتب على هذا الذي تقول به الطاعنة — ان صح — ان يزول التحكيم ويصبح كأن لم يكن . ويكون للطاعنة — للمطالبة بحقها وحتى لا تحرم من عرض منازعتها على أية جهة — للفصل فيها — أن تلجأ الى المحاكم لعرض النزاع عليها من جديد لانها هي صاحبة الولاية العامة في الفصل في جميع المنازعات الا ما استثنى منها بنص خاص » .

(الطعن رقم ٥١ سنة ٣٦ ق جلسة ١٩٧٠/٤/١٤ س ٢١ ص ٥٩٨)

(الطعن رقم ٤٥٠ سنة ٤٠ ق جلسة ١٩٧٥/٣/٥ س ٢٦ ص ٥٣٥)

القاعدة رقم (٤٨) : شرط التحكيم لا يتعلق بالنظام العام :

٧٦ — اتفاق المتعاقدين على الالتجاء الى التحكيم انظر ما ينشأ بينهم من نزاع لا يتعلق بالنظام العام ومن ثم يجوز النزول عنه صراحة او ضمناً لا يجوز للمحكمة ان تقضى باعمال هذا الشرط من تلقاء نفسها وانما يتعين التمسك به قبل الكلام في الموضوع .

الحكم : اذا كان مفاد نص المادة ٨١٨ من قانون المرافعات السابق الذي ينطبق على واقعة الدعوى — وعلى ما جرى به قضاء محكمة النقض — تخويل المتعاقدين الحق في الالتجاء الى التحكيم لنظر ما قد ينشأ

بينهم من نزاع كانت تختص به المحاكم أصلا ، فان اختصاص جهة التحكيم بنظر النزاع ، وان كان يرتكن أساسا الى حكم القانون الذي أجاز استثناء سلب اختصاص جهات القضاء ، الا انه ينبغي مباشرة وفي كل حالة على اتفاق الطرفين ، وهذه الطبيعة الاتفاقية التي يتسم بها شرط التحكيم ، وتتخذ قواما لوجوده تجعله غير متعلق بالنظام العام ، فلا يجوز للمحكمة أن تقضى بأعماله من تلقاء نفسها ، وانما يتعين التمسك به امامها ، ويجوز النزول عنه صراحة أو ضمنا ، ويسقط الحق فيه ، فيها لو أثر متأخرا بعد الكلام في الموضوع ، اذ يعتبر السكوت عن ابدائه قبل نظر الموضوع نزولا ضمنا ، عن التمسك به — واذ كان ماصدر من الخصم صاحب المصلحة في التمسك به ، قبل ابدائه من طلب الحكم في الدعوى دون تمسكه بشرط التحكيم ، وطلب التأجيل للصلح ، والاتفاق على وقف الدعوى لاتهامه ، يفيد تسليبه بقيام النزاع امام محكمة مختصة ، ومواجهته موضوع الدعوى ، فانه بذلك يكون قد تنازل ضمنا عن الدفع المشار اليه مما يسقط حقه فيه .

(الطعن رقم ١٩٤ سنة ٣٧ ق جلسة ١٩٧٢/٢/١٥ س ٢٣ ص ١٦٨)

(الطعن رقم ١٦٧ سنة ٣١ ق جلسة ١٩٦٦/٥/٢٤ س ١٧ ص ١٢٢٣)

(الطعن رقم ٩ سنة ٤٢ ق جلسة ١٩٧٦/٦/١٦ س ٢٧ ص ١٣٨)

(الطعن رقم ٧١٤ سنة ٤٧ ق جلسة ١٩٨٢/٤/٢٦ لم ينشر بعد)

القاعدة رقم (٤٩)

٧٧ — الدفع بعدم قبول الدعوى لوجود شرط التحكيم لا بعدد دفعا موضوعيا .

٧٨ — قضاء محكمة أول درجة بعدم قبول الدعوى لوجود شرط التحكيم لا تستنفذ به المحكمة ولايتها .

الحكم : لما كانت المادة ١١٥ / ١ من قانون المرافعات تنص على ان الدفع بعدم قبول الدعوى يجوز ابداءه في ايه حالة كانت عليها ، وكان المقصود بهذا الدفع هو الدفع بعدم القبول الموضوعي فلا ينطبق حكم هذه المادة على الدفع الذي يتخذ اسم عدم القبول لان العبرة هي بحقيقة الدفع ومرماه وليس بالتسمية التي تطلق عليه ، وكان التحكيم هو — وعلى

ما جرى به قضاء هذه المحكمة — طريق استثنائي لفض المنازعات قوامه الخروج عن طرق التقاضي العادية ، ولا يتعلق شرط التحكيم بالنظام العام فلا يجوز للمحكمة أن تقضى بأعماله من تلقاء نفسها وإنما يتعين التمسك به أمامها ويجوز النزول عن صراحة أو ضمنا ، ويسقط الحق فيه لو أثر متأخرا بعد الكلام في الموضوع ، إذ يعتبر السكوت عن ابدائه قبل نظر الموضوع نزولا ضمنيا عن التمسك به ، ومن ثم فإن الدفع بعدم قبول الدعوى لوجود شرط التحكيم لا يعد دفعا موضوعيا مما ورد ذكره في المادة ١١٥ / ١ سالفة البيان ، لما كان ذلك فإن محكمة أول درجة اذ قبلت هذا الدفع وحكمت بعدم قبول الدعوى لا تكون قد استنفدت ولايتها في نظر موضوع الدعوى فاذا استؤنف حكمها وقضت محمة الاستئناف بالقاء هذا الحكم وبرفض الدفع فإنه كان يتعين عليها في هذه الحالة ان تعيد الدعوى الى محكمة أول درجة لنظر موضوعها لأن هذه المحكمة لم تقل كلمتها فيه ، ولا تملك محكمة الاستئناف الفصل في الموضوع لما يترتب على ذلك من تقويت إحدى درجات التقاضي على الخصوم واذا خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر وفصل في موضوع الدعوى فإنه يكون قد أخطأ في تطبيق القانون بما يستوجب نقضه لهذا السبب .

(الطعن رقم ٩ سنة ٤٢ ق جلسة ١٩٧٦/١/٦ س ٢٧ ص ١٣٨)

القاعدة رقم (٥٠)

٧٩ — يرجع في شأن تقرير صحة شرط التحكيم الى قانون البلد الذي انتق على اجراء التحكيم فيه . مثال .

٨٠ — القانون الاجنبى واقعه يجب اقامة الدليل عليها .

الحكم : وحيث أن حاصل الوجه الثالث أن على القاضي الوطنى قبل أن يتخلى عن اختصاصه للمحكمين في الخارج أن يتثبت من صحة شرط التحكيم ومطابقته للنظام العام في مصر باعتبار ذلك مسألة أولية فاذا تبين له صحة هذا الشرط عمله والا قضي ببطالانه وتصدى لنظر الدعوى ، واذا كان الطاعن قد دفع ببطالان شرط التحكيم لمخالفته لنص المادة ٨٢٣ من قانون المرافعات (القديم) وكانت محكمة الاستئناف قد حجبت نفسها عن الفصل في هذه المسألة الأولية بمقولة ان قواعد الاجراءات في القانون المصرى

لا تنطبق على التحكيم الذى يتم فى الخارج فان حكمها يكون قد خالف القانون وأخطأ فى تطبيقه .

وحيث ان هذا النعى غير سديد ، ذلك انه لما كان الثابت ان شرط التحكيم المنصوص عليه فى مشاركة الإيجار قد نص على أن يسوى النزاع فى « لندن » طبقا لقانون التحكيم الانجليزى لسنة ١٩٥٠ ، وكان المشرع قد أقر الاتفاق على اجراء التحكيم فى الخارج ولم يرفى ذلك ما يمس النظام العام ، فانه يرجع فى شأن تقرير صحة شرط التحكيم وترتيبه لأثاره الى قواعد القانون الانجليزى باعتباره قانون البلد الذى اتفق على اجراء التحكيم فيه بشرط عدم مخالفة تلك القواعد للنظام العام واذ كان الطاعن لم يقدم الدليل على القانون الانجليزى المشار اليه باعتباره واقعة يجب ان يقيم الدليل عليها حتى تتبين المحكمة مدى صحة ما ادعاه من بطلان شرط التحكيم لمخالفته للنظام العام وكان الحكم المطعون فيه اعتبر هذا الشرط صحيحا مرتبا لأثاره فانه لا يكون قد خالف القانون أو أخطأ فى تطبيقه .

(الطعن رقم ٥٣ لسنة ٤٢ ق جلسة ١٩٨١/٢/٩ لم ينشر بعد)

القاعدة رقم (٥١)

٨١ - مجرد طلب التأجيل لا يعد كلاما فى الموضوع يسقط الحق فى التمسك بشرط التحكيم .

٨٢ - عدم تضمن شرط التحكيم أسماء المحكمين طبقا لما أوجبه المادة ٥٠٢ / ٣ مرفعات لا يبطل الشرط .

الحكم : وحيث ان مما تنعاه الطاعنة على الحكم المطعون فيه الخطأ فى تطبيق القانون ، وفى بيان ذلك تقول ان الحكم قضى بسقوط حقها فى التمسك بشرط التحكيم بمتولة انها تنازلت عنه ضمنا بتعرضها لموضوع الدعوى ، كما اعتبر التحكيم باطلا لعدم تعيين أسماء المحكمين فى اتفاق التحكيم أو فى اتفاق مستقل اعمالا لنص المادة ٥٠٢ / ٣ من قانون المرافعات ، وبذلك يكون قد طبق القانون المصرى على تحكيم دولى متفق على اجرائه فى لندن مما يعيبه بالخطأ فى تطبيق القانون بما يستوجب نقضه .

وحيث ان هذا النعى سديد ، ذلك ان شرط التحكيم - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - لا يتعلق بالنظام العام فلا يجوز للمحكمة أن تقضى

بأعماله من تلقاء نفسها وإنما يتعين التمسك به أمامها ، ويجوز النزول عنه صراحة أو ضمنا ، ويسقط الحق فيه فيما لو أثر متأخرا بعد الكلام في الموضوع ، كما ان قاضى الموضوع يخضع لرقابة محكمة النقض في تكييفه للطلبات التى يبيدها الخصم قبل التمسك بشرط التحكيم للوقوف على ما اذا كانت تعد تعرضا لموضوع الدعوى من شأنه أن يسقط الحق في التمسك بهذا الشرط ، لما كان الحكم المطعون فيه قد اعتبر طلب الطاعة تأجيل الدعوى لا كثر من مرة لضم الدعوى رقم ٦١٢ سنة ١٩٧٣ مدنى كلى اسكندرية — قبل تمسكها بشرط التحكيم — تنازلا ضمينا عن التمسك بهذا الشرط ، وكان التكلم في الموضوع المسقط للدفع الواجب ابداءه قبل التكلم في الموضوع انما يكون بابداء أى طلب أو دفاع في الدعوى يمس موضوعها أو مسألة فرعية فيها ينطوى على التسليم بصحتها سواء ابدى كتابة أو شفاهة ، فان طلب التأجيل على الصورة السالف بيانها لا يدل بذاته على مواجهة الموضوع واذ رتب الحكم المطعون فيه على هذا الطلب سقوط حق الطاعة في التمسك بشرط التحكيم فانه يكون قد اخطأ في تطبيق القانون وفضلا عما تقدم فانه لما كان الثابت ان شرط التحكيم الوارد بمشارطة الإيجار موضوع الدعوى قد نص على احالة كل ما ينشأ عنها من نزاع الى التحكيم في لندن ، وكان المشرع قد اقر الاتفاق على اجراء التحكيم في الخارج ولم ير في ذلك ما يمس النظام العام فانه يرجع في تقرير صحة شرط التحكيم وترتيبه لآثاره الى قواعد القانون الانجليزى باعتباره قانون البلد الذى اتفق على اجراء التحكيم فيه بشرط ألا يكون فى قواعد ذلك القانون ما يخالف قواعد النظام العام في مصر ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد تطرق — بعد أن قضى بسقوط حق الطاعة في التمسك بشرط التحكيم — الى اعتبار هذا الشرط باطلا لعدم تضمنه اسماء المحكمين طبقا لما اوجبه المادة ٣/٥.٢ مرافعات فانه يكون قد اخطأ في تطبيق القانون باخضاعه هذا الشرط للقانون الانجليزى الواجب التطبيق . ولا محل للقواعد باستبعاد احكام القانون الانجليزى لمخالفتها لنص المادة ٥.٢ / ٣ مرافعات — على فرض صحة ذلك — اذ ان مناط استبعاد احكام القانون الاجنبى الواجب التطبيق — وفق المادة ٢٨ من القانون المدنى — هو ان تكون هذه الاحكام

مخالفة للنظام العام في مصر أى متعارضة مع الأسس الاجتماعية أو السياسية أو الاقتصادية أو الخلقية في الدولة مما يتعلق بالمصلحة العليا للمجتمع بها لا يكتفى معه أن تتعارض مع نص قانونى آمر ، وإذ كانت المادة ٥٠٢ / ٣ مراعيات بما اشترطته من وجوب بيان أسماء المحكمين في مشاركة التحكيم أو في اتفاق مستقل لا تتعلق بالنظام العام على النحو السالف بيانه فان مخالفتها لا تنهض مبررا لاستبعاد تطبيق القانون الاجنبى الواجب التطبيق .

(الطعن رقم ٧١٤ سنة ٤٧ ق جلسة ١٩٨٢/٤/٢٦ لم ينشر بعد)

القاعدة (٥٢)

٨٢ — اغفال الحكم الرد على ما تمسكت به الطاعنة من ان القانون الانجليزى يحول دون عرض النزاع على هيئة التحكيم في لندن يعنيه بالتقصير .

الحكم : وحيث ان مما تبناه الطاعنة على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ في تطبيقه والقصور في التسيب ، وفي بيان ذلك تقول انها تمسكت امام محكمة الاستئناف بأن في القضاء بعدم قبول الدعوى لوجود شرط التحكيم انكارا للعدالة وحرمانا للطاعنة من الحماية القانونية اذ يصبح حقها وليس له جهة يمكن اللجوء اليها للمطالبة به سواء كانت قضائية او هيئة تحكيم ، ذلك انه وان كان الحكم بعدم القبول يلزم الطاعنة باللجوء الى هيئة التحكيم في لندن ، الا أن القضاء الانجليزى وعلى راسه مجلس اللوردات قد استقر على أن الاحالة العامة في سند الشحن على مشاركة ايجار السفينة لا تجعل الاتفاق على التحكيم المنصوص عليه فيها مندجا في سند الشحن ، ومؤدى هذا تعذر عرض النزاع على هيئة التحكيم لعدم اختصاصها بنظره ، وقالت الطاعنة انها قدمت لمحكمة الاستئناف ترجمة رسمية لحكم صادر من مجلس اللوردات في نزاع مماثل ، وان الحكم المطعون فيه اغفل الرد على هذا الدفءاع الجوهري وقضى بتأييد الحكم المستأنف فخالف القانون وأخطأ في تطبيقه بما يستوجب نقضه .

وحيث ان الثابت من مذكرة الطاعنة المقدمة لجلسة ٣ / ١ / ١٩٧١ رقم ٦ دوسيه الملف الاستئنافية انها تمسكت امام محكمة الاستئناف بدفءاعها

البين في وجه النعى والذي يتضمن أن القانون الانجليزي يحول دون عرض النزاع على هيئة التحكيم اذا وردت الاحالة في سند الشحن بصيغة عامة على شرط التحكيم الوارد بمشارطة الايجار كما قدمت ترجمة لحكم صادر من مجلس اللوردات . ولما كان هذا الدفاع جوهريا قد يتغير به ان صح وجه الراى فى الدعوى حتى لا تحرم الطاعنة من جهة تلجأ اليها للمطالبة بحقوقها ، واذا أغفل الحكم المطعون فيه الرد على هذا الدفاع ولم يعرض للمستند المقدم من الطاعنة تأييدا له فانه يكون معيبا بالقصور بما يوجب نقضة دون حاجة لبحث باقى اوجه الطعن .

(الطعن رقم ٣٧٦ سنة ٤١ ق جلسة ١٩٧٥/٤/٣٠ س ٢٦ ص ٩٠٤)

مسئولية الناقل البحرى

القاعدة (٥٢) : التزام الناقل التزام بتحقيق غاية :

٨٤ — التزام الناقل بضمان وصول الاشياء المراد نقلها سليمة الى المرسل اليه هو التزام بتحقيق غاية . يكفى ان يقوم المرسل اليه باثبات ان التلف او الهلاك قد حدث اثناء تنفيذ عقد النقل .

٨٥ — لا ينفضى التزام الناقل الا بالتسليم الفعلى .

الاحكام : ان عقد النقل يلقى على عاتق الناقل التزاما بضمان وصول الاشياء المراد نقلها سليمة الى المرسل اليه . وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية فاذا تلفت هذه الاشياء او هلكت فانه يكفى ان يثبت المرسل اليه ان ذلك حدث اثناء تنفيذ عقد النقل ويعتبر هذا منه اثباتا لعدم قيام الناقل بالتزامه فتقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة الى اثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترتفع هذه المسؤولية الا اذا اثبت هو ان التلف او الهلاك نشأ عن عيب فى ذات الاشياء المنقولة او بسبب قوة قاهرة أو خطأ من مرسلها .

ولا ينتهى عقد النقل الا بتسليم الاشياء المنقولة الى المرسل اليه ومن ثم فان التزام الناقل لا ينفضى بوصول تلك الاشياء سليمة الى جهة الوصول ولو اخطر المرسل اليه بوصولها واعذر باستلامها طالما أنه لم يتسلمها فعلا فان الناقل يكون مسئولا عن سلامتها وانما يكون له اذا شاء التخلص من هذه المسؤولية فى حالة امتناع المرسل اليه عن استلام الاشياء ان يلجأ

الى محكمة المواد الجزئية لاثبات حالتها والامر بايداعها احد المخازن أو للاذن له ببيع جزء منها بقدر اجرة النقل وفتا للمادة ١٠٠ من قانون التجارة .

(الطعن رقم ٢٥٣ سنة ٣٢ ق جلسة ١٥/١٢/١٩٦٦ س ١٧ ص ١٩٢٦)
(الطعن رقم ٤٥٢ سنة ٤٢ ق جلسة ٢٠/٦/١٩٧٧ س ٢٨ ص ١٤٥٢)

● لما كان التزام الناقل البحرى التزاما بتحقيق غاية هى نقل البضاعة وتسليمها الى المرسل اليه كاملة وسليمة فى ميناء الوصول فى الميعاد المحدد ولا ترتفع المسؤولية عن الناقل الا بعد ان يثبت ان تخلفه عن تنفيذ التزامه انما يرجع الى سبب اجنبى لا يدل عليه ، وكان البين من مدونات الحكم المطعون فيه ان الطاعنة فور تسليمها لرسالة الحديد فى ٢٧ / ٥ / ٧٠ واكتشافهما وجود عجز بها بادرت بتقديم احتجاج سلم للطعون ضدها فى ٢٨ / ٥ / ٧٠ اوضحت به مقدار العجز فان الحكم المطعون فيه اذ اقام قضاءه برفض الدعوى على ان العجز فى البضاعة ومقداره لم يثبت الا بعد اتتام الاجراءات الجمركية فى ٧ / ٦ / ٧١ أى بعد تسليم البضاعة بوقت طويل الامر الذى يتعذر معه القطع باطمئنان بارجاع العجز الى فعل قبل انتهاء الرحلة البحرية بالتسليم دون ان تقدم المطعون ضدها ما يثبت تسليم رسالة الحديد الى الطاعنة كاملة فى ميناء الوصول ودون التلفات لما تضمنه الاحتجاج المسلم للمطعون ضدها فور تسليم الطاعنة للرسالة والرد عليه فان الحكم المطعون فيه يكون قد اخطأ فى تطبيق القانون وشابه التصور بما يوجب نقضه والاحالة دون حاجه لبحث باقى اسباب الطعن .

(الطعن رقم ٤١٨ سنة ٤٤ ق جلسة ٣/٤/١٩٧٨ لم ينشر)
(الطعن رقم ٣٢١ سنة ٤٤ ق جلسة ٢٧/٦/١٩٧٧ س ٢٨ ص ١٥١٤)

القاعدة رقم (٥٣)

٨٦ — التزام الناقل بتسليم البضاعة المشحونه بالقدر والحال التى وضعت بها فى سند الشحن . مثال .

الحكم : التزام الناقل البحرى — وعلى ماجرى به قضاء هذه المحكمة — هو التزام بتحقيق غاية هى تسليم البضاعة المشحونة كاملة

وسليمية الى المرسل اليه في ميناء الوصول ، ومن ثم لا ينقض عقد النقل وتنتهى معه مسئولية الناقل الا بتسليم البضاعة المشحونة الى المرسل اليه أو نائبه تسليما فعلياً بالقدر والحال التى وصفت بها في سند الشحن أو اذا اثبت أن العجز أو التلف يرجع الى قوة قاهرة أو سبب أجنبى لايدلغ فيه ، لما كان ذلك وكان الثابت فى الاوراق أن الشركة الطاعنة قد اثبتت فى سند الشحن عدد ووزن صناديق الشاى التى تعهدت بنقلها فانها تلتزم بتسليم المرسل اليه هذه البضاعة المشحونة بالحالة التى وصفت بها فى سند الشحن واذا اقتصر الايصال المقدم منها على تسليم صناديق الشاى عددا ودون وزن فان هذا التسليم لا تنتهى به مسئولية الشركة الناقلة .

(الطعن رقم ٢٣٥ سنة ٤٢ ق جلسة ١٩٧٨/١٢/٢٥ لم ينشر)

القاعدة (٥٤) : شروط الاعفاء من المسئولية .

٨٧ — صحة شرط اعفاء الناقل من المسئولية عن الهلاك أو التلف بسبب مخاطر البحر .

٨٨ — مخاطر البحر اذا كانت غير متوقعة الحدوث أو غير مستطاع دفعها تعد من قبيل القوة القاهرة التى تصلح سببا قانونيا للاعفاء .

الحكم : متى كان شرط الاعفاء من مسئولية الناقل عن التلف أو الهلاك الذى ترجع أسبابه الى مخاطر البحر يعد شرطا صحيحا فانه يترتب عليه اعفاء الناقل من المسئولية عند وقوع هذه المخاطر ، ما لم يثبت صاحب البضاعة أن التلف أو الهلاك يرجع الى خطأ الناقل .

مخاطر البحر ، وان كانت تصلح فى ذاتها سببا اتفاقيا للاعفاء من المسئولية ولو كانت متوقعة الحدوث أو يمكن دفعها ، الا ان هذه المخاطر اذا بلغت من الشدة مدى يجعلها غير متوقعة الحدوث أو غير مستطاع دفعها فانها تعد من قبيل القوة القاهرة التى تصلح سبب قانونيا للاعفاء ، فاذا كان الحكم المطعون فيه استند فى صدد الاعفاء من المسئولية الى ما ورد به من « أن التقرير البحرى — الذى تأيد بما اثبت بدفتر يومية الباخرة — يرجع سبب العجز الى الحالة الجوية الشديدة الشاذة التى صادفت السفينة فى رحلتها من أمواج عالية وعواصف طاغية أطاحت بجزء من بضاعة السطح التى كانت تضم القدر الفائت موضوع هذه الدعوى

رغم الجهودات الشاقة التى قام بها الربان والبحارة لمقاومة تلك الحالة الشاذة « فان هذا الذى اثبتته الحكم يكفى بذاته لتوفر عنصر القوة القاهرة من حيث الخروج عن نطاق ما هو متوقع حدوثه عادة وعدم استطاعة دفع الخطر الناجم عنه ، ويصاح سببا قانونيا للاعفاء من المسؤولية .

(الطعن رقم ٢٧٢ سنة ٣١ ق جلسة ١٧/٥/١٩٦٦ س ١٧ ص ١١٢٩)

القاعدة (٥٥)

٨٩ - تكون مسؤولية الناقل عما يصيب البضاعة من تلف بعد انقضاء عقد النقل البحرى وتسليم البضاعة مسؤولية تقصيرية .

٩٠ - التعويض فى المسؤولية التقصيرية يشمل كل ضرر مباشر متوقعا كان أو غير متوقع .

الحكم : لما كان الحكم الابتدائى والحكم المطعون فيه قد انتهى كلاهما الى أن التلف الذى أصاب الرسالة نتيجة اندفاع المياه من مواسير الباهرة الى الرصيف الذى كانت عليه البضاعة حيث بعد انتهاء الرحلة البحرية وتسليم البضاعة الى الوزارة الطاعنة ، فان التكيف الصحيح لمسئولية الشركة المطعون ضدها (النافذة) فى هذه الحالة أنها مسؤولية تقصيرية لا عقدية ، حيث ينقض عقد النقل بالتنفيذ وتسليم البضاعة .

لما كان التعويض فى المسؤولية التقصيرية يشمل كل ضرر مباشر ، متوقعا كان هذا الضرر ، أو غير متوقع ويقوم الضرر المباشر وفقا للمادة ٢٢١ / ١ من القانون المدنى على عنصرين أساسيين هما الخسارة التى لحقت المضرور والكسب الذى فاتته . وكان الحكم المطعون فيه قد اقتصر فى تقدير التعويض على قيمة البضاعة حسب غواتير الشراء ، مغفلا فى تقديره عنصر أساسيا من عناصر الضرر هو ما عساه يكون قد فاتت الوزارة الطاعنة من كسب ، فانه يكون قد خالف القانون واخطأ فى تطبيقه .

(الطعن رقم ٤٢٣ سنة ٣١ ق جلسة ١١/١١/١٩٧٤ س ٢٥ ص ١٢١٠)

التعويض عن هلاك أو تلف البضاعة

القاعدة رقم (٥٦) :

٩١ - تقدير التعويض من سلطة قاضى الموضوع .

الأحكام : تقدير التعويض متى قامت أسبابه ولم يكن فى القانون نص

يلتزم بالتباعد معايير معينة في خصوصية هو من سلطة قاضي الموضوع ولا معتب عليه من محكمة النقض في ذلك متى كان قد بين عناصر الضرر ووجه احتية طالب التعويض فيه .

- (الطعن رقم ٣٧٥ سنة ٣٢ ق جلسة ١٦/٢/١٩٦٧ س ١٨ ص ٣٧٣)
 (الطعن رقم ٣١٠ سنة ٣٤ ق جلسة ٢٨/١٢/١٩٦٧ س ١٨ ص ١٩٤٣)
 (الطعن رقم ٣١٠ سنة ٣٢ ق جلسة ١٩/٥/١٩٦٦ س ١٧ ص ١٢٠١)
 (الطعن رقم ٣٦٨ سنة ٣٤ ق جلسة ٢٨/٣/١٩٦٨ س ١٩ ص ٦٥٥)
 (الطعن رقم ٤٢٤ سنة ٣٦ ق جلسة ٨/٦/١٩٧٢ س ٢٣ ص ١٠٧٥)

القاعدة رقم (٥٧) :

٩٢ - تعيين عناصر الضرر من مسائل القانون .

الأحكام : تعيين العناصر المكونة قانونا للضرر والتي يجب أن تدخل في حساب التعويض يعد - وعلى ما جرى به قضاء محكمة النقض - من مسائل القانون التي تخضع لرقابة محكمة النقض .

- (الطعن رقم ٩٢ سنة ٣٤ ق جلسة ٢٤/٤/١٩٦٨ س ١٩ ص ٨٣٧)
 (الطعن رقم ٤٥ سنة ٣٦ ق جلسة ٣١/٣/١٩٧٠ س ٢١ ص ٥٣٨)
 (الطعن رقم ٢٠٦ سنة ٣٦ ق جلسة ٨/١٢/١٩٧٠ س ٢١ ص ١٢٠٨)
 (الطعن رقم ٣٥٥ سنة ٣٦ ق جلسة ٤/٢/١٩٧١ س ٢٢ ص ١٧٢)
 (الطعن رقم ١٢٩ سنة ٣٦ ق جلسة ١٣/٥/١٩٧٢ س ٢٣ ص ٨٩٤)
 (الطعن رقم ٥٦٩ سنة ٤٠ ق جلسة ٢٦/٥/١٩٧٥ س ٢٦ ص ١٠٧٨)

القاعد رقم (٥٨) :

٩٣ - المدين في المسؤولية العقدية يلتزم بتعويض الضرر المتوقع عادة وقت التعاقد والضرر يقاس بمعيار موضوعي لا شخصي .

الأحكام : المدين في المسؤولية العقدية لا يلتزم في غير حالتي الغش والخطأ الجسيم الا بتعويض الضرر الذي يمكن توقعه عادة وقت التعاقد ، وذلك عملا بالمادة ٢٢١ / ١ من القانون المدني ويشمل تعويض الضرر مالحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب ، والضرر المتوقع يقاس بمعيار موضوعي لا بمعيار شخصي ، بمعنى انه هو ذلك الضرر الذي يتوقعه

الشخص المعتاد في مثل الظروف الخارجية التي وجد فيها المدين لا الضرر الذي يتوقعه هذا المدين بالذات .

- (الطعن رقم ٢٨٨ سنة ٣٥ ق جلسة ١٢/٦/١٩٦٩ س ٢٠ ص ٩٣٩)
- (انطعن رقم ٤٥ سنة ٣٦ ق جلسة ٣١/٣/١٩٧٠ س ٢١ ص ٥٣٨)
- (انطعن رقم ٢٠٦ سنة ٣٦ ق جلسة ٨/١٢/١٩٧٠ س ٢١ ص ١٢٠٨)
- (الطعن رقم ١٤٥ سنة ٣٨ ق جلسة ١٧/٤/١٩٧٣ س ٢٤ ص ٦١٦)
- (الطعن رقم ٣٥٥ سنة ٣٦ ق جلسة ٤/٢/١٩٧١ س ٢٢ ص ١٧٢)

القاعدة (٥٩) :

٩٤ — لم يبين القانون البحري ، كما لم تتناول معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ بيان طريقة تقدير التعويض ، مما يتعين معه الرجوع للقواعد العامة في القانون المدني .

الأحكام : لم يبين القانون البحري طريقة تقدير التعويض الذي يلتزم به الناقل عن عجز البضاعة المنقولة وهلاكها . كما خلت معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن والصادر بها مرسوم بقانون في ٣١ / ١ / ١٩٤٤ من بيان طريقة تقدير هذا التعويض واكتفت بوضع حداً أقصى للتعويض عن الهلاك والتلف اللذان يلحقان البضائع التي لم يتضمن سند الشحن بيان جنسها وقيمتها ، لما كان ذلك فانه يتعين تقدير التعويض ونفاً للقواعد العامة الواردة في القانون المدني في شأن المسؤولية التعاقدية بصفة عامة على الايجاز التعويض المقضي به الحد الأقصى المقرر في المعاهدة في حالة عدم بيان جنس البضاعة وقيمتها في سند الشحن .

- (الطعن رقم ٢٨٨ سنة ٣٥ ق جلسة ١٢/٦/١٩٦٩ س ٢٠ ص ٩٣٩)
- (الطعن رقم ٣٥٥ سنة ٣٦ ق جلسة ٤/٢/١٩٧١ س ٢٢ ص ١٧٢)
- (الطعن رقم ١٤٥ سنة ٣٨ ق جلسة ٣٠/٤/١٩٧٣ س ٢٤ ص ٦١٦)
- (الطعن رقم ١٧٣ سنة ٤١ ق جلسة ١٧/٤/١٩٧٥ س ٢٦ ص ٨٩٠)
- (الطعن رقم ٥٦٩ سنة ٤٠ ق جلسة ٢٦/٥/١٩٧٥ س ٢٦ ص ١٠٧٨)

القاعدة رقم (٦٠) :

٩٥ — يسأل الناقل عن هلاك البضاعة او فقدها بمقدار الثمن الذي ينتج من بيعها في ميناء الوصول .

٩٦ - القيمة السوقية للبضاعة هو سعرها في السوق الحرة التي تخضع لقواعد العرض والطلب ولا عبء بالسعر الجبرى للبضاعة .

٩٧ - لا يحول دون معرفة ما تساويه البضاعة الفاقدة في السوق الحرة في ميناء الوصول وجود سعر جبرى للبضاعة في هذا الميناء .

٩٨ - يجب لاعتبار الضرر متوقعا ان يتوقعه الشخص العادى في مثل الظروف الخارجية التي وجد فيها المدين وقت التعاقد .

الأحكام : لما كانت المادة ٢٢١ من القانون المدنى تقضى بأن يشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب بشرط أن يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام ، فان مقتضى ذلك أن الناقل يكون مسئولا عن هلاك البضاعة أو فقدها أثناء الرحلة البحرية بمقدار الثمن الذى ينتج من بيعها في ميناء الوصول لأن هذا الثمن هو الذى يمثل الخسارة التى لحقت صاحبها والكسب الذى فاتته اذا كان ثمن البيع في ميناء الوصول يزيد على ثمن شرائها .

● الناقل يلتزم في حالة فقد البضاعة أو هلاكها أثناء الرحلة بتعويض صاحبها عما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب ، ويقتضى ذلك حساب التعويض على أساس القيمة السوقية للبضاعة الفاقدة أو الهالكة في ميناء الوصول اذا كانت هذه القيمة تزيد على سعر شراء البضاعة ، على ألا يجاوز التعويض الذى يلتزم به الناقل الحد الاقصى المقرر في البند الخامس من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن وهو مائة جنيه انجليزى عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن ودون هذا البيان في سند الشحن .

● المقصود بالقيمة السوقية للبضاعة هو سعرها في السوق الحرة التى تخضع لقواعد العرض والطلب ، ولا يعتد في تقدير التعويض بالسعر الذى فرضته وزارة التهمين لتبيع به البن للتجار المحليين ، ذلك لان الضرر الذى لحقها نتيجة عدم بيعها البن الذى فقد أو تلف بهذا السعر ليس مما كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد لان هذا السعر الجبرى هو سعر تحكمى فرضته الوزارة نفسها ودخلت في تحديده عوامل غريبة عن التعاقد

وتد راعت الوزارة فى تحديده أن تجنى من ورائه ربحا كبيرا تعوض به ما تخسره فى سبيل توفير مواد التموين الأخرى الضرورية للشعب ، هذا علاوة على أن هذا السعر قابل للتغيير فى أى وقت لأن تحديدته يخضع للظروف الاستثنائية التى دعت الى غرضه .

● يجب لاعتبار الضرر متوقعا أن يتوقعه الشخص العادى فى مثل الظروف الخارجية التى وجد فيها المدين وقت التعاقد ، ولا يكفى توقع سبب الضرر نحسب بل يجب أيضا توقع مقداره ومداه . واذ كان لا يمكن للناتل العادى أن يتوقع مقدار الكسب الذى يغوت الوزارة الطاعنة نتيجة فرضها السعر الجبرى فى حالة تلف البضاعة أو فقدها لأنه لا يستطيع الالمام بالأسعار الجبرية التى تفرض فى البلاد التى ترسل إليها سفنه وما يطرأ عليها من تغيير ، فان الناتل لا يكون مسئولا عن فوات هذا الكسب وإنما يسأل فقط عما فات الطاعنة من كسب بسبب زيادة سعر البضاعة التالفة أو الفاقدة فى السوق الحرة فى ميناء الوصول على سعر شرائها .

● لا يحول دون معرفة ما تساويه البضاعة الفاقدة فعلا فى السوق الحرة فى ميناء الوصول وجود سعر جبرى للبن فى هذا الميناء اذ فى امكان المحكمة تحديد هذه القيمة بالاستهداء بقيمة البضاعة فى ميناء قريب لميناء الوصول به سوق حرة للبن وتمائل ظروفه ميناء الوصول مع ملاحظة أن الدائن يقع عليه اثبات الضرر الذى يدعيه ومن ثم يجب للقضاء للوزارة بالتعويض عما فانها من كسب أن يثبت أن سعر البن فى السوق الحرة فى ميناء الوصول كان يزيد على سعر شرائها له .

(الطعن رقم ٢٨٨ سنة ٣٥ ق جلسة ١٢/٦/١٩٦٩ س ٢٠ ص ٩٣٩)
 (الطعن رقم ٢٠٦ سنة ٣٦ ق جلسة ٨/١٢/١٩٧٠ س ٢١ ص ١٢٠٨)
 (الطعن رقم ٤٥ سنة ٣٦ ق جلسة ٣١/٣/١٩٧٠ س ٢١ ص ٥٣٨)
 (الطعن رقم ١٤٥ سنة ٣٨ ق جلسة ١٧/٤/١٩٧٣ س ٢٤ ص ٦١٦)

معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤

القاعدة رقم (٦٦) : شروط تطبيق المعاهدة :

٩٩ — يشترط لتطبيق معاهدة بروكسل أن يكون سند الشحن محررا فى دولة من الدول الموقعة عليها أو المنضمة إليها ، وأن يكون الناتل

والشاحن منتمييان لاحدى هذه الدول ، وان يكون النقل بين مينائين تابعين لدولتين مختلفتين .

الأحكام : تنص معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن والتي وافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ وانضمت اليها واصدرت مرسوما بقانون في ٣١ يناير سنة ١٩٤٤ يقضى بالعمل بها من ٢٩ مايو ١٩٤٤ في مادتها العاشرة على أن تسرى أحكام هذه المعاهدة على كل سند شحن يعمل في احدى الدول المتعاقدة ومفاد هذا النص — وقد ورد في المعاهدة التي أصبحت تشريعا نافدا المنقول في مصر — أن أحكام المعاهدة تسرى على العلاقة القانونية المترتبة على النقل البحري بين الناقل والشاحن اذا كان سند الشحن محررا في دولة من الدول الموقعة عليها أو المنضمة اليها. وكان الناقل والشاحن ينتميان لـ... إلى تلك الدول وأن يكون النقل بين مينائين لدولتين مختلفتين .

ولما كان الثابت من الاوراق أن سند الشحن الذى استندت اليه الطاعنة (وزارة التكوين المرسل اليها) قد حرر في ايطاليا لنقل الشحنة من ميناء ايطالى الى ميناء مصرى ، وان كلا من الشاحنة والشركة الناقلة تحمل الجنسية الايطالية ، وكانت ايطاليا من الدول التى انضمت الى معاهدة بروكسل فقد وجب تطبيق احكام هذه المعاهدة على واقعة النزاع . وإذا كانت الدعوى قد رفعت قبل مضي المدة المنصوص عليها في الفترة السادسة من المادة الثالثة من تلك المعاهدة وهى سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذى ينبغى تسليمها فيه ، فان الحكم المطعون فيه اذ قضى بعدم قبول الدعوى لرفعها بعد الميعاد المنصوص عليه في المادتين ٢٧٤ - ٢٧٥ من قانون التجارة البحرية ، يكون قد خالف القانون واخطأ في تطبيقه . . .

(اطعن رقم ٢١٠ سنة ٣٦ ق جاسة ١٩٧٤/٥/٢٦ س ٢٥ ص ٩٤٤)

القاعدة (٦٢)

١٠٠ — تطبيق معاهدة سندات الشحن في صدد النقل البحري الدولي في نطاق محدود لا يعد نسخا لاحكام قانون التجارة البحرية السابقة عليها .

الحكم : اذا كانت معاهدة بروكسل لا تنطبق في صدد النقل

البحرى الدولى الا فى نطاق محدود ، فانه لا يكون من شأن هذه المعاهدة أن تؤثر خارج هذا النطاق فى أحكام قانون التجارة البحرى السابقة عليها بها بعد نسخها لان التعارض الذى يستتبع الغاء نص تشريعى بنص فى تشريع لاحق لا يكون ، فى حكم المادة الثانية من القانون المدنى ، الا اذا ورد الاصلان على محل واحد يكون من المحال اعمالهما فيه معا ، أما اذا اختلف المحل فانه يتعين العمل بكل قانون فى محله بصرف النظر عما بينهما من مغايرة طالما ان لكل منهما مجاله الخاص فى التطبيق . ولا يمنع من ذلك ازدواج التشريع فى قانون البلد الواحد ، لان الشارع هو الذى يقدر الحكمة من هذا الازدواج وليس للتقاضى الا أن يطبق التشريع على ما هو عليه .

(الطعن رقم ٣٠٣ سنة ٣١ ق جلسة ١٠/٥/١٩٦٦ س ص ١٠٥٠)

القاعدة (٦٣)

الاتفاق على تطبيق المعاهدة « شرط بارامونت »

١٠١ — للطرفين أن يتفقا على تطبيق معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤ بتضمين سند الشحن « شرط بارامونت » .

الاحكام : متى كان البند الاول من سند الشحن قد تضمن الاتفاق على اعمال « شرط بارامونت » فان مفاد ذلك أن الطرفين اتفقا على تطبيق معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن .

● مفاد نص المادة العاشرة من المعاهدة أن أحكامها لا تسرى على العلاقة القانونية المترتبة على النقل البحرى بين الناقل والشاحن الا اذا كان سند الشحن صادرا فى دولة موقعة عليها أو منضمة اليها . واذا لا تعدو هذه المعاهدة ان تكون معاهدة دولية فى الملاحه البحرية لتنظيم بعض علاقات القانون الخاص بين رعايا طائفة من الدول ، فان مؤدى ذلك أنه يشترط لتطبيقها أن يكون العلاقة بين الناقل والشاحن ذات عنصر أجنبى وأن ينتبى طرفاها بجنسيتهما لاحدى الدول الموقعة عليها أو المنضمة اليها .

(الطعن رقم ٣٠٣ سنة ٣١ ق جلسة ١٠/٥/١٩٦٦ س ١٧ ص ١٠٥٠)

● لما كانت المادة العاشرة من المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة ببروكسل في ٢٥ أغسطس ١٩٢٤ والتي وانضمت عليها مصر بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٤ تنقضى بأن أحكام تلك المعاهدة تسرى على كل سند شحن مكتوب في دولة موقعة على المعاهدة ، فان مفاد هذا النص أن المعاهدة لا تحكم العلاقة القانونية المترتبة على النقل البحري بين الناقل والشاحن إلا اذا كان سند الشحن محررا في دولة موقعة على المعاهدة ، وكان الناقل والشاحن ينتميان لاحدى الدول الموقعة عليها منذ البداية أو المنضمة اليها فيما بعد . واذ يبين من الحكم المطعون فيه أن الشركة الناقلة تتبع في جنسيتها الاتحاد السوفيتى الذى لم يوقع على المعاهدة ولم ينضم اليها ، فانه لا محل لتطبيق أحكامها ، ويكون النعى على الحكم بالخطأ في تطبيق القانون على غير أساس .

- (الطعن رقم ١٨٦ سنة ٣٤ ق جلسة ١٩/٥/١٩٧٠ س ٢١ ص ٨٤٣)
 (الطعن رقم ١٧٣ سنة ٤١ ق جلسة ٣٠/٤/١٩٧٥ س ٢٦ ص ٨٩٠)
 (الطعن رقم ٣٨٨ سنة ٤٦ ق جلسة ١٧/٣/١٩٨٠ لم ينشر بعد)
 (الطعن رقم ٣٠٤ سنة ٤٧ ق جلسة ١١/٢/١٩٨٠ لم ينشر بعد)

١٠٢ - اغفال الحكم بحث انطباق المعاهدة سواء لتوافر شروط تطبيقها أو لوجود اتفاق بين الطرفين على تطبيق أحكامها . قصور .

١٠٣ - جواز التمسك أمام محكمة النقض بان سند الشحن يتضمن الاتفاق على تطبيق المعاهدة .

الحكم : اذا كان يبين من الاطلاع على مذكرة الطاعنة الاولى - وزارة التكوين - المقدمة امام محكمة اول درجة ، ومذكرتها المقدمة امام محكمة الاستئناف انها ردت على دفع المطعون عليها الاولى - الشركة الناقلة - بعدم قبول الدعوى لعدم مراعاة المواعيد المنصوص عليها في المادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى المصرى ، بأن سند الشحن موضوع الدعوى يخضع لاحكام معاهدة بروكسل وتنقضى المادة ٣ / ٦ منها بأن دعوى المسؤولية عن الهلاك أو التلف تتقدم بمضى سنة من تسليم البضاعة أو التاريخ الذى كان يجب تسليمها فيه ، وكان الحكم المطعون فيه لم يبحث ما اذا كان سند الشحن يتضمن اتفاقا بين طرفيه

على تطبيق أحكام المعاهدة سالفة الذكر ، ولا يعتبر ما أثارته الطاعتان بهذا الخصوص سببا جديدا لا يجوز ابدؤه لأول مرة أمام محكمة النقض . ذلك أنه إذا كان سند الشحن لا يخضع للمعاهدة الدولية المذكورة طبقا للشروط التى أوردتها المادة العاشرة منها ، فإن للطرفين أو يتفقا فى السند على خضوعه لأحكامها ، ولما كان سند الشحن مثار النزاع معروضا على محكمة الموضوع فكان يتعين عليها والطاعتان تتمسكان بتطبيق أحكام المعاهدة على واقعة الدعوى أن تبحث جواز انطباقها سواء لتوافر الشروط التى نصت عليها المادة العاشرة منها أو لوجود اتقان بين الطرفين على تطبيق أحكامها . لما كان ذلك ، وكان الحكم المطعون فيه قد أغفل بحث هذا الدفاع الجوهرى الذى قد يتغير به وجه الرأى فى الدعوى وقضى بقبول الدفع ، وبعدم قبول الدعوى بالنسبة للمطعون عليها الأولى تطبيقا للمادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى المصرى ، فإنه يكون معيبا بالقصور .

(الطعن رقم ٦٣٩ سنة ٤٠ ق جلسة ١٩٧٥/٥/٢٠ س ٢٦ ص ١٠٢٣)

القاعدة (٦٤)

١٠٤ - كلما انطبقت المعاهدة سواء لتوافر شروطها أو للاتفاق فى سند الشحن على خضوعه لها فإن أحكام المعاهدة وحدها التى تندبىق سواء ما تعلق منها بالقواعد الموضوعية أو تلك المتعلقة بالإجراءات

١٠٥ - انطباق المعاهدة سواء لتوافر شروط تطبيقها أو لاتفاق الطرفين على ذلك يؤدى دائما الى استبعاد المادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى .

الحكم : لما كان من المقرر فى قضاء هذه المحكمة أن معاهدة بروكسل الدولية فى شأن سندات الشحن المؤرخة ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ وقد أصبحت تشريعا نافذا المنفعل فى مصر بموجب المرسوم بقانون الصادر فى ٢١ يناير سنة ١٩٤٤ ، فإن توافر شروط انطباقها المنصوص عليها فى مادتها العاشرة يؤدى الى استبعاد تطبيق المادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى المتعلقين بالإجراءات بحيث تكون دعوى المسئولية قبل المناقل مقبولة إذا رغعت قبل مضى المدة المنصوص عليها فى الفقرة

السادسة من المادة الثالثة من تلك المعاهدة وهى سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذى ينبغى تسليمها فيه ، وكان من الجائز لطرفى عقد النقل اذا كان سند الشحن لا يخضع للمعاهدة — طبقا للشروط التى أوردتها المادة العاشرة منها — أن يتفقا فيه على خضوعه لها بتضمينه شرط « بارامونت » ، فان مفاد ذلك أنه كلما انطبقت المعاهدة سواء لتوافر شروطها أو للاتفاق فى سند الشحن على خضوعه لها فان أحكام المعاهدة وحدها هى التى تنطبق سواء ما تعلق منها بالقواعد الموضوعية أو تلك المتعلقة بالاجراءات وهو ما يؤدى دائما الى استبعاد أحكام المادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى ذلك أن الاحكام الواردة فى هاتين المادتين — وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة — وان كانت لها صفة الاجراءات إلا انها لا تتعلق بالنظام العام فيجوز لطرفى العقد الاتفاق على استبعادها واعمال الاجراءات والمواعيد الواردة بمعاهدة بروكسل . لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه رغم أنه اثبت فى مدوناته أن الطرفين قد اتفقا فى سند الشحن على خضوعه لاحكام المعاهدة إلا أنه قضى بعدم قبول الدعوى لعدم مراعاة الاجراءات المنصوص عليها فى المادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى بمقولة ان هذا الاتفاق لا ينصرف الا الى الاحكام الموضوعية فى المعاهدة فانه يكون قد خالف القانون واخطأ فى تطبيقه بها يستوجب نقضه .

(الطعن رقم ٣٠٤ سنة ٤٧ فى جاسة ١١/٢/١٩٨٠ لم ينشر بعد) .

القاعدة (٦٥)

لم تنضم مصر الى بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة بروكسل

١٠٦ — تقدير التمييز يخضع فيما يتصل بحدود مسئولية الناقل
للادة ٥/٤ من المعاهدة قبل تعديلها ببروتوكول ١٩٦٨

١٠٧ — لا يبطل الحكم ما يكون قد ورد فى أسبابه من خطأ ما دام
قد انتهى الى النتيجة الصحيحة .

الحكم : وحيث ان الطاعنة تنعى على الحكم المطعون فيه بسبب الطعن مخالفة القانون والخطأ فى تطبيقه وتأويله وتقول فى بيانه أنه قدر التعويض وفقا لنص الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل

المتعلقة بسندات الشحن والتي حددت مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضاعة بها لا يزيد عن مائة جنيهه انجليزي عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بنقد عمله أخرى واستبعد بروتوكول سنة ١٩٦٨ الذي عدل هذا النص ورفع التعويض الى ما يعادل عشرة آلاف غرنك ذهبي عن كل طرد أو وحدة أو ثلاثين غرنك ذهبي عن كل كيلو جرام من الوزن القائم للبضاعة الهالكة أو التالفة أيهما اكبر ، واستد الحكم في ذلك الى أن تطبيق احكام البروتوكول آنف الذكر من شأنه الوفاء بالعملة الذهبية وهو أمر باطل لمخالفته المرسوم بقانون رقم ٤٥ لسنة ١٩٣٥ الذي يحرم شرط الذهب ، هذا في حين أن تعديل معاهدة بروكسيل المتعلقة بسندات الشحن ببروتوكول سنة ١٩٦٨ يستوجب تطبيق الاحكام التي استحدثتها البروتوكول في خصوص مسؤولية الناقل البحري ، على أن يثدر التعويض على أساسه بحسب السعر اللازمى للعملة الورقية لا العملة الذهبية كما جرت بذلك المحاكم في ظل انطباق المعاهدة قبل تعديلها .

وحيث أن هذا النعى مردود ذلك أنه طبقا لنص الفقرة « ه » من المادة الاولى من معاهدة بروكسيل الخاصة بسندات الشحن والتي وافقت عليها مصر — بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ المعمول به اعتبارا من ١٩٤٤/٥/٢٩ — فإنها تطبق اثناء المرحلة البحرية التي تبدأ بشحن البضاعة في السفينة وتنتهى بتفريغها منها ، ولما كان لا خلاف على أن العجز موضوع دعوى المسؤولية قد حدث اثناء المرحلة البحرية فإن تقدير التعويض عن هذا العجز يخضع فيها يتصل بحدود مسؤولية الناقل البحري لحكم الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من معاهدة سندات الشحن قبل تعديلها ببروتوكول بروكسل سنة ١٩٦٨ المعروف بقواعد فيسبي Visby Rules ، ولا يخضع لاحكام هذا البروتوكول اذا لم تنضم مصر اليه بعد ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد استند في قضائه الى احكام معاهدة سندات الشحن واستبعد احكام البروتوكول المعدل لها فحسبه ذلك ليكون صحيح النتيجة قانونا ولا يبطله ما يكون قد ورد في اسبابه من خطأ في شأن علة استبعاد احكام بروتوكول ١٩٦٨ ،

وبأنها ترجع الى نصه على الوفاء بالتعويض بعملة ذهبية وهو أمر باطل قانونا في مصر اذ لمحكمة النقض أن تصحح هذا الخطأ ، ومن ثم يكون النعى على المحكم المطعون فيه بهذا السبب على غير أساس .

(الطعن رقم ١١٢٦ سنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٢/٦/٢٨ لم ينشر بعد)

نطاق تطبيق المعاهدة

القاعدة (٦٦) : استبعاد بضائع السطح :

١٠٨ - لا تنطبق احكام المعاهدة على البضائع المشحونة على سطح السفينة .

١٠٩ - استبعاد احكام المعاهدة اذا ما توافرت شرائط ذلك هو من مسائل القانون ، الا أن استخلاص توافر هذه الشرائط وتقدير ثبوتها من عناصر الدعوى ومستنداتها انما هو من مسائل الواقع التي يستقل بها قاضى الموضوع دون رقابة عليه من محكمة النقض .

الاحكام : وحيث أن هذا النعى مردود ، ذلك أنه اذ نصت الفقرة ج من المادة الاولى من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن المعمول بها في مصر منذ ٢٩ مايو سنة ١٩٤٤ على أن يستثنى من احكامها البضائع « التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة » فان مؤدى ذلك أنه اذا ما اثبت في عقد النقل أن البضاعة نقلت على ظهر السفينة وكان نقلها قد تم فعلا بهذه الطريقة فان مسؤولية الناقل والتزاماته عنها تخرج عن نطاق تطبيق نصوص المعاهدة في هذا الخصوص . ولئن كان استبعاد احكام المعاهدة اذا ما توافرت الشرائط المقررة لذلك على النحو المتقدم هو من مسائل القانون في الدعوى ، الا أن استخلاص توافر هذه الشرائط وتقدير ثبوتها من عناصر الدعوى ومستنداتها انما هو من مسائل الواقع التي يستقل بها قاضى الموضوع دون ما رقابة عليه من محكمة النقض اذا ما كان قد اقام قضاءه على استخلاص سائغ مستمد مما هو ثابت بالاوراق .

(الطعن رقم ٢٧٢ سنة ٣١ ق جلسة ١٩٦٦/٥/١٧ ص ١٧ (١١٢٩)

• لما كانت الفقرة ج من المادة الاولى من معاهدة بروكسل

الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المنعقدة في ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ قد نصت على استثناء البضائع التي تشحن على ظهر السفينة من تطبيق أحكامها لشدة ما تتعرض له من مخاطر نتيجة شحنها بهذه الطريقة — بشرط أن يذكر في عقد النقل أن البضاعة شحنت على ظهر السفينة وأن تكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة . لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد أقام قضاءه بعدم قبول الدعوى الموجهة الى المطعون ضدها بصفتها ممثلة لأمين النقل على خروج النزاع من نطاق تطبيق معاهدة سندات الشحن بمقولة أن رسالة المواسير قد شحنت على ظهر السفينة في حين أن الثابت من بيانات سند الشحن أن ٢١٠ ماسورة فقط من بين مجموع الرسالة البالغ عددها ١٢٦٤ ماسورة قد شحنت على ظهر السفينة فان الحكم المطعون فيه اذ أقام قضاءه على أن الرسالة قد شحنت على ظهر السفينة دون أن يبين مصدر تحويلة لشحن الرسالة كلها على سطح السفينة بالخالف لما ثبت من البيانات في سند الشحن وكيفية نقل البضاعة بالفعل لاختلاف الاثر القانوني في كل حالة فانه يكون فضلا عن مخالفته الثابت بالاوراق مشوبا بالقصور .

(الطعن رقم ٧٣٨ سنة ٤٣ ق جلسة ١٦/٥/١٩٧٧ س ٢٨ ، ص ١٢٠٨)

القاعدة (٦٧) : لا تسرى المعاهدة الا على المرحلة البحرية :

٢١٠ — لا تطبيق المعاهدة الا اثناء المرحلة البحرية التي تبدأ بشحن البضاعة في السفينة وتنتهى بتفريغها منها .

١١١ — اذا تعذر اثبات الوقت الذى حصل فيه هلاك البضاعة او تلفها فانه يفترض وقوعه في فترة النقل البحرى بمعنى الكلمة ، وعلى الناقل عبء اثبات أن الهلاك قد حدث اثناء العمليات السابقة على الشحن او اللاحقة للتفريغ .

● طبقا للفقرة « ه » من المادة الاولى من معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن والتي وافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ المعمول به اعتبارا من ٢٩/٥/١٩٤٤ فانها لا تطبيق الا اثناء المرحلة البحرية التي تبدأ بشحن البضاعة في السفينة وينتهى بتفريغها منها دون المراحل السابقة على الشحن او اللاحقة على التفريغ التي يحكمها القانون الوطنى .

لما كان ذلك وكان الثابت أن تلف البضاعة قد حدث بعد تفريغها من السفينة وقبل إعادة شحنها على السفينة . . . وهى فترة لا تدخل فى الفترة البحرية عملاً بالفقرة « هـ » من المادة الأولى من معاهدة بروكسل سألقة الذكر فإن أحكام المعاهدة لا تحكم الواقعة .

(انظر رقم ٤٥٢ سنة ٤٢ ق جلسة ١٩٧٧/٦/٢٠ س ٢٨ ص ١٤٥٢)

● يبين من الأعمال التحضيرية الخاصة بأحكام المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة ببروكسل فى ٢٥ من أغسطس سنة ١٩٢٤ - أنه اذا هلكت البضاعة المشحونة أو لحقتها تلف أو نقص وتعذر تحديد وقت حصول هذا الهلاك - أهو قد حصل قبل الشحن أم بعد التفريغ أم أثناء الرحلة البحرية - فإن الضرر يفترض وقوعه فى فترة النقل البحرى بمعنى الكلمة - أى فى الفترة التى تنقضى بين شحن البضاعة وتفريغها فقط ، الا اذا اثبت الناقل أن الهلاك قد حدث أثناء العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ ، واذن فإذا كان سند الشحن قد نص صراحة على أن الشحن قد تم وفقاً لقانون نقل البضائع بطريق البحر (معاهدة بروكسل سنة ١٩٢٤) ، وكان الحكم المطعون فيه قد خلا مما يدل على أن الطاعتين قد قابتا باثبات أن فقد محتويات الصندوق موضوع الدعوى قد حصل قبل شحنه أو بعد تفريغه فإن ما انتهى إليه الحكم من تحميلهما مسؤولية هذا الفقد تأسيساً على حصوله أثناء الرحلة البحرية لا يكون مخالفاً للقانون .

(الطعن رقم ١٢٤ سنة ٢٥ ق جلسة ١٩٦٠/٢/١١ س ١١ ص ١٣٧)

الترامات الناقل البحرى طبقاً للمعاهدة

القاعدة رقم (٦٨) : تقديم سند الشحن :

١١٢ - عدم الاعتداد بالتحفظ الذى يدونه الناقل فى سند الشحن تدايلاً على جهله بصحة البيانات المدونة فيه الا اذا وجدت لدى الناقل أسباب جدية للشك فى صحة بيانات الشاحن أو لم تكن لديه الوسائل الكافية للتحقق من صحتها ويقع عبء اثبات ذلك على الناقل .

١١٣ - التدليل على عدم توافر الوسائل الكافية لدى الناقل للتحقق

من صحة وزن البضاعة المشحونة واقع يدخل نطاق سلطة محكمة الموضوع .

الاحكام : بعد أن أوجبت الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من معاهدة سندات الشحن ، على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل بعد استلام البضائع وأخذها في عهده أن يسلم الى الشاحن بناء على طلبه سند شحن يتضمن مع بياناته المعتادة بيانات أوردتها في البنود « أ ، ب ، ج » من تلك الفقرة ، نصت على ما يأتي : « ومع ذلك فليس الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ملزماً بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عدد أو كمية أو وزن إذا توافر لديه سبب جدى يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة اليه فعلاً أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق من ذلك » ، ومؤدى ذلك أن مثل ، هذا التحفظ الذى يدونه الناقل في سند الشحن تدليلاً على جهله بمحتويات البضاعة المسلمة اليه أو بصحة البيانات المدونة عنها بسند الشحن لا يعتد به ولا يكون له اعتباراً في رفع مسؤوليته عن فقد البضاعة المسلمة اليه الا اذا كانت لديه أسباب جدية للشك في صحة بيانات الشاحن ، أو لا يكون لديه الوسائل الكافية للتحقق من صحة هذه البيانات ، ويقع عبء اثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدم كفاية وسائل التحقق من صحة تلك البيانات على عاتقه ، فان عجز عن هذا الاثبات تعين عدم التعويل على هذا التحفظ ، فاذا كان لا يبين من الحكم المطعون فيه أن الطاعنتين قد قامتا بإثبات شئ مما سبق ، وكانت الفقرة الرابعة من المادة الثالثة من المعاهدة سالفه الذكر تنص على أنه « يعتبر سند الشحن المحرر بهذه الكيفية (المبينة بالفقرة الثالثة المادة الثالثة) قرينة على أن ناقل البضاعة تسلمها بالكيفية الموصوفة بها طبقاً للفقرة الثالثة « أ ، ب ، ج » من هذه المادة ما لم يتم الدليل على خلاف ذلك » ، فان الطاعنتين لا تفيد من شرط التحفظ المدون في سند الشحن .

(الطعن رقم ١٢٤ سنة ٢٥ ق جلسة ١١/٢/ ١٩٦٠ س ١١ ص ١٣٧)

(الطعن رقم ٣٠٥ سنة ٣٢ ق جلسة ٢٤/١/ ١٩٦٧ س ١٨ ص ١٧٦)

● أوجبت الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من معاهدة سندات

الشحن على الناقل استلام البضائع واخذها في عهده ، وان يسلم الى الشاحن بناء على طلبه سند الشحن متضمنا مع بياناته المعتادة بيانات اوردتها في البنود (١ ، ب ، ج) من تلك الفقرة ، ثم نصت على ما يأتى « ومع ذلك فليس الناقل أو الريان أو وكيل الناقل ملزما بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عددا أو كبا أو وزنا اذا توافر لديه سبب جدى يحمله على الشك فى عدم مطابقتها للبضائع المسلمة اليه فعلا ، أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها » مما مؤداه — وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة — ان مثل هذا التحفظ الذى يدونه الناقل فى سند الشحن تدليلا على جهله بمحتويات البضاعة المسلمة اليه أو بصحة البيانات المدونة عنها بسند الشحن لا يعتد به ، ولا يكون له اعتبار فى رفع مسؤوليته عن فقد البضاعة المسلمة اليه الا اذا كانت لديه أسباب جدية للشك فى صحة بيانات الشاحن أو لم تكن لديه الوسائل الكافية للتحقق من ذلك ، ويتع عبء اثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدم كفاية وسائل التحقق من صحة هذه البيانات على عاتق الناقل .

● اذا كان الحكم المطعون فيه — بعد أن أورد حكم القانون المنطبق على الواقعة — اتخذ من المستندات التى قدمتها الطاعنة طوعية ومن تلقاء نفسها دليلا على أن الناقل لم تكن لديه الوسائل الكافية للتحقق من صحة البيانات المثبتة بسند الشحن ، فإن ادعاء الطاعنة بخطأ الحكم بنقله عبء الاثبات من عاتق الطعون عليها (الناقل) الى عاتقها هى يكون على غير أساس ، اذ لا يعتبر نقلا لعبء الاثبات الا تكليف الحكم خصما بتقديم دليل لصالح خصمه على خلاف ما يجيزه القانون .

(المظن رقم ١٤٥ سنة ٣٨ ق جلسة ١٧/٤/١٩٧٣ س ٢٤ ص ٦١٦)

القاعدة رقم (٦٩) : بذل الهممة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة :

١١٤ — يلتزم الناقل ببذل الهممة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه . وعلى الناقل عبء اثبات بذل الهممة الكافية ليدرا عن نفسه المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة بسبب عدم صلاحية السفينة للسفر .

١١٥ - ثبوت بذل الناقل الهمة الكافية لسلامة الشحنة لا يدل بحال على بذل الهمة لجعل السفينة صالحة للسفر .

الحكم : توجب المادة الثالثة من معاهدة بروكسل لسندات الشحن الموقعة في ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ والتي انضمت اليها مصر وصدر مرسوم بالعمل باحكامها ابتداء من ٢٩ مايو سنة ١٩٤٤ على الناقل أن يبذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه وتجهيزها وتطعيمها على الوجه المرضي . وتنص المادة الرابعة على أنه في جميع الحالات التي ينشأ نهبها الهلاك أو التلف عن عدم صلاحية السفينة للسفر يقع عبء الاثبات فيما يتعلق ببذل الهمة الكافية على عاتق الناقل . مما مفاده أن الناقل لا يستطيع الخلاص من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي لحق البضاعة الا باثبات انه قام ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل البدء في الرحلة .

● متى كان الحكم المطعون فيه قد اكتفى في التدليل على صلاحية السفينة للملاحة عند بدء الرحلة وفي أطراح دفاع الطاعنة بعدم توافر هذه الصلاحية بما استخلصه من الشهادة المقدمة من الشركة الناقلة (المطعون ضدها) والدالة على صلاحية تستيف السفينة قبل مغادرتها ميناء القيام من أن المطعون ضدها قد بذلت الهمة الكافية لسلامة الشحنة ، فإن هذا الذي استخلصه الحكم ليس من شأنه أن يؤدي إلى ما رتبته عليه من اعتبار السفينة صالحة للسفر عند بدء الرحلة ومن اعفاء المطعون عليها الناقلة تبعاً لذلك من اثبات ما ألزمها القانون اثباته للخلاص من المسؤولية، ذلك أن ثبوت أن المطعون عليها قد بذلت الهمة الكافية لسلامة الشحنة لا يدل بحال على أنها بذلت الهمة لجعل السفينة صالحة للسفر لاختلاف الأمرين وعدم ترتيب أحدهما على الآخر ومن ثم يكون الحكم المطعون فيه معيباً بفساد الاستدلال .

(الطعن رقم ١١٩ سنة ٢٩ ق جلسة ١٩٦٤/١/٣٠ س ١٥ ص ١٥٤)

القاعدة رقم (٧٠) : مسؤولية الناقل عن عجز الطريق :

١١٦ - يعفى الناقل - طبقاً للمادة ٣/٤ من معاهدة بروكسل - من المسؤولية عن عجز الطريق طبقاً للنسب التي تحددها العادات التجارية

بأنه ثبت أن الشاحن أو المرسل إليه أن العجز ناتج عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه .

الحكم : وحيث أن النعى في محله ، ذلك أنه طبقاً للمادة ٢/٤ من معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن العجز في الحجم أو الوزن أو أى هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفى أو من طبيعة البضاعة أو عيب خاص بها ، وإذا كان عجز الطريق ينطبق عادة على البضائع التى تجف مع الزمن كالحبوب وغيرها ، وتحدد نسبة العجز وفقاً للعادات التجارية فيعنى الناقل من المسؤولية إذا لم يجاوز العجز النسبة التى جرى بها العرف ، فإذا جاوز هذه النسبة خففت مسؤوليته بمقدار النسبة المسموح بها ويعوض صاحب البضاعة عن الباقي ، ولا يتحمل الناقل المسؤولية عن تعويض العجز جميعه إلا إذا أثبت الشاحن أو المرسل إليه أن هذا العجز ناتج عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه ، إذ كان ذلك ، وكانت محمكة الاستئناف قد استخلصت في حدود سلطاتها الموضوعية أن العرف قد جرى على احتساب نسبة اعفاء قدرها ١٪ من قيمة الأضرار المشحونة نتيجة الجفاف الذى لحق بالبضاعة خلال الرحلة البحرية وقضت باعفاء الشركة المطعون عليها من قيمة هذه النسبة والزمته بالتعويض عن باقى العجز ، وكانت الطاعنة لم تثبت أمامها أن العجز يرجع إلى خطأ الشركة الناقلة أو أحد تابعيه ، فإن الحكم المطعون فيه لا يكون قد خالف القانون أو أخطأ في تطبيقه .

(الطعن رقم ١٢٨ سنة ٢٧ ق جلسة ١٢/٢٣/١٩٧١ س ٢٢ ص ١١١)

المعاهدة رقم (٧١) : التشديد القانوني لمسئولية الناقل البحرى :

١١٧ - عمومية نص الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من معاهدة سندات الشحن يندرج في نطاق التشديد القانوني للمسئولية المقررة بهذه الفقرة كل ما يقع من هلاك أو تلف نتيجة لخطأ غير عمدى نافها كان أو يسمي أو جسميا - لا يخرج من هذا النطاق إلا ما يكون ناشئاً عن غش الناقل تشخيصياً . لا عبرة بالقول بأن الخطأ الجسمي يعتبر صنواً للفش ويجرى عليه حكمه لأنه متى كانت معاهدة سندات الشحن هي

الموجبة التطبيق على النزاع وجب أعمال ما ورد بهذا التشريع الخاص من أحكام خاصة بالتحديد القانونى للمسئولية بصرف النظر عما فيها من مغايرة لما هو مقرر بشأن التحديد الاتفاقى للمسئولية .

١١٨ — التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى الذى نصت عليه المعاهدة — فى حالة عدم بيان جنس البضاعة أو قيمتها فى سند الشحن — يعتبر حدا أقصى للمسئولية القانونية لما يمكن أن يحكم به ، وحدا أدنى للمسئولية الاتفاقية بالنظر الى ما يمكن الاتفاق عليه .

الاحكام : اذ نصت الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة ببروكسل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ والتى وافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ وأصدرت بها رسوما بقانون فى ٢١/١/١٩٤٤ — على أنه لا يلزم الناقل أو السفينة (فى أى حال من الاحوال) بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على مائة جنيه انجليزى عن كل طرد أو وحدة — جاءت عبارتها بصيغة العموم فيندرج فى نطاق التحديد القانونى للمسئولية (المقررة بهذه الفقرة) كل ما يقع من هلاك أو تلف نتيجة لخطأ غير عمدى أيا كانت درجة هذا الخطأ — وسواء أكان تافها أو يسيرا أو جسيما — ولا يخرج من هذا النطاق الا ما يكون ناشئا عن غش الناقل شخصا ، اذ أن هذه الصورة وحدها هى التى يفترض أن الشارع قد استبعدها من هذا المجال ، ولا عبرة فى هذا الخصوص بالقول بأن الخطأ الجسيم يعتبر صنوا للغش يجرى عليه حكمه ، ذلك لانه متى كانت معاهدة سندات الشحن هى القانون المتعين التطبيق على النزاع فقد وجب أعمال ما ورد بهذا التشريع الخاص من أحكام خاصة بالتحديد القانونى للمسئولية بصرف النظر عما فى هذه الاحكام من مغايرة لما هو مقرر فى شأن التحديد الاتفاقى للمسئولية .

(الطعن رقم ٩٥ سنة ٢٥ ق جلسة ١١/٢/١٩٦٠ س ١١ ص ١٢٦)

(الطعن رقم ١٢٤ سنة ٢٥ ق جلسة ١١/٢/١٩٦٠ س ١١ ص ١٣٧)

(الطعن رقم ٥٦٩ سنة ٤٠ ق جلسة ٢٦/٥/١٩٧٥ س ٢٦ ص ١٠٧٨)

● تنص الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل الدولية المبرمة في ١٩٢٤/٨/٢٥ في شأن توحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن والتي وافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٨ سنة ١٩٤٠ وأصدرت بها مرسومًا بقانون في ١٩٤١/١/٣١ على أنه لا يلزم الناقل أو السفينة بأي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بهما بمبلغ يزيد على مائة جنيه استرليني عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقود عملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن ودون هذا البيان في سند الشحن وعبارة « في أي حال من الأحوال » الواردة بهذا النص عامة ومطلقة لا تترك مجالاً لأي استثناء فهي بذلك تشمل كل صور المسؤولية أيما كان نوع الخطأ الذي ارتكبه الناقل أو أحد تابعيه حتى ولو كان من تبديل الخطأ الجسيم ولا يستثنى من هذا النطاق سوى الغش الذي يقع من الناقل شخصياً إذ أن هذه الصورة وحدها هي التي يفترض أن الشارع قد استبعدهما في هذا المجال فيفتقد الناقل حقه في تحديد المسؤولية ويخضع لأحكام القواعد العامة فيها .

راذن فمضى كان الشاحن لم يبين قيمة البضاعة في سند الشحن وكان الحكم المطعون فيه قد انتهى الى أن فقد محتويات صندوقين من البضاعة كان نتيجة فعل غير مشروع وهو حصول سرقة أثناء الرحلة البحرية، ولم ينسب الغش أو السرقة الى الشركة الناقلة شخصياً وإنما نسبة الى عمالها وقضى بالرغم عن ذلك عليها بالتعويض كاملاً من غير تقيد بالتعديد القانوني للمسؤولية الواردة في تلك المادة فإنه يكون مخالفاً للقانون بما يستوجب نقضه .

(المُعلن ٦١٠ سنة ٢٥ ق جلسة ١٩٦١/١١/٩ س ١٢ ص ٦٧٢)

(المُعلن ٥٦٩ سنة ٢٥ ق جلسة ١٩٦١/٦/٢٢ س ١٢ ص ١٢٦)

● مؤدى نص المادتين ٨/٣ ، ٥/٤ من معاهدة سندات الشحن الصادر بها مرسوم بقانون في ١٩٤٤/١/٣١ ان التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الذي نصت عليه المعاهدة — في حالة عدم بيان جنس البضاعة أو قيمتها في سند الشحن — يعتبر حداً أقصى

المسئولية القانونية لما يمكن أن يحكم به ، وحدا أدنى للمسئولية الاتفاقية بالنظر الى ما يمكن الاتفاق عليه . وانه وان كان يصح الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل عن الحد القانونى المنصوص عليه في المعاهدة - وهو مائة جنيه انجليزى عن كل طرد أو وحدة - الا ان الاتفاق على تخفيف مسؤوليته والنزول بها بحيث يكون الحد الاقصى لها اقل من الحد القانونى المنصوص عليه فيها يعتبر باطلا بطلانا مطلقا ولا اثر له وبالتالي يفتح المجال لتقدير التعويض وفقا للقواعد العامة الواردة في القانون المدنى فى شأن المسؤولية التعاقدية بصفة عامة على الا يجاوز التعويض المقضى به الحد الاقصى المقرر فى المعاهدة فى حالة عدم بيان جنس البضاعة وقيمتها فى سند الشحن .

(الطعن رقم ٥٦٩ سنة ٤٠ ق جلسة ١٩٧٥/٥/٢٦ س ٢٦ ص ١٠٧٨)

القاعدة (٧٢) كيفية حساب أحد القانونى :

١١٩ - ما ورد بالمادة ٥/٤ ، ٩ من معاهدة سندات الشحن ليس له اثر على التشريع الخاص بشرط الذهب . المرسوم الصادر فى ١٩١٤/٨/٢ والمرسوم بقانون ٤٥ لسنة ١٩٣٥ . اعتبار القانون الاخير تشريعا خاصا متعلقا بالنظم النقدية والعملية وهما من النظام العام . تقريره بطلان شرط الذهب فى المعاملات اداخلىة و الخارجية على السواء . يستوى أن يكون المشروط هو وجوب الوفاء بالذهب أو بما يعادل قيمة الذهب . انضمام مصر الى معاهدة بروكسل ليس من شأنه التأثير على هذا التشريع الخاص بما يعد الوفاء له أو استثناء من بطلان شرط الذهب . رغبة المشرع فى الإبقاء على هذا التشريع الخاص .

١٢٠ - عدم تدوين قيمة البضاعة فى سند الشحن . اثر ذلك وجوب الا يتعدى التعويض المستحق عند فقد البضاعة مائة جنيه استرلىنى تساوى من الجنيهات المصرية ٩٧٥ جنيه . المادة ٥/٤ من المعاهدة . عدم الاعتداد بالقول بوجود دفع مبلغ المائة جنيه استرلىنى بقيمتها الذهبية طبقا للمادة ١/٩ من المعاهدة . بطلان شرط الذهب .

١٢١ - تبرا ذمة الناقل من التزامه اذا اوفى بالنقود الوطنية على اساس سعر الصرف يوم وصول السفينة الى ميناء التفريغ وان مضت

بينه وبين يوم الوفاء فترة طويلة ، وذلك دون تفرقة بين الوفاء الفوري والوفاء التراخي لاجل ولا بين الوفاء الاختياري والوفاء الاجباري .

الاحكام : انه وان كان قد ورد في نص المادة ٤/٥ من معاهدة سندات الشحن التي اصبحت نافذة المفعول في مصر اعتبارا من ٢٩ مايو سنة ١٩٤٤ - تحديد للالتزام الناقل أو السفينة بتعويض مقداره مائة جنيه استرليني ، كما نص في المادة التاسعة منها على انه « يراد بالوحدات النقدية الواردة بها القيمة الذهبية » *Valeur or* الا انه ليس لما ورد بهذين البندين اثر ما على التشريع الخاص بشرط الذهب في مصر ، وهو ما صدر به مرسوم ٢ أغسطس سنة ١٩١٤ . ثم المرسوم بقانون رقم ٤٥ لسنة ١٩٣٥ ، وقد نص هذا الاخير على بطلان شرط الذهب « في العقود التي يكون الالتزام بالوفاء فيها ذا صبغة دولية » ولما كان هذا القانون معتبرا تشريعا خاصا متعلقا بالنظم النقدية والعملية وهي من النظام العام ، ومقررا بطلان شرط الذهب في المعاملات الداخلية والخارجية على حد سواء وهو امر راعى الشارع فيه المصلحة العامة المصرية ، فانه لا يمكن القول بأن انضمام مصر الى معاهدة بروكسل وانفاذها فيها بمرسوم سنة ١٩٤٤ من شأنه التأثير في هذا التشريع الخاص بما يعد الفاء له أو استثناء من بطلان شرط الذهب يضاف الى الاستثناءات الواردة في ذلك التشريع على سبيل الحصر ، وقد بدت رغبة المشرع المصري جاية في الابتاء على هذا التشريع الخاص بما تضمنه من احكام خاصة ببطلان شرط الذهب وما ورد فيه من استثناءات ، فلم يضمن التقنين المدني الجديد نصوصا في هذا المعنى ، بل ان لجنة المراجعة قد حذفت من المشروع التهيدى نص المادة ١٨٧ التي كانت تتناول بالتنظيم ما تضمنه هذا التشريع الخاص ، وذلك اعتبارا بأن ذلك النص يقرر حكما في مسائل اقتصادية متغيرة يحسن تركها لقانون خاص ، هو ذلك المرسوم بقانون رقم ٤٥ لسنة ١٩٣٥ ، وفي ذلك تأييد لما سبق بيانه من أن هذا التشريع الخاص يحكم المعاملات الداخلية والخارجية ، ويقضى ببطلان شرط الذهب في كليهما وسواء في ذلك كان المشروط هو وجوب الوفاء بالذهب ، أو كان المشروط الوفاء بما يعادل

قيمة الذهب Valeur or ذلك ان اشتراط الوفاء في هذه الحالة الأخيرة بعملة ورقية على أساس قيمتها ذهباً ليس الا تحايلاً على القانون الذى فرض للعملة الورقية سعراً الزامياً ، ولا جدوى من ابطال شرط الدفع بالذهب اذا لم يتناول البطلان هذه الصورة .

(الطعن رقم ٩٥ سنة ٢٥ ق جلسة ١١/١/١٩٦٠ س ١١ ص ١٢٦)

⑥ اذا كان الواقع فى الدعوى أن سند الشحن لم يدون فيه قيمة البضاعة المشحونة فانه طبقاً لنص الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من معاهدة سندات الشحن الموقعة سنة ١٩٢٤ يجب الا يتعدى التعويض المستحق عن فقد تلك البضاعة مبلغ مائة جنيه استرلينى تساوى بالجنيهاً المصرية ٩٧ جنيهاً و ٥٠٠ مليم — ولا يعتد فى هذا الصدد بالقول بوجود دفع مبلغ المائة جنيه استرلينى بقيمتها الذهبية طبقاً لنص الفقرة الاولى من المادة التاسعة من المعاهدة لبطلان شرط الذهب فى هذا الخصوص — على ما جرى به قضاء محكمة النقض .

(الطعن رقم ١٢٤ سنة ٢٥ ق جلسة ١١/٢/١٩٦٠ س ١١ ص ١٣٧)

● وحيث أن هذا النعى مردود ذلك أن المادة ٣/٩ من المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن اذ تنص على أنه « يمكن للقوانين الوطنية الاحتفاظ للمدين بحق الوفاء بالنقود الوطنية طبقاً لسعر القطع يوم وصول السفينة الى ميناء تفريغ البضائع المتصودة » وكانت مصر قد انضمت الى هذه المعاهدة وصدر مرسوم بالعمل بها ابتداء من ٢٩/٥/١٩٤٤ ، واذ يمتنع طبقاً للقوانين المصرية الوفاء فى مصر بغير العملة المصرية ، وكان نص المادة السالفة الذكر اذ قرر حساب العملة الوطنية على أساس سعر الصرف فى يوم وصول السفينة الى ميناء التفريغ قد جاء عاماً مطلقاً ولم يفرق بين الوفاء الفورى والوفاء المتراخى لاجل كما لم يفرق بين الوفاء الاختيارى والوفاء الاجبارى وذلك بقصد وضع معيار ثابت لسعر الصرف يسهل تحديده وهو يوم وصول السفينة الى ميناء التفريغ وان مضت بينه وبين يوم الوفاء فترة طويلة ، فان مؤدى ذلك أن تبرأ ذمة الناقل من التزامه اذا وغاه بنقود وطنية على هذا الاساس . لما كان ذلك وكان الحكم المطعون

فيه قضى للطاعنة بتعويض قدره ٢/٢٧٤٧٨٤ فرنكا سويسريا مقوما بالعملة المصرية على أساس السعر الرسمي للفرنك السويسرى يوم وصول السفينة الى ميناء التفريغ فى ١/١/١٩٤٨ فانه لا يكون قد خالف القانون .

(الطعن رقم ٢٤٦ سنة ٣٠ ق جلسة ١١/٢١/١٩٦٧ س ١٨ ص ١٧١٣)

القاعدة رقم (٧٣) : خطابات الضمان :

١٢٢ — خطابات الضمان حجية بين عاقدتها — الناقل والشاحن — ولا حجية لها قبل الغير عادل سند الشحن .

١٢٣ — خطابات الضمان لا مخالفة فيها للقانون البحرى المصرى أو لمساعدة بروكسل لسندات الشحن طالما لم تتضمن اتفاقا باعفاء الناقل من مسؤولية ولم تكن مشوبة عند اصدارها بقصد ايهام الغير وادخال الغش عليه .

الاحكام : خطابات الضمان التى يثبت فيها الشاحن التحفظات التى طلب الناقل ادراجها فى سند الشحن ولكنها لم تدرج به استجابة لرغبة الشاحن ، والتى يتعهد الشاحن بمقتضاها بضمان كافة النتائج التى تعرب على عدم مطابقة البضاعة عند التسليم للبيانات الواردة فى سند الشحن اذا ما تعرض الناقل للمطالبة من قبل الغير بالتعويض وذلك مقابل ان يطلبه الناقل سند الشحن نظيفا وخاليا من هذه التحفظات فيسبل للشاحن التعامل على البضاعة بسند الشحن والحصول بمقتضاه على الاتيان من البنوك . هذه الخطابات — وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة — باعتبارها حجة على عاقدتها وحدها — الشاحن والناقل — ولا يجوز الاحتجاج بها على الغير من حاملى سندات الشحن ، لا مخالفة فيها لمساعدة سندات الشحن الموقعة فى بروكسل طالما ان المقصود بها دحض قرينة الاثبات المستمدة من سند الشحن فى العلاقة بين الناقل والشاحن ، ولم تتضمن اتفاقا على اعفاء الناقل من المسؤولية ولم تكن مشوبة عند اصدارها بتقصيد ايهام الغير وادخال الغش عليه عند تداول سند الشحن .

(الطعن رقم ٣٣٩ سنة ٤٠ ق جلسة ٦/٢٢/١٩٧٥ س ٢٦ ص ١٢٤٧)

(الطعن رقم ٣٢٠ سنة ٢١ ق جلسة ٣/٢٢/١٩٦٦ س ١٧ ص ٦٢٧)

● ان خطابات الضمان التى يثبت فيها الشاحن التحفظات التى يطلب الناقل ادراجها فى سند الشحن ولم تدرج استجابة لرغبته والتى يتعهد بمقتضاها بضمان كافة النتائج التى تترتب على عدم مطابقة البضاعة عند التسليم للبيانات الواردة فى سند الشحن اذا تعرض الناقل للمطالبة من قبل الغير ، باعتبارها حجة على عاتقها دون الغير لا مخالفة فيها للقانون المصرى الذى يجيز فى العلاقة بين الناقل والشاحن اثبات عكس ما ورد فى سند الشحن كما انه — وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة — لا مخالفة فيها أيضا لمعاهدة سندات الشحن الموقعة فى بروكسل طالما ان المتصور بها دحض قرينة الاثبات المستمدة من سند الشحن فى العلاقة بين الناقل والشاحن ولم تتضمن اتفاقا على اعفاء الناقل من المسؤولية ولم تكن مشوبة عند اصدارها بقصد ايهام الغير أو ادخال الغش عليه عند تداول سند الشحن .

لما كان ذلك وكان الثابت أو المطعون ضدها الثانية وهى شركة الملاحه انما تتمسك بكتاب الضمان موضوع النزاع فى دعواها قبل الشاحن وكان الحكم المطعون فيه قد خلص الى أن هذا الخطاب قد سلمته الطاعنة الى المطعون ضدها الثانية حتى لا تدرج التحفظات التى أرادت اثباتها فى سند الشحن عن حالة البضاعة وقت شحنها من انها « براميل مستعمل فى حالة رديئة جدا » كما خلص الحكم الى أن هذا الخطاب لم يتضمن بهذه الصورة اعفاء من المسؤولية مما تحرمه المادة ٨/٣ من معاهدة بروكسل كما أنه لم يكن مشوبا عند اصداره بقصد ايهام الغير وادخال الغش عليه عند تداول السند لما كان ما تقدم فان نعى الشركة الطاعنة على الحكم المطعون فيه بالخطأ فى تطبيق القانون يكون على غير أساس .

(الطعن رقم ٢٧٧ سنة ٤٣ ق جاسة ١٩٧٦/١٢/٢٧ س ٢٧ ص ١٨١٤)

١٢٤ — دعوى الناقل ضد الشاحن للمطالبة بالتعويض الذى دفعه الى المرسل اليه استنادا الى خطاب الضمان أساسها المسؤولية التعاقدية .

الحكم : متى كان خطاب الضمان — وعلى ما جرى به قضاء هذه

الحكمة - حجة على عاقيه وحدهما الشاحن والناقل ولا يحتج به على الغير حامل سند الشحن ، فان الدعوى التى يقيمها الناقل البحرى ضد الشاحن يطالبه فيها بالتعويض الذى دفعه الى المرسل اليه استنادا الى خطاب الضمان الذى أصدره الشاحن مقابل حصوله على سند شحن نظيف خال من التحفظات يكون أساسها المسؤولية التعاقدية وليست المسؤولية التصيرية ، واذ ألزم الحكم المطعون فيه هذا النظر فانه لا يكون قد أخطأ فى تطبيق القانون .

(الطعن رقم ١٢٩٣ سنة ٤٨ ق جلسة ١٩٨٢/٣/٨ لم ينشر بعد)

المساعدة رقم (٧٤) : شروط الاعفاء من المسؤولية :

١٢٥ - يجوز الاتفاق على اعفاء الناقل البحرى من المسؤولية أو عنى تخفيفها عن الحد الذى وضعته معاهدة بروكسل اذا كان العجز فى البضائع أو تلفها قد حدث قبل شحنها أو بعد التفريغ .

١٢٦ - اذا كان العجز أو التلف قد لحق بالبضائع أثناء الرحلة البحرية فان الاتفاق على اعفاء الناقل البحرى من المسؤولية أو على تخفيفها عن الحد الذى تنقضى به معاهدة بروكسل - والقواعد العامة فى القانون المدنى المكمل لها - يكون اتفاقا باطلا مطلقا .

١٢٧ - الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل البحرى عما هو منصوص عليه فى المعاهدة جائز .

١٢٨ - شرط تقدير التعويض حسب فاتورة الشراء أو مائة جنيه استرلينى للطرد أو الوحدة أيها أقل يكون باطلا بطلانا مطلقا اذا أدى الى تخفيف مسؤولية الناقل عما هو وارد بالمعاهدة . مثال .

الاحكام : وحيث أن مما تنعاه الطاعنة على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ فى تطبيقه وتأويله ، وفى بيان ذلك تقول أن الطرفين اتفقا فى البند الاول من سند الشحن على تطبيق معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن ، وان المادة ٥/٤ منها وضعت حدا أقصى لمسؤولية الناقل البحرى بمبلغ مائة جنيه استرلينى عن كل طرد أو وحدة ونصت المادة ٨/٣ منها على بطلان كل شرط أو اتفاق على تخفيف هذه المسؤولية ، ولما كان البند الثالث عشر من سند الشحن قد حدد

التعويض عند فقد أو تلف البضاعة المشحونة بأقل القيمتين أما سعر التكلفة أو سعر البضاعة في ميناء الوصول يوم التفريغ . فان هذا البند يكون قد خفف مسؤولية الناقل البحري عما تضمنته احكام معاهدة بروكسل نجاء باطلا واذ قدر الحكم المطعون فيه التعويض عن عجز البضاعة وتلفها على أساس البند الثالث عشر من سند الشحن فانه يكون قد خالف القانون وأخطأ في تطبيقه وتأويله بما يستوجب نقضه .

وحيث ان هذا النعى سديد ذلك انه لما كان البند الاول من سند الشحن قد تضمن الاتفاق على اعمال « شرط بارامونت » فان مناد ذلك ان الطرفين اتفقا على تطبيق معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ولما كانت الفقرة الثانية من المادة الثالثة منها قد نصت على ان « كل شرط أو تعاهد أو اتفاق في عقد النقل يتضمن اعفاء الناقل أو السفينة من المسؤولية عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع والنشئ عن الاهمال أو الخطأ أو التقصير في الواجبات والالتزامات المنصوص عليها في هذه المادة أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على وجه يخالف ما هو منصوص عليه في هذه المادة ، يعتبر باطلا بطلانا مطلقا ولا يترتب عليه تأثير ما ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل الى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أى شرط آخر مماثل له بمثابة اعفاء الناقل من المسؤولية » . ونصت الفقرة الخامسة من المادة الرابعة على انه « لا يلزم الناقل أو السفينة في أى حال من الاحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على مائة جنيه انجليزى عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وكان هذا البيان قد دون في سند الشحن . . ويجوز للناقل أو الريان أو وكيل الناقل الاتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى يخالف الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط ألا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ السابق ذكره » وظاهر من هذه النصوص انها لم تتناول بيان طريقة تقدير التعويض الذى يلتزم به الناقل عن عجز البضائع المشحونة

وهلاكها واكتفت بوضع حد أقصى للتعويض عن هذا العجز أو التلف إذا لم يتضمن سند الشحن بيان جنس البضاعة وقيمتها قبل شحنها ، كما خلت باتى نصوص المعاهدة والقانون البحرى من بيان طريقة تقدير هذا التعويض ، ومن ثم يتعين الرجوع الى القواعد العامة الواردة فى القانون المدنى فى شأن المسؤولية العقدية بصفة عامة مع مراعاة الحد الاقصى المشار اليه ، ولما كانت المادة ٢٢١ من القانون المدنى تقضى بأن يشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام ، فان مقتضى ذلك — وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة — أن الناقل يكون مسئولا عن هلاك البضائع أو فقدانها اثناء الرحلة البحرية بمقدار سعرها بالسوق الحرة التى تخضع لقواعد العرض والطلب فى ميناء الوصول ، ومن ثم فانه وانجاز الاتفاق على اعفاء الناقل البحرى من المسؤولية أو على تخفيفها اذا كان العجز فى البضائع أو تلفها قد حدث قبل شحنها أو بعد تزييفها أى قبل أو بعد الرحلة البحرية ، الا انه اذا كان العجز أو التلف قد لحق البضائع اثناء هذه الرحلة فان الاتفاق على اعفاء الناقل البحرى من المسؤولية أو تخفيفها عن الحد الذى تقضى به معاهدة بروكسل والقواعد العامة فى القانون المدنى المكمل له ، يكون اتفاقا باطلا بطلانا مطلقا ولا يسوغ اعماله . لما كان ذلك ، وكان البند الثالث عشر من سند الشحن قد حدد مسؤولية الشركة المطعون ضدها (الناقلة) بأقل القيمتين إما سعر تكلفة البضائع الهالكة والتالفة أو سعرها فى ميناء الوصول فان مجال أعمال هذا الشرط يكون قاصرا على حالة حدوث العجز أو التلف قبل شحن البضاعة أو بعد تزييفها ولا يسوغ اعماله اذا كان العجز أو التلف قد لحق البضائع اثناء الرحلة البحرية لتعارض ذلك مع أحكام معاهدة بروكسل ، واذ خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر وقدر التعويض عن عجز رسالة البن وتلفها اثناء الرحلة البحرية على أساس سعر الشراء فى ميناء الشحن مضافا اليه مصاريف النقل فانه يكون قد خالف القانون وأخطأ فى تطبيقه وتأويله بما يوجب نقصه دون حاجة الى باقى اسباب الطعن .

● وحيث أن مما تنعاه الطاعنة في الوجه الاول من سبب الطعن على الحكم المطعون فيه أنه قدر التعويض المستحق عن العجز في البضائع على أساس سعرها حسب فاتورة الشراء استنادا الى اتفاق الطرفين على ذلك بالبند ٢٥ من سند الشحن وهو من الحكم مخالفة للقانون وخطأ في تطبيقه ، ذلك أن معاهدة سندات الشحن المنطبقة على النزاع قد حددت في الفقرة الخامسة من المادة الرابعة منها الحد الأدنى لمسئولية الناقل البحري بمبلغ مائة جنيه انجليزي عن كل طرد أو وحدة ما دام الشاحن لم يبين جنس البضاعة وقيمتها في سند الشحن ، وجعلت هذا التحديد من النظام العام بحيث لا يجوز الاتفاق على أقل منه ومن ثم يكون باطلا كل اتفاق من شأنه تخفيف مسؤولية الناقل عن الحد المقرر في المعاهدة وهو ما أكدته الفقرة الثامنة من المادة الثالثة منها ، ولما كان مفاد البند ٢٥ من سند الشحن اتفاق الطرفين على أن يحتسب التعويض الذي تلتزم به المطعون به ضدها على أساس قيمة العجز في رسالة الشاي بسعره حسب فاتورة الشراء أو بمائة جنيه عن كل طرد أيهما أقل ، فإن هذا الشرط يعتبر باطلا بطلانا مطلقا ولا اثر له — لانه يقل عن الحد القانوني المقرر في المعاهدة — ويجوز للطاعنة أن تتمسك بذلك لأول مرة أمام محكمة النقض . واذ كان الحكم المطعون فيه قد أغفل القضاء ببطلان هذا الشرط واقتصر على تقدير التعويض عن العجز في الرسالة على أساس سعر شراء الشاي في ميناء الشحن ولم يدخل في حسابه الربح الذي ضاع على الطاعنة بسبب ارتفاع سعره في ميناء الوصول عن سعر الشراء ، فإنه يكون قد خالف القانون وأخطأ في تطبيقه .

وحيث أن ما تنعاه الطاعنة بهذا الوجه وإن كان لم يسبق لها التمسك به أمام محكمة الموضوع إلا أنه متعلق بسبب قانوني كانت عناصره الواقعية مطروحة عليها — كما يبين من الحكم المطعون فيه ، ومن ثم تجوز اثارته لأول مرة أمام هذه المحكمة .

وحيث أن هذا النعى صحيح ، ذلك أن الحكم المطعون فيه قد أقيم قضاؤه بصدد تقدير التعويض الذي تستحقه الطاعنة عن العجز الذي

وجد في رسالة الشاى بسعر شرائه اعبالا لاتفاق الطرفين بالبند ٢٥
 سند الشحن على تقدير التعويض حسب فاتورة الشراء ، واستنادا الى
 انه اتفاق صحيح ونفقا للمادتين ٢٢١ - ٢٢٣ من القانون المدنى ، وهذا
 الذى قررره الحكم واقام عليه قضاءه بتقدير التعويض غير صحيح في
 القانون ، ذلك انه وان كان تقدير التعويض عن الضرر من المسائل الواقعية
 التى يستقل بها قاضى الموضوع الا ان تعيين عناصر الضرر التى يجب
 ان تدخل في حساب التعويض هو من المسائل القانونية التى تخضع
 لرقابة محكمة النقض . ولما كانت معاهدة سندات الشحن الصادر بها
 مرسوم بقانون في ١٩٤٤/١/٢١ الى القانون المتعين التطبيق على النزاع
 فقد وجب اعمال ما ورد بهذا التشريع الخاص من احكام خاصة
 بالتحديد القانونى للمسئولية بصرف النظر عما في هذه الاحكام من مغايرة
 لما هو مقرر في شأن التحديد الاتفاقى للمسئولية . لما كان ذلك ، وكان
 النص في الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من معاهدة سندات الشحن
 على ان لا يلزم الناقل او السفينة في اى حال من الاحوال بسبب الهلاك
 او التلف اللاحق بالبضائع او ما يتعلق بها ببلغ يزيد على مائة جنيه
 انجليزى عن كل طرد او وحدة او ما يعادل هذه القيمة بنقد بعملة
 اخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وان
 هذا البيان قد دون في سند الشحن - ويجوز للناقل او الربان او
 وكيل الناقل الاتفاق مع الشاحن على تعيين حد اقصى يختلف عن الحد
 المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط الا يكون الحد الاقصى المتفق
 عليه اقل من المبلغ السابق ذكره - والنص في الفقرة الثامنة من المادة
 الثالثة على ان . كل شرط او تعاهد او اتفاق في عقد النقل يتضمن اعفاء
 للناقل والسفينة من المسئولية عن الهلاك او التلف اللاحق بالبضائع
 الناشئة عن الاهمال او الخطأ او التقصير في الواجبات او الالتزامات
 المنصوص عليها في هذه المادة او يتضمن تخفيف هذه المسئولية على
 وجه مخالف لما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة يعتبر باطلا بطلانا
 مطلتا ولا يترتب عليه اثر ما . . « يدل على أن التحديد القانونى
 لمسئولية الناقل البحرى الذى نصت عليه المعاهدة في حالة عدم بيان
 جنس البضاعة وقيمتها في سند الشحن يعتبر حدا اقصى للمسئولية

القانونية لما يمكن أن يحكم به ، وحدا أدنى للمسئولية الاتفاقية بالنظر الى ما يمكن الاتفاق عليه . وأنه وان كان يصح الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل عن الحد القانونى المنصوص عليه فى المعاهدة — وهو مائة جنيه انجليزى عن كل طرد أو وحدة — الا أن الاتفاق على تخفيف مسؤوليته والنزول بها بحيث يكون الحد الاقصى لها أقل من الحد القانونى المنصوص عليه فيها يعتبر باطلا بطلانا مطلقا ولا أثر له ، وبالتالي يفتح المجال لتقدير التعويض وفقا للقواعد العامة الواردة فى القانون المدنى فى شأن المسؤولية التعاقدية بصفة عامة على الا يجاوز التعويض المقضى به الحد الاقصى المقرر فى المعاهدة فى حالة عدم بيان جنس البضاعة وقيمتها فى سند الشحن ، ولما كانت المادة ٢٢١ من القانون المدنى تقضى بأن يشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما غاته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام ، فان مقتضى ذلك — وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة — أن الناقل يكون مسئولا عن هلاك البضاعة أو فقدانها أثناء الرحلة البحرية بمقدار الثمن الذى ينتج من بيعها فى ميناء الوصول بالسوق الحرة التى تخضع لقواعد العرض والطلب . لأن هذا الثمن هو الذى يمثل الخسارة التى لحقت صاحبها والكسب الذى غاته ، اذا كان ثمن البيع فى ميناء الوصول يزيد على ثمن شرائها . لما كان ذلك ، وكان البند ٢٥ من سند الشحن الذى تمسكت به المطعون ضدها ينص على أنه فى حالة الخسارة أو التلف فى الظروف التى تطوى على مسؤولية الناقل ، فان هذه المسؤولية تحتسب على ألا تزيد فى أية حالة من الاحوال على صافى قيمة فاتورة الشراء أو مائة جنيه استرلينى للطرد أو الوحدة مخصوصا منها جميع النفقات المقتضدة أيهما أقل وكان البين من الحكم المطعون فيه أن صناديق الشاى موضوع الرسالة عبوة كل منها ١٢٠ لبرة وان ثمن اللبرة الواحدة ١٩ر٣٨ بنسبا حسب فاتورة الشراء ، فان قيمة الصندوق الواحد يكون مبلغ ٨٢ر٤٥ جنيه انجليزيا مما مؤداة أن البند ٢٥ من سند الشحن يتضمن فى الواقع اتفاقا على تحديد مسؤولية الناقل بحد أقصى يقل عن مائة جنيه انجليزى عن كل طرد أو وحدة ، وبالتالي تخفيفا لهذه المسؤولية عما هو منصوص عليه فى معاهدة سندات الشحن وهو أمر غير جائز طبقا لنص المادتين ٨/٣ ،

٥/٤ منها . ومن ثم فإن هذا الاتفاق يكون قد وقع باطلا بطلانا مطلقا ولا اثر له . لما كان ذلك . وكان الحكم المطعون فيه قد خالف هذا النظر وعمل اتفاق الطرفين بالبند ٢٥ من سند الشحن ولم يقض بطلانه . وتدر التعويض الذى تسدته الطاعنة عن العجز الذى وجد فى رسالة الشاى اخذا بسعوره فى غاتورة الشراء ولم يتبع فى تقديره مارسمه حكم النقض السابق صدوره فى الدعوى اذ لم يدخل فى حساب التعويض عنصر ما فات الطاعنة من كسب بسبب ارتفاع سعر الشاى فى ميناء الوصول عن سعر الشراء ، فان الحكم المطعون فيه يكون قد خالف القانون بما يوجب نقضه دون حاجة لبحث الوجه الثانى من سبب الطعن .

(الدعن رقم ٥٦٩ سنة ٤٠ ق جلسة ١٩٧٥/٥/٢٦ س ٢٦ ص ١٠٧٨)

دعوى المسئولية

القاعدة رقم (٧٥) : الاخطار بالهلاك أو التلف :

١٢٩ — اذا لم يحصل اخطار كتابى بالهلاك أو التلف قبل أو وقت لتسليم فان هذا التسليم طبقا للمادة ٦/٣ من معاهدة بروكسل يعتبر قرينة على أن الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها فى سند الشحن .

١٣٠ — أنه وان كانت القرينة المشار اليها مقررة لصلحة الناقل الا أنه يجوز للإرسل اليه أو من يحل محله اثبات عكسها .

١٣١ — يجب أن يتضمن الاخطار الغرر انذى أصاب البضاعة على وجه التحديد .

١٣٢ — لا عبرة بالاطار الذى يرسل قبل الاستلام .

الاحكام : وحيث ان هذا النعى مردود ذلك ان نص المادة ٦/٣ من معاهدة سندات الشحن اذ جرى على أنه اذا لم يحصل اخطار كتابى بالهلاك أو تلف وبهاية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله فى ميناء التفريغ قبل أو فى وقت تسليم البضاعة ووضعها فى عهدة الشخص الذى يكون له الحق فى استلامها طبقا لعقد النقل فان هذا التسليم يعتبر — الى أن يثبت العكس — قرينة على أن الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها فى سند الشحن ،

فإن مفاد ذلك أن المشرع وإن كان قد أقام من عدم الاخطار قرينة على اعتبار أن التسليم تم بالكيفية الموصوفة بها البضاعة في سند الشحن إلا أنه أجاز اثبات عكسها . وإما كان الحكم المطعون فيه قد استخلص في حدود سلطته الموضوعية وجود عجز بالبضاعة المسلمة للمطعون ضدها أخذاً بتقرير الخبر المقدم في الدعوى فإنه يكون قد أخذ بعكس هذه القرينة طبقاً لما تجيزه المادة السابعة ، ومن ثم يكون النعى بهذا السبب غير صحيح .

(الطعن رقم ٢٠٥ سنة ٢٢ ق جلسة ١٩٦٧/١/٢٤ س ١٨ ص ١٧٦)
(الطعن رقم ٧٦ و ٨٠ سنة ٢٢ ق جلسة ١٩٦٧/١/٥ س ١٨ ص ٧٨)

● مفاد نص المادة ٦/٣ من معاهدة بروكسل لسندات الشحن أنه إذا لم يوجه المرسل إليه اخطاراً كتابياً إلى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسليم البضاعة المشحونة يخطر فيه بها أصابها من هلاك أو تلف وبماهيته هذا الهلاك أو التلف ، أو جاء هذا الاخطار غير موضح به الضرر على وجه التحديد ، فإن استلام المرسل إليه للبضاعة يعتبر قرينة — إلى أن يثبت العكس — على أن الناقل قد سلمه البضاعة بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن ، وكان الثابت بالأوراق أن الاخطار الذي أرسلته الطاعنة إلى المطعون ضدها بتاريخ ١٩٧٥/٦/٢١ وقبل استلامها الشحنة بصفة نهائية لم يتضمن تحديداً للعجز أو التلف المدعى به بل اقتصر على تحفظ الطاعنة على ما قد يظهر من عجز أو تلف بالشحنة عند استلامها النهائي ، كما خلت أوراق الدعوى مما يدل على حصول اخطار كتابي موضح للضرر على وجه التحديد عقب تسليم الشحنة بصفة نهائية في ١٩٧٥/٦/٢٥ ، فإن الحكم المطعون فيه إذا اعتبر استلام الطاعنة (المرسل إليها) للبضاعة قرينة — إلى أن يثبت العكس — على أن المطعون ضدها (الناقل) سلمتها البضاعة المشحونة بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن بالتطبيق لنص المادة ٦/٣ من معاهدة بروكسل سافة البيان فإنه يكون قد صادف صحيح القانون .

(الطعن رقم ٨٧٧ سنة ٤٧ ق جلسة ١٩٨٠/٤/٢١ لم ينشر بعد)

القاعدة رقم (٧٦) : تقادم الدعوى :

١٣٣ - التقادم المنصوص عايه فى المادة ٦/٣ من معاهدة سندات الشحن يسرى فى حالة العجز والتلف وعند عدم التسليم الكلى .

١٣٤ - الاقرار القاطع للتقادم هو الذى يتضمن الاعتراف بحق صاحب البضاعة فى التعويض وبالمسئولية عن فقدها .

الحكم : وحيث ان هذا النعى صحيح ذلك ان الثابت من الحكم المطعون فيه انه بنى قضاءه برفض الدفع بالتقادم على ما قرره من ان الخطابين المؤرخين ١٩٦٠/١٢/٨ و ١٩٦١/٢/٨ تضمنتا اقرارا من الشركة بعدم تسليم البضاعة للمطعون ضدها .

ولما كان الاقرار القاطع للتقادم هو - على ما جرى به قضاء هذه المحكمة - الاقرار الذى يتضمن الاعتراف بحق صاحب البضاعة فى التعويض وبالمسئولية عن فقدها ، واذ يبين من عبارة هذين الخطابين التى حصلها الحكم المطعون فيه انهما لم يتضمنا سوى اخبار من الطاعة عن فقد البضاعة وبأن البحث عنها مستمر فى ميناء الشحن وفى الموانى التى مرت بها السفينة ولم يفتوا على أى اقرار بمسئوليتها عن فقد البضاعة وبحق صاحبها فى التعويض فان الحكم المطعون فيه اذ اعتبر ما ورد فى هذين الخطابين اقرارا قاطعا للتقادم يكون قد اخطأ فى تطبيق القانون .

ولا محل لما تثيره المطعون ضده من ان هذا التقادم لا يسرى الا فى حالة وجود عجز او تلف فى البضاعة المسلمة دون حالة عدم التسليم الكلى كما هو الحال فى الدعوى الراهنة - ذلك ان هذا النظر انصح بصدد الدفع بعدم قبول الدعوى المقرر بالمادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى فانه لا يصح وفقا لنص الفقرة السادسة من المادة الثالثة من معاهدة سندات الشحن المنطبقة فى الدعوى اذ ان مدة السنة التى يتعين رفع الدعوى خلالها طبقا للمادة المشار اليها كما تبدأ من تاريخ تسليم البضاعة فانها تبدأ ايضا من التاريخ الذى كان ينبغى تسليمها فيه وهو ما لا يتصور فى هذه الحالة الا عند عدم التسليم الكلى .

(الطعن رقم ٢٥٦ سنة ٣٤ ق جلسة ١٩٦٨/٤/٣٠ س ١٩ ص ٨٩١)
(وراجع أيضا بشأن الاقرار الطعن ٤٠٨ س ٢٢ ق جلسة ١٩٦١/٥/٥٦ س ٧ ص ٦٤٢) .

القاعدة رقم (٧٧)

١٣٥ - التقادم المنصوص عليه في المادة ٦/٣ من معاهدة بروكسل لسندات الشحن يختلف عن التقادم الوارد في المادة ٢٧١ من قانون التجارة البحرى من حيث أحكامه وشروط انطباقه .

١٣٦ - اذا تمسك الخصم بتقادم المعاهدة وانتهت المحكمة الى عدم انطباقه فلا يجوز لها ان تقضى من تلقاء نفسها بالتقادم المنصوص عليه في المادة ٢٧١ من قانون التجارة البحرى .

الحكم : المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحرى قد ورد بشأن انقضاءها بالتقادم المادة ٢٧١ من قانون التجارة البحرى التى تنص على ان « الدعوى المتعلقة بتسليم البضائع يسقط الحق فيها بعد وصول السفينة بسنة » كما ورد بشأنها المادة ٦/٣ من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ، والتى أصبحت تشريعا نافذا في مصر ينطبق على العلاقة بين الناقل والشاحن ذات العنصر الاجنبى اذا كان طرفاها ينتميان الى احدى الدول الموقعة عليها او المنضمة اليها ، وهى تنص على انه « في جميع الاحوال ترتفع عن الناقل والسفينة كل مسئولية ناشئة عن الهلاك او التلف اذا لم ترفع الدعوى في خلال سنة من تسليم البضاعة او من التاريخ الذى كان ينبى تسليمها فيه » .

وهذان النوعان من التقادم يختلف كل منهما عن الآخر من حيث احكام وشروط انطباقه ، فالتقادم الذى نصت عليه المعاهدة يقتصر تطبيقه على مسئولية الناقل في المرحلة البحرية في الحالات التى تسرى عليها المعاهدة ، وتبدأ مدة السنة التى يتعين رفع الدعوى خلالها من تاريخ تسليم البضاعة او من التاريخ الذى كان ينبغى تسليمها فيه ، أما التقادم المنصوص عليه في المادة ٢٧١ من قانون التجارة البحرى ، فيسرى على غير ذلك من الحالات بما فيها المسئولية في الفترة السابقة على الشحن او اللاحقة للتفريغ ما لم تؤد قواعد الاسناد الى تطبيق قانون آخر ، وتبدأ مدة السنة التى يتعين رفع الدعوى خلالها من يوم وصول السفينة ، هذا الى ان المادة ٢٧٢ من التقنين

البحرى قد اجازت عند الدفع بالتقادم المنصوص عليه في المادة ٢٧١ السابق ذكرها لرافع الدعوى أن يطلب الى القاضى تحليف الناقل على انه سلم البضاعة ووفى كل التزاماته ، في حين أن التقادم المنصوص عليه في معاهدة بروكسل لا يتسع لتوجيه هذا اليمين ، لانه لم يرد بها نص مماثل لنص المادة ٢٧٢ المشار اليها .

واذا كان البين من الحكم المطعون فيه أن الشركة الناقلة — المطعون ضدها — قد تمسكت اهام محكمة اول درجة بالتقادم السنوى الوارد في معاهدة سندات الشحن ، وانتهت المحكمة الى عدم انطباقه على واقعة الدعوى ، وقضت من تلقاء نفسها بالتقادم المنصوص عليه في المادة ٢٧١ من قانون التجارة البحرى ، فانه ما كان يجوز لمحكمة الاستئناف أن تؤيد محكمة اول درجة في قضائها ما دام أن المطعون ضدها لم تتمسك بالتقادم المقضى به ، ولم يتناضل طرفا الخصومة بشأنه ، ولا يغنى عن التمسك به التمسك بنوع آخر من أنواع التقادم ، وهو المنصوص عليه في المعاهدة ، لان لكل منهما شروطه واحكامه على النحو السالف بيانه ، ومن ثم فان الحكم يكون قد اخطأ في تطبيق القانون .

(الطعن رقم ٤٦٨ سنة ٣٦ ق جلسة ١٩٧١/٥/٤ س ٢٢ ص ٥٩٤)

التصادم البحرى

القاعدة رقم (٧٨)

١٢٧ — احكام التصادم الواردة في قانون التجارة البحرى لا تسرى على السفن الحربية ، وانما تطبق القواعد العامة في القانون المدنى .

١٢٨ — دعوى التمويض عن التصادم الذى يقع بين سفينة حربية وسفينة تجارية لا تخضع للاجراءات والمواعيد المنصوص عليها في المادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى .

الحكم : أن قانون التجارة البحرى الصادر عام ١٨٨٣ وان لم يعن بوضع تعريف للسفينة التى تسرى عليها احكامه الا انه يستناد من نصوص ذلك القانون والقانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن سلامة السفن أنه يقصد بالسفينة كل منشأة عائمة تقوم أو تخصص للقيام

بالملاحة على وجه الاعتياد ، واذ كانت السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لخدمة عامة تتعارض طبيعتها مع الاحكام الواردة بقانون التجارة البحرى مثل التسجيل وحقوق الامتياز والرهون البحرية وعقدى النقل والتأمين البحري والحجز على السفينة وغير ذلك ، فان تلك السفن تخرج عن نطاق تطبيق ذلك القانون . وقد اكدت هذا النظر المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية المعتودة في بروكسل بتاريخ ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ والتي وافقت عليها مصر بالقانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٤١ وعمل بها ابتداء من اول يناير ١٩٤٤ بمقتضى مرسوم صدر فى ٢١ يناير ١٩٤٤ فقد نصت المادة ١١ من هذه المعاهدة على عدم تطبيق احكام التصادم البحرى على السفن الحربية وسفن الحكومة المخصصة كلية لخدمة عامة . لما كان ذلك وكان واقع الحال الثابت بالاوراق والذي لم ينأزع فيه الطرفان أن حادث التصادم المرفوع عنه دعوى التعويض قد وقع بين سفينة حربية مصرية وسفينة تجارية لبنانية فى المياه الاقليمية لجمهورية مصر العربية ، فان هذا التصادم لا يخضع لاحكام قانون التجارة البحرى ولا تسرى فى شأنه الاجراءات والمواعيد المنصوص عليها فى المادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من القانون المشار اليه . ومن ثم فان دعوى التعويض عنه أنها تخضع للقواعد العامة فى المسؤولية المنصوص عليها فى القانون المدنى .

(الطعن رقم ١٠٣٤ سنة ٤٨ ق جلسة ١٤/١/١٩٨٠ لم ينشر بعد)

القاعدة رقم (٧٩)

١٣٩ - معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية - شأنها شأن القانون البحرى - تنظم المسؤولية عن الخطأ التقصيرى ، ولا تسرى أحكامها على التصادم الذى يحصل بين سفينتين ترتبطان بعقد الارشاد أو عقد القطر .

١٤٠ - أحكام التصادم الواردة بالمعاهدة تطبق على الاضرار التى تسببها سفينة لآخرى ولو لم يحدث بينهما ارتطام مادى .

١٤١ - يجب لاعتبار الحادث تصادما بحريا وفقا لاحكام القانون البحرى المصرى ان يقع ارتطام مادى بين المنشأتين العائمتين .

الحكم : وحيث ان هذا النعى غير سديد ذلك ان معاهدة بروكسل

الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية المنعقدة في ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠ والتي وافقت عليها مصر بالقانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٤١ والمعمول بها ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٤ ميزت بين أربعة أنواع من التصادم البحري فنصت في المادة الثانية على أنه في حالتى التصادم القهرى والتصادم المشتبه فى أسبابه يتحمل الضرر من أصابة كما نصت فى المادة الثالثة على أنه اذا حصل التصادم بسبب خطأ احدى السفن فتلتزم السفينة التى ارتكبت الخطأ بتعويض الخسائر ونصت فى المادة الرابعة على أنه اذا كان الخطأ مشتركاً تكون مسئولية كل سفينة بنسبة خطورة الاخطاء التى ارتكبتها ولما كان مؤدى هذه النصوص أن معاهدة بروكسل المشار اليها قد نظمت التعويض المستحق فى حالتى خطأ احدى السفينتين أو الخطأ المشترك بما مؤداة تنظيم المسئولية عن الخطأ التقصرى لما كان ذلك فان احكام هذه المعاهدة لا تسرى على التصادم الذى يحصل بين سفينة الارشاد والسفينة التى استخدمتها أو بين سفينة القطر والسفينة المقطورة نظرا لا رتباط السفينتين بعقد سابق هو عقد الارشاد أو عقد القطر الذى يحدد التزامات كل منهما وأذ التزم الحكم المطعون فيه هذا النظر منتهيا الى القضاء برفض الدفع بالتقادم لعدم سريان احكام المعاهدة على التصادم موضوع الدعوى فانه يكون قد التزم صحيح القانون .

ذلك ان قانون التجارة البحرى نظم المسئولية عن التصادم البحرى الناشئ بسبب خطأ تقصرى ، ولما كان ذلك القانون لم يتضمن نصا مماثلا لما ورد بالمادة الثالثة من معاهدة بروكسل من تطبيق الاحكام الخاصة بالتصادم على الاضرار التى تسببها سفينة لآخرى ولو لم يحدث بينهما ارتطام ماذى فان من المقرر أنه يشترط لاعتبار الحادث تصادما بحريا بالمعنى المتصود فى القانون البحرى المصرى أن يحصل ارتطام ماذى بين المنشأتين العائيتين ولما كان الثابت من مدونات الحكم المطعون فيه وجود علاقة بين المنشأتين وان سبب الحادث سرعة تحرك السفينة مما أدى الى سحب القاطرة فمالت على جانبها وغرقت بها مؤداه أنه لم يحصل ارتطام ماذى بينهما فان الحكم المطعون

فيه اذ استبعد احكام القانون البحرى وانتهى الى رفض الدفع بعدم القبول المنصوص عليه فى المادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من هذا القانون يكون قد طبق القانون تطبيقا صحيحا ويكن النعى عليه بهذا السبب على غير اساس .

(المظن رقم ٣٢٢ سنة ٤٠ ق جلسة ١٢/١/١٩٧٦ س ٢٧ ص ١٨٤)

القطر البحرى

القاعدة رقم (٨٠)

١٤٢ - مفاد المادتين ١٧٤ / ١ ، ١٧٥ من القانون المدنى ان مسؤولية المتبوع عن اعمال تابعة غير المشروعة هى مسئولية تبعية مقرررة بحكم القانون ، ومن حق المتبوع ان يرجع على تابعه بما يفى به من تعويض للمضور .

١٤٣ - عقد القطر من عقود النقل البحرى يجوز فيه الاتفاق على أن تكون القاطرة تحت رقابة وتوجيه مالك المنشأة المقطورة بحيث يكون للمضور الرجوع عليه مباشرة بطلب التطويض .

الحكم : اذ نص المشرع فى المادة ١٧٤ / ١ من القانون المدنى على ان « يكون المتبوع مسئولا عن الضرر الذى يحدثه تابعه بعمله غير المشروع متى كان واقعا منه فى حالة تأدية وظيفته او بسببها » ونص فى المادة ١٧٥ من القانون المشار اليه على ان « للمسئول عن عمل الغير حق الرجوع عليه فى الحدود التى يكون فيها هذا الغير مسئولا عن تعويض الضرر » فقد دل على ان مسئولية المتبوع عن اعمال تابعة غير المشروعة هى مسئولية تبعية مقرررة بحكم القانون لمصلحة المضور تقوم على فكرة الضمان القانونى فالمتبوع يعتبر فى حكم الكفيل المتضامن كفالة مصدرها القانون وليس العقد ، ومن ثم فان للمتبوع الحق فى الرجوع على تابعة محدث الضرر بما يفى به من التعويض للمضور لا على اساس انه مسئول معه بل لانه مسئول عنه .

● عقد القطر وان كان يعتبر من عقود النقل البحرى الا انه ليس ثمة ما يمنع قانونا من اتفاق طرفيه على أن تكون القاطرة وربانها ورجال طاقمها تحت رقابة وتوجيه الشركة المطعون ضدها - مالكة

المنشأة المتطورة — وتابعين لها ومن ثم تسأل عن خطئهم ، ولا يعد ذلك منهم اتفاقا على نفى أو درء المسؤولية التقصيرية — وهو الأمر الذى حظرتة المادة ٢١٧ / ٣ مدنى — اذ أن مسؤولية المطعون ضدها على أساس مسؤولية المتبوع عن افعال تابعة غير المشروعة — وعلى ما سلف البيان — هى مسؤولية تبعية مقررة بحكم القانون لمصلحة المضرور بضم مسئول آخر يكتل بالتضامن المسئول الاصلى دون أن ينقص ذلك من حق المضرور فى الرجوع ان شاء على المسئول الاصلى مباشرة أو على المتبوع ، فاذا استأدى تعويضه من المتبوع كان للاخير الرجوع على تابعه محدث الضرر بما يفى به من التعويض للمضرور ، كما أن عدم الاتفاق فى عقد القطر على تنظيم كيفية ملازمة ملاك الحوض العائم أو وكلائهم (المطعون ضدها) للرحلة البحرية اثناء القطر لا ينفى تبعية ربان ورجال طاقم القاطرة للمطعون ضدها ، تلك التبعية الثابتة بشروط عقد القطر والتي تعطىها السلطة الفعلية فى الرقابة والاشراف والتوجيه على ربان ومحارة القاطرة ، ذلك أن علاقة التبعية تقوم على السلطة الفعلية التى تثبت للمتبوع فى رقابة التابع وتوجيهه عن طريق العلاقة العقدية أو غيرها وسواء استعمل المتبوع هذه السلطة أو لم يستعملها طالما أنه كان فى استطاعته استعمالها .

(الطعن رقم ٦٥٧ سنة ٤٢ ق جاسة ٨/٥/١٩٧٨ س ٢٩ ص ١١٨٠)

التأمين البحرى

القاعدة رقم (٨١)

١٤٤ — معاهدة بروكسل لسندات الشحن لا شأن لها بالتأمين البحرى .

الحكم : ان معاهدة بروكسل الصادرة فى ٢٥ من أغسطس سنة ١٩٢٤ والتي وافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ واصدرت مرسوما بنفاذها فى ٣١ من يناير سنة ١٩٤٤ — هذه المعاهدة خاصة بمسائل النقل البحرى وأحكامه ولا شأن لها بالتأمين البحرى ، والقانون الواجب التطبيق فى النزاع الخاص بهذا التأمين هو قانون التجارة البحرى .

(الطعن رقم ٢٠٩ سنة ٢٣ ق جاسة ٥/١٢/١٩٥٧ س ٨ ص ٨٦٣)

القاعدة رقم (٨٢)

١٤٥ — قاعدة عدم قبول دعوى المسؤولية قبل المؤمن اذا كان التلف أو العجز يقل عن ١٪ الواردة في المادة ٢٤٣ بحرى ليست من القواعد الآمرة فيجوز الاتفاق على ما يخالفها .

١٤٦ — العوارية في البضاعة في معنى قانون التجارة البحرى تشمل جميع الاضرار فيدخل فيها كل عجز أو تلف .

الحكم : لئن كان الاصل في قيام مسؤولية المؤمن قبل المؤمن له في الخسارات البحرية وفقاً لما تقتضى به المادة ٢٤٣ من قانون التجارة البحرى الا تقبل الدعوى بالمسؤولية قبل المؤمن عن تلف البضاعة أو عجزها اذا كان يقل عن واحد في المائة من قيمة الشيء الحاصل له الضرر ، الا انه اذا وجد شرط خاص في مشاركة التأمين بصدد المسؤولية عن العجز أو التلف ، فانه يجب اعماله ، ذلك أن القاعدة الواردة في المادة ٢٤٣ سالفه البيان ليست من القواعد الآمرة ، بل يجوز الاتفاق على مخالفتها بتشديد مسؤولية المؤمن أو تخفيفها وفقاً للشروط الخاصة بذلك التى تحددها مشاركة التأمين البحرى .

● المقصود بالعوارية في البضاعة — الخسارة البحرية فيها — هو — وعلى ما قضت به المادة ٢٣٥ من قانون التجارة البحرى ووفقاً لقضاء هذه المحكمة — جميع الاضرار التى تحصل للبضاعة فيدخل فيها كل عجز أو تلف .

(الطعن رقم ١١٠ سنة ٣٧ ق جلسة ١٢/٢٨/١٩٧١ س ٢٣ ص ١٢٨)

القاعدة رقم (٨٣)

١٤٧ — الاتفاق في وثيقة التأمين على حلول المؤمن بما يدفعه من تعويض محل المؤمن له فيما له من الدعاوى والحقوق قبل المسئول ، مفادة انه ليس للمؤمن له أن يجمع بين مبلغ التعويض ومقابل التأمين .

الحكم : اذا كان يبين من وثيقة التأمين على البضاعة المنقولة بحرراً ان الطاعنة — وزارة التأمين — قد وافقت بمقتضاها على أن تحل شركة التأمين — بما تدفعه من تعويض عن الخسائر والاضرار — بمقتضى هذه الوثيقة — محلها في جميع الدعاوى والحقوق التى لها قبل الغير المسئول نمفاد ذلك أن الطاعنة حولت حقها في التعويض

عن الضرر قبل المسئول لشركة التأمين مما لا يجوز معه للطاعة — وهى المؤمن لها — أن تجمع بين مبلغ التعويض ومقابل التأمين والا استحالة تنفيذ ما اتفق عليه بالمشاركة من رجوع شركة التأمين على الناقله وهى المسئولة عن الضرر .

(الطعن رقم ٢٩١ سنة ق جلسة ١٩٧٤/٤/٢٩ س ٢٥ ص ٧٤٩)

القاعدة رقم (٨٤)

١٤٨ — جرى العرف الخاص بنقل الزيوت والشحومات التى تشحن صبا على أعفاء الناقل والمؤمن عن العجز فى حدود ١٪ لما تتعرض له من نقص بسبب التصاق جزء منها بالتكتات والانابيب أثناء الشحن والتفريغ .

الحكم : وحيث أن هذا النعى غير سديد ، ذلك أنه يبين من مطالعة وثيقة التأمين المبرمة بين الطاعة والمطعون عليها الثانية بخصوص البضائع المشحونة أنه قد وردت بالصحيفة الثانية منها شروط التأمين على البضائع الصادرة من مجمع مكتتبى التأمين بلندن وأن نص البند السادس منها جرى على أنه « يضمن هذا التأمين الخسائر والاضرار التى تلحق الاشياء المؤمن عليها ولكنه لا يضمن بحال من الاحوال الخسائر والاضرار والمصروفات التى يكون سببها التأخير أو العيب الذاتى أو طبيعة الشئ المؤمن عليه ، وتدفع التعويضات المستحقة دون خصم أى نسبة » ومؤدى هذا النص أن شركة التأمين ضمنت التعويضات المستحقة عن الاضرار التى تلحق البضائع المشحونة واستثنت من هذا الضمان الخسائر والاضرار التى يكون سببها التأخير أو العيب الذاتى أو طبيعة البضاعة المؤمن عليها ، ولا يغير من ذلك ما نص عليه بنهاية الشرط من أن الشركة تدفع التعويضات المستحقة دون خصم أى نسبة ، إذ أن هذه العبارة إنما تنصرف الى التعويضات المستحقة عن الخسائر التى يشملها الضمان لا تلك التى ترجع الى التأخير أو الى طبيعة البضاعة المؤمن عليها أو الى عيب ذاتى فيها . إذ كان ذلك وكان يبين من الرجوع الى الحكم المطعون فيه أنه أغفى المطعون عليهما من المسئولية عن التعويض عن العجز الذى

لحق البضاعة المشحونة اثناء الرحلة البحرية تأسيسا على انها من الزيوت والشحوم التى تشحن صبا فى تنكات السفن اثناء نقلها ، وأن من شأنها أن تتعرض للنقض فى وزنها بسبب التصاق جزء منها بالتناكات خلال الرحلة البحرية وجزء منها بالانابيب اثناء الشحن والتفريغ وعلى أن العرف قد جرى من قديم — كما تدل على ذلك الصورة المقدمة من المطعون عليها الاولى من الشهادة الصادرة من غرفة الاسكندرية للملاحة البحرية والتى لا تنازع فيها الطاعنة — على قبول العجز لهذا السبب فى حدود نسبة قدرها ١٪ من أوزان تلك السوائل ، وعلى أن المحكمة تطئن الى الاخذ بهذه الشهادة وتقرر باعفاء المطعون عليهما من المسؤولية عن العجز فى البضاعة المشحونة وهى لا تجاوز ١٪ من وزنها ، فان الحكم اذ طبق العرف التجارى البحرى وأغنى فى حدود سلطته التقديرية المطعون عليهما من المسؤولية عن العجز فى البضاعة المشحونة فى حدود ١٪ منها ، لا يكون قد خالف القانون أو أخطأ فى تطبيقه ، ويكون النعى بهذا السبب على غير أساس .

(الطعن رقم ١٧١ سنة ٢٧ ق جلسة ١٩٧٢/٣/٣٠ س ٢٣ ص ٥٩٠)

القاعدة رقم (٨٥)

١٤٩ — الدعوى التى ترفعها شركة التأمين على المسئول عن الضرر استنادا الى حوالة الحق اليها من المؤمن له فى وثيقة التأمين هى دعوى من ذى صفة .

١٥٠ — وقوع الخطر المؤمن منه يجعل الحق المحال محققا بعد أن كان احتماليا وانتقال هذا الحق ليس معلقا على وفاء شركة التأمين بالتعويض للمؤمن له .

الحكم : وحيث أن مما تنعاه الطاعنة فى باقى اسباب الطعن على الحكم المطعون فيه الخطأ فى تطبيق القانون و فى بيان ذلك القول أن حوالة الحقوق المستقبلية والتعامل فيها جائز قانونا فيكون لشركة التأمين أن تتلقى الحق من المستأمن ولو لم يكن الضرر المؤمن منه قد تحقق بعد . وقد تضمنت وثيقة التأمين المقدمة فى هذه الدعوى شرطا

يحولها الحق في الحلول محل الشركة المستأمنة فيما يكون لها من دعاوى وهو شرط صحيح ويتعين أعمال أحكامه من غير حاجة الى سند آخر مستقل لينعقد به الحلول واذ كان هذا الشرط قائما منذ تاريخ وثيقة التأمين وكانت الطاعنة قد تمسكت به امام المحكمة فان اهداره بدعوى انه لا يجدى « المستأنفة » التمسك به طالما لم يتم بالوفاء بالتعويض الا في تاريخ لاحق لتقديم عريضة الدعوى لقلم المحضرين وانها حين رفعت دعواها لم يكن لها ثمة حق في رفعها يكون من الحكم خطأ في تطبيق القانون .

وحيث ان هذا النعى صحيح ، ذلك انه يبين من مدونات الحكم المطعون فيه وسائر الاوراق ان الطاعنة — وهى شركة التأمين — اقامت هذه الدعوى طالبة الزام المطعون عليها الاولى بوصفها مسؤولة عن الضرر المؤمن منه بما دفعته للشركة المستأمنة ، واستندت في مطالبتها الى شرط الحلول الوارد في وثيقة التأمين واذ كان هذا الشرط في حقيقته حوالة حق احتمالي مشروطة بتحقيق الخطر المؤمن منه فانه يكون خاضعا لاحكام حوالة الحق في القانون المدنى وهى لا تستوجب لانعقاد الحوالة رضاء المدين وترتب عليها — بالنسبة للحقوق الشخصية — انتقال الحق المحال به من المحيل الى المحال له بمجرد انعقاد العقد. ولما كانت الحوالة الثابتة في وثيقة التأمين قد تمت باتفاق طرفيها عليها وكان الخطر المؤمن منه وهو حصول عجز وتلف وعوار في الرسالة المؤمن عليها قد وقع فعلا فقد زال عن الحق المحال صفتة الاحتمالية واضحى وجوده محققا وانتقل الى شركة التأمين الطاعنة ، واذ كان مؤدى ما سلف ان الحق في الرجوع على المسئول عن الضرر قد انتقل الى الطاعنة بمقتضى الحوالة الثابتة في وثيقة التأمين وكان انتقل هاذا الحق على ما سلف القول غير معلق على الوفاء بالتعويض ، فان الدعوى تكون قد اقيمت من ذى صفة ويكون الحكم المطعون فيه وقد خالف هذا النظر وانتهى الى ان الطاعنة حين رفعت دعواها لم يكن لها ثمة حق في رفعها بسبب وفائها اللاحق بالتعويض يكون قد اخطأ في تطبيق القانون بما يستوجب نقضه في هذا الخصوص .

وحيث أن محكمة الاستئناف بتضائها بعدم قبول الدعوى بالنسبة للمطعون عليها الاولى قد حجت نفسها عن نظر الموضوع ، فانه يتعين مع النقض الاحالة .

(الطعن رقم ٢٨٨ سنة ٣٨ ق جلسة ١٢/٥/١٩٧٤ س ٢٥ ص ٨٥٩)

القواعد البحرية

البيع فوب

القاعدة رقم (٨٦) :

١٥١ — التسليم يتم في البيع فوب F.O.B بشحن البضائع على ظهر السفينة التي يتعاقد معها المشتري .

١٥٢ — تنتقل ملكية البضائع المباعة فوب عند الشحن .

١٥٣ — المشتري فوب هو الذى يتحمل مخاطر الطريق .

١٥٤ — اذا تعاقد البائع فوب على نقل البضائع فانه يتعاقد بوصفه وكيلًا عن المشتري .

الحكم : مفاد بيع البضاعة طبقا للنظام المعروف في الاصطلاح البحرى باسم « فوب » — وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة — أن يتم تسليم البضاعة في ميناء القيام منذ شحنها على ظهر السفينة ، وأن تبرأ من ذلك الوقت ذمة البائع من الالتزام بالتسليم ، وتنتقل ملكية البضاعة الى المشتري الذى يلتزم وحده بمخاطر الطريق ويقع على عاتقه عبء التعاقد على نقل البضاعة من ميناء الشحن الى ميناء الوصول الا أن ينبى البائع في ابرام هذا التعاقد لمصلحته بوصفه وكيلًا عنه .

(الطعن رقم ٩٣ سنة ٣٨ ق جلسة ٣/٤/١٩٧٣ س ٢٤ ص ٥٥٩)

(الطعن رقم ٦٤ سنة ٣٠ ق جلسة ٢٧/١٢/١٩٦٦ س ١٧ ص ١٩٧٩)

القاعدة رقم (٨٧)

١٥٥ — تسليم البضائع في البيع فوب بشحنها على ظهر السفينة لا يتعارض مع حق المشتري من التحقق من مطابقة البضاعة المبيعة للعينة عقب وصول البضاعة الى ميناء الوصول .

الحكم : انه وان كان البيع F.O.B يتضمن أن يتم التسليم في

ميناء الشحن بشحن البضاعة ، إلا أن هذا التسليم المادى الذى يحصل فى ميناء الشحن لا يتعارض مع حق المشتري فى التحقق من مطابقة البضاعة المباعة للعينة المتفق عليها بينه وبين البائع عقب وصول البضاعة الى ميناء الوصول . وإذا غمى كانت الطاعة قد تمسكت فى دفاعها بأن الشركة المطعون عليها لم تقم بتركيب العربات المباعة اليها حتى تتحقق الطاعة من مطابقتها للعينة المتفق عليها بينهما . فلم يعن الحكم المطعون فيه ببحث هذا الدفاع أو الرد عليه مع أنه دفاع جوهري يحتل لو صح أن يتغير معه وجه الحكم فى الدعوى فإن الحكم المذكور يكون قد عاره قصور يبطله .

(الطعن رقم ٢٨٣ سنة ٢٤ ق جلسة ١٣ / ١١ / ١٩٥٨ س ٩ ص ٦٩٩)

القاعدة رقم (٨٨)

١٥٦ — التسليم فوب لا يتم الا بشحن البضاعة ولا يكفى اعدادها للشحن .

١٥٧ — لا محل فى البيع فوب للتحدى بنص المادة ١/٤٣٥ مدنى من ان التسليم يحصل على النحو الذى يتفق مع طبيعة الشيء المباع .

الحكم : متى كان التعاقد قد تم بين الطاعن — البائع — والشركة المطعون عليها الاولى — المشتري — على بيع كميات الفول السودانى F . O . B وكان تنفيذ التزام البائع بالتسليم فى البيع F . O . B لا يتم الا بشحن البضاعة على السفينة فى ميناء القيام ، ولما كان الثابت من الحكم المطعون فيه أن الطاعن لم ينفذ التزامه بشحن البضاعة على ظهر السفينة بالنسبة لما زاد على الخمسين طناً المسلمة ، لان الحجر الزراعى لم يصرح بتصديرها بسبب مخالفة الشروط التى يتطلبها ، ومن ثم فليس للطاعن وقد ثبت عجزه عن شحن البضاعة أن يحتج قبل الشركة بأن العقد لم يتضمن نصاً على ما يشترطه الحجر الزراعى من ضرورة خلو البضاعة من بذرة القطن أو أن هناك تعسفاً من الحجر الزراعى فى رفض التصريح بالتصدير ، وإذا رتب الحكم المطعون فيه على ما انتهى اليه من اخلال الطاعن بتنفيذ التزامه بالتسليم قضاءه بفسخ العقد والتعويض ، ورأى أنه

طالما ان الطاعن قد عجز عن شحن البضاعة على ظهر السفينة لعدم توافر الشروط التي يوجبها الحجر الزراعى فلم يعد مجديا اجابته الى طلبه ندب خبير للتحقق من اعداده الكميات من تلك البضاعة لما كان ذلك فان النعى على الحكم بالخطأ فى تطبيق القانون والاخلال بحق الدفاع والفساد فى الاستدلال يكون على غير أساس .

وحيث ان هذا النعى فى شقة الاول مردود بأن التعاقد تم على بيع البضاعة F.O.B وذلك على ما سلف بيانه فى الرد على السبب الاول مما يتعين معه تطبيق أحكام هذا النوع من البيوع البحرية ومقتضاها أن تسليم البضاعة لا يتم الا بشحنها على ظهر السفينة ولا يغنى عن ذلك مجرد اعدادها للشحن ، ومن ثم فلا محل للتحدى بما تنص عليه المادة ١/٤٣٥ من القانون المدنى من أن التسليم يحصل على النحو الذى يتفق مع طبيعة الشيء المبيع .

(الطعن رقم ٢٠٥ سنة ٣٩ ق جلسة ١٢/٣/١٩٧٤ س ٢٥ ص ١٣١٥)

القاعدة رقم (٨٩)

١٥٨ - للبائع فوب امتياز على البضائع المباعة التى اتفق على دفع ثمنها نظير المستندات فى ميناء الوصول ، فإذا أبرم تأميناً بحرياً لمصلحته أعمالاً لحق الامتياز لضمان اقتضاء قيمة البضاعة من شركة التأمين فى حالة هلاك البضاعة ، هذا التأمين لا يغطى مخاطر أخرى تتعلق باعسار المشتري أيا كان سبب هذا الاعسار .

الحكم : وحيث أن هذا النعى فى محله ذلك أنه لما كان الثابت من الاوراق ان التعاقد قد تم بين البائع والشركة المشترية على بيع البضاعة F.O.B ، وكان مفاد هذا التعاقد أن يتم تسليم البضاعة فى ميناء القيام منذ شحنها على ظهر السفينة ، وان تبرأ منذ ذلك الوقت ذمة البائع من الالتزام بالتسليم وتنقل ملكية البضاعة الى الشركة التى تلزم وحدها بمخاطر الطريق ويقع على عاتقها عبء التعاقد على نقل البضاعة من ميناء الشحن الى ميناء الوصول والتأمين عليها ، الا أن تنيب البائع فى إبرام هذا التعاقد لمصلحتها بوصفه وكيلا عنها ، واذا لا خلاف بين طرفي النزاع فى أن الشركة المشترية

(المطعون عليها الاولى) لم تعهد للبائع باليونان في أن يعقد تأميناً على البضاعة بالوكالة عنها ، وكان يبين من الاوراق أن المطعون عليها الاولى كانت قد تعاقدت - بوصفها مشترية F.O.B ومالكة للبضاعة - بالتأمين عليها لدى الشركة المطعون عليها الثانية وذلك لتغطية الضرر الذى يحيق بها نتيجة هلاك البضاعة فى الطريق ، لما كان ذلك وكان التعاقد بين البائع والشركة المشترية قد تضمن الاتفاق على أن يتم دفع ثمن البضاعة عند استلام سندات الشحن بالاسكندرية ، واذا لم يكن البائع وقت تسليمه البضاعة ببناء الشحن الى المشترية والى ما بعد هذا التسليم وحتى التأمين عليها وغرقها قد قبض ثمنها ، وكان له بسبب استحقاق الثمن امتياز على الشيء المبوع ، فان مقتضى ذلك أن يعتبر التأمين الذى تعاقد عليه البائع مع الشركة التى تمثلها الطاعنة على البضاعة التى قام بتسليمها فعلاً الى الشركة المشترية - تأميناً بحرياً أبرمه البائع لمصلحته الشخصية اعمالاً لحق الامتياز ، وتتمثل هذه المصلحة فى ضمان اقتضائه قيمة البضاعة من شركة التأمين اذا ما هلكت اثناء الرحلة البحرية ، وتسرى على هذا التأمين قواعد التأمين البحرى فلا تتعدى المخاطر المؤمن عليها مخاطر الرحلة البحرية الى مخاطر أخرى تتعلق باعسار المشترى ايا كان سبب هذا الاعسار ، لما كان ما تقدم وكان الثابت من عبارة الحوالة الصادرة من البائع الى شركة التأمين التى تمثلها الطاعنة أن البائع قبض من هذه الشركة قيمة البضاعة أثر غرقها نفاذاً لوثيقة التأمين ، وأحال الى شركة التأمين جميع حقوقه ودعاويه لترجع بها قبل من تراه من الغير ، وكان للطاعنة أن ترجع بموجب هذه الحوالة على الشركة المشترية بوصفها من الغير بالنسبة لوثيقة التأمين ولانها لم تدفع ثمن البضاعة بعد الى البائع ويقع على عاتقها - على ما سلف بيانه - تحمل مخاطر الطريق بوصفها مالكة للبضاعة . واذا جرى الحكم المطعون فيه على خلاف هذا النظر وقضى برفض دعوى الطاعنة رقم ٣٢٩ سنة ١٩٥٤ تجلرئ كلى الاسكندرية استناداً الى أن حقها بموجب الحوالة قاصر على الرجوع على الناقل البحرى المتسبب فى غرق البضاعة دون الشركة

المشتري فانه يكون قد خالف القانون ومسخ المعنى الظاهر لعبارة الحوالة المشار اليها ، مما يستوجب نقضه فيما قضى به في الدعوى المشار اليها .

(الطعن رقم ٦٤ سنة ٣٠ ق جلسة ١٢/٢٧/١٩٦٦ س ١٧ ص ١٩٧٩)

القاعدة رقم (٩٠)

١٥٩ - الاصل أن يتسام المشتري في البيع « فوب » سند الشحن الا اذا اتفق على تسليمه للبائع الذى يقوم عندئذ بدور الشاحن في عقد النقل .

الحكم : وحيث أن الطاعنة تدعى بالسبب الثانى على الحكم المطعون فيه الخطأ في تطبيق القانون وفي بيان ذلك تقول أن الحكم الابتدائى المؤيد لاسبابه بالحكم المطعون فيه بنقض قضاءه برفض الدفع بالتقادم الثلاثى على ما ذهب اليه من أن المسئولية الناشئة عن خطاب الضمان مسئولية عقدية في حين انها مسئولية تقصيرية اذ انها - أى الطاعنة - كانت طرفا في عقد بيع « فوب » مع المشتري المغربى ولا علاقة لها بعقد النقل البحرى الذى تم بين المشتري والناقل (المطعون ضدها) ، فاذا اثبت الناقل أن ضررا قد أصابه نتيجة لعبع في البضاعة سابق على الشحن فان تعويض ذلك الضرر سنده المسئولية التقصيرية .

وحيث أن هذا النعى مردود ، ذلك أن الاصل في البيع البحرى « فوب » Free on board - F . o . B أن يقوم البائع بتسليم البضاعة المباعة ، بشحنها على ظهر السفينة الناقلة التى يتعاقد معها المشتري ، وأن يكون لهذا الاخير الحق في تسليم سند الشحن من الناقل ، الا اذا اتفق على تسليمه للبائع وعندئذ يقوم الاخير - وهو غريب عن عقد النقل البحرى - بدور الشاحن في عقد النقل الذى يثبت سند الشحن ، لما كان ذلك وكان الثابت أن الشركة الطاعنة (البائعة فوب) هى التى قامت بشحن البضاعة وتسلمت سندی الشحن الخاصين بها من الشركة المطعون ضدها (الناقلة)

وطلبت أن يصدر السندان نظيفين خاليين من التحفظات التي أثبتتها ضابط أول السفينة في إيصال الشحن بشأن حالة البضاعة مقابل إصدارها خطاب ضمان تعهدت فيه بتعويض المطعون ضدها (المناقلة) عن كافة ما تتحمله بسبب أية مطالبة يتقدم بها المرسل إليه بشأن تلك التحفظات ، وكان خطاب الضمان — وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة — حجة على عاقبة وحدهما الشاحن والناقل ولا يحتج به على الغير حامل سند الشحن ، فإن الدعوى التي يقيمها الناقل البحري ضد الشاحن يطالبه فيها بالتعويض الذي دفعه إلى المرسل إليه استنادا إلى خطاب الضمان الذي أصدره الشاحن مقابل حصوله على سند شحن نظيف خال من التحفظات ، يكون أساسها المسؤولية التعاقدية وليست المسؤولية التقصيرية ، وإذا التزم الحكم المطعون فيه هذا النظر فإنه لا يكون قد أخطأ في تطبيق القانون ويكون النعى عليه بهذا السبب على غير أساس .

(الطعن رقم ١٢٩٣ سنة ٤٨ ق جلسة ١٩٨٢/٣/٨ لم ينشر بعد) .

C.I.F. البيع سيف

القاعدة رقم (٩١)

١٦٠ — يتم تسليم البضاعة في البيع سيف وتنتقل ملكيتها إلى المشتري بوضعها على ظهر السفينة بحيث تصبح مخاطر الطريق على عاتقه .

١٦١ — يلتزم البائع في البيع سيف بشحن البضاعة المبيعة وبإبرام عقد نقلها ودفع نفقات النقل ، وبإبرام عقد التأمين عليها لصالح المشتري وإحسابه كما يلتزم بإرسال المستندات إلى المشتري .

١٦٢ — المشتري سيف هو وحده صاحب الصفة والمصلحة في المطالبة بتعويض التأمين .

الحكم : البيع « سيف » يتم بتسليم البضاعة عند الشحن وتنتقل ملكيتها إلى المشتري بوضعها على ظهر السفينة بحيث تصبح مخاطر الطريق على عاتقه ويلتزم البائع تبعاً لذلك بالقيام بشحن البضاعة

المبيعة وبإبرام عقد نظماً ودفع نفقات النقل ، وبإبرام عقد التأمين عليها لصالح المشتري ولحسابه وفقاً للشروط المعتادة في ميناء الشحن : وإرسال المستندات المتعلقة بالبضاعة الى المشتري ، وهي سند الشحن المثبت لشحن البضاعة ووثيقة التأمين وقائمة البضاعة حتى يتمكن المشتري من تسلمها لدى وصولها ، والدفاع عن حقوقه اذا كان بها عجز أو تلف . واذا كان ذلك ، فإن الحكم المطعون فيه اذ انتهى الى أن البيع قد تم بطريق (سيف) وأن التأمين على البضاعة المرسل الى روتردام إنما كان لحساب ومصلحة المشتري المرسل اليه ، وأنه لذلك يكون هو وحده صاحب الصفة والمصلحة في مطالبة شركة التأمين بالتعويض عما أصابها من تلف ولا صفة للبائع في هذه المطالبة لأن البضاعة خرجت من ملكيته ، لا يكون مخالفًا للقانون .

(الطعن رقم ٣٤٤ سنة ٢٥ ق جلسة ١٩٦٩/٦/١٩ س ٢٠ ص ١٠٢٦)

القاعدة رقم (٩٢)

١٦٣ - المشتري سيف هو الذى يتحمل مخاطر البضاعة متى انتهى غش البائع واصابة البضاعة بسبب خفى .

الحكم : المشتري في البيع « سيف » هو الذى يتحمل تبعه الهلاك الذى يصيب البضاعة اثناء الطريق متى انتهى غش البائع واصابة البضاعة بعيب خفى .

(الطعن رقم ٢١٠ سنة ٣٨ ق جلسة ١٩٧٣/١٢/٢٧ س ٢٤ ص ١٣٦٣)

القاعدة رقم (٩٣)

١٦٤ - من حق البائع سيف أن يمتنع عن شحن البضائع في حالة اخلال المشتري بالتزامه بفتح الاعتماد المصرفي .

الحكم : من احكام البيع « سيف » أن التسليم يتم في ميناء الشحن لا في ميناء الوصول ، واذا قرر الحكم ان المطعون عليه (المشتري) قد أخل بالتزامه في فتح الاعتماد المصرفي غور التعاقد مما يستتبع حق الشركة الطاعنة باعتبارها بائعة في الامتناع عن تنفيذ التزامها المقابل وهو تسليم البضاعة الى المشتري وبالتالي عدم شحنها الامر الذى

ينبنى عليه ان البضاعة لم يكن من المفروض ان ترسل او تصل الى الاسكندرية .

(الطعن رقم ٢٣١ سنة ٢٥ جلسة ١٠/١٢/١٩٥٩ س ١٠ ص ٧٨٣)

القاعدة رقم (٩٤)

١٦٥ - تنتقل ملكية البضاعة الى المشتري « سيف » عند الشحن ، لا يصدق على البيع هذا الوصف اذا اتفق على انتقال الملكية بتسليم البضاعة للمشتري في ميناء الوصول .

الحكم : لئن كان البيع « سيف » وهو بيع البضاعة لدى الشحن نظير ثمن اجمالى شامل لقيمة المبيع وأجرة النقل والتأمين ، يتم بتسليم البضاعة عند الشحن وتنقل ملكيتها الى المشتري بوضعها على ظهر السفينة ، الا أنه لما كان العقد المبرم بين الطرفين والمودع ملف الطعن - مع تحديده ثمن البضاعة المبيدة على أساس « سيف » الاسكندرية - قد نص صراحة في البند الثالث منه على أن يكون تسليم هذه البضاعة في ميناء الوصول - الاسكندرية - في مواعيد محددة وبواسطة لجنة تثبت في محاضرها الرسمية حالة البضاعة عند تفريغها وكان من المقرر أن الملكية وفقا لهذا الشرط لا تنتقل الى المشتري الا بتسليم البضاعة في ميناء الوصول ، فانه لا يصدق على البيع في هذه الحالة وصف « سيف » ولا يكون لهذا الوصف من معنى سوى أنه يبين طريقة دفع الثمن دون أن يكون له أى اثر على تحديد وقت انتقال ملكية البضاعة . واذا كان يقتضى ذلك أن رسم استيراد البضاعة البيعة يتحمله البائع تبعاً للالتزام بتخليئة المبيع بحيث يتمكن المشتري من استلامه في ميناء الوصول دون عائق ، فان الحكم المطعون فيه اذ اقام قضاؤه على أن الطاعن يلتزم برسم الاستيراد يكون قد انتهى الى نتيجة صحيحة في القانون .

(الطعن رقم ٢٦١ سنة ٣٧ ق جلسة ١٩/٥/١٩٧٣ س ٢٤ ص ٧٩٦)

القاعدة رقم (٩٥) : البيع بسفينة معينة :

١٦٦ - البيع بسفينة معينة بيع معلق على شرط واقف هو وصول البضاعة سالمة الى ميناء الوصول .

الحكم : متى كان الحكم اذ بنى مسئولية الطاعن عن التعويض لعدم تنفيذ هذه التزامه بتسليم المبيع على القول بتعليق البيع بسفينة معينة على شرط وصول البضاعة سالمة لا يؤثر في التزام البائع بشحن البضاعة فإذا لم تشحن البضاعة أصلاً كما هو الحال في الدعوى اعتبر البائع مقصراً سواء أكان عدم شحنها راجعاً إلى فعله شخصياً أم إلى فعل المتعاقد معه فإن هذا الذي أسس عليه الحكم قضاءه لا خطأ فيه .

(الطعن رقم ٢٥١ سنة ١٠ ق جلسة ١٩٥٣/٤/٢٣ س ٤ ص ٩٢٤)

قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣

القاعدة رقم (٩٦)

١٦٧ - مصلحة الجمارك تتسلم البضائع المستوردة وتحتفظ بها بناء على حق مخول لها بالقانون ، ولا يجوز لها في حالة فقد البضائع التحدى بأحكام عقد الوديعة .

الحكم : ان مصلحة الجمارك اذ تتسلم البضائع المستوردة واذ تستبقيها تحت يدها حتى يوفى المستورد الرسوم المقررة لا تضع اليد على هذه البضائع كمودع لديه متبرع بخدماته لمصلحة المودع بل تحتفظ بها بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها وهى وفاء الرسوم المستحقة . ومن ثم فانه في حالة فقد البضائع لا يجوز التحدى بأحكام عقد الوديعة وبأن مسئوليتها لا تعدو مسؤولية المودع لديه بلا أجر وذلك لانتفاء قيام هذا العقد الذى لا يقوم الا اذا كان القصد من تسليم الشيء أساساً هو المحافظة عليه ورده للمودع عند طلبه ، فإذا كانت المحافظة على الشيء متفرعة عن اصل آخر كما هو الشأن في الرهن الحيازى انتهى القول بوجوب تطبيق احكام الوديعة .

(الطعن رقم ٤٨ سنة ٢٢ ق جلسة ١٩٥٥/١٢/٨ س ٦ ص ١٥٤٥) .

(وصدر حكم بهذا المعنى في ذات الجلسة في الطعن رقم ٢١٥ سنة ٢٢ ق)

القاعدة رقم (٩٧)

١٦٨ - قرارات مدير عام مصلحة الجمارك في مواد التهريب انجمركى قرارات ادارية ، الطعن فيها - في ظل قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ - يكون امام محكمة القضاء الادارى .

الحكم : وحيث أن الطعن نبى على سبب واحد تنعى به الطاعنة على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ فى تطبيقه وتأويله ، وفى بيان ذلك تقول أن القرارات التى يصدرها مدير عام الجمارك فى مواد مخالفات التهريب الجمركى تعتبر قرارات ادارية ، وأنه منذ صدر قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ اصبح الاختصاص معقودا للقضاء الادارى وحده بنظر الطعون فى تلك القرارات ، لان هذا القانون لم يتضمن نصا مشابها لنص المادة ٣٣ من اللائحة الجمركية التى كانت تبيح الطعن فى هذه القرارات أمام المحكمة التجارية ، وانما نص فى المادة ١١٩ منه على جواز الطعن فى تلك القرارات أمام المحكمة المختصة مما مفاده أن محكمة القضاء الادارى قد أصبحت وحدها فى ظل القانون المشار اليه هى المختصة بالنظر فى هذه الطعون باعتبارها صاحبة الولاية الاصلية بنظر الطعون فى القرارات الادارية ، واذا خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر وقضى باختصاص المحاكم العادية بنظر الدعوى ، فانه يكون قد خالف القانون وأخطأ فى تطبيقه .

وحيث أن هذا النعى سديد ، ذلك أن الاختصاص بنظر الطعون التى ترفع عن القرارات الادارية النهائية سواء صدرت من الادارة او من الجهات الادارية ذات الاختصاص القضائى ينعقد - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - لمجلس الدولة بهيئة قضاء ادارى دون غيره . عدا ما يرى المشروع بنص خاص اعطاء القضاء العادى ولاية نظره ، وذلك عملا بمفهوم المادتين ٨ ، ١١ من قانون مجلس الدولة رقم ٥٥ لسنة ١٩٥٩ - الذى أقيم الطعن فى ظله - واذا كان من المقرر فى قضاء هذه المحكمة أن القرارات التى يصدرها مدير عام مصلحة الجمارك فى مواد التهريب الجمركى تعتبر قرارات ادارية ، وكان قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ الذى صدر القرار المطعون فيه فى ظل احكامه قد نص فى المادة ١١٩ منه على جواز الطعن فى تلك القرارات أمام المحكمة المختصة ولم يرد به نص خاص يخول المحاكم العادية حق الفصل فى هذه الطعون ، فتكون المحكمة التى عناها المشرع هى المحكمة المختصة طبقا للقواعد العامة فى توزيع الاختصاص بين جهتى القضاء العادى

والادارى ونقما للاصول العامة في توزيع الاختصاص بين المحاكم الادارية
ومى محكمة القضاء الادارى ، ولا محل للاحتجاج بها كان مستقرا في ظل
اللائحة الجمركية المفعلة من اختصاص المحاكم العادية بالفصل
في الطعون التى ترفع عن القرارات الصادرة في شأن مواد التهريب
الجبرى ذلك أن المادة ٢٣ من تلك اللائحة كانت تنص صراحة على
اختصاص المحكمة التجارية التابعة لها دائرة الجمرک بنظر
الطعون في تلك القرارات في حين أن قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣
تد جاء خلوا من نص مماثل لتلك المادة . لما كان ذلك وكان الحكم
المطعون فيه قد خالف هذا النظر وأيد الحكم المستأنف الذى قضى
باختصاص القضاء العادى بنظر الدعوى ، فإنه يكون قد خالف القانون
وأخطأ في تطبيقه ويتعين لذلك نقضه ، والقضاء بالغاء الحكم
المستأنف وبعدم اختصاص القضاء العادى ولائيا بنظر الدعوى وبإحالتها
الى محكمة القضاء الادارى بهتاجس الدولة .

(أُلْطعن رقم ٤٧٦ لسنة ٢٧ ق جلسة ١٩٧٣/١/٢٣ س ٢٤ ص ٨٣)

المساعدة رقم (٩٨)

١٦٩ - وجود نقص في مقدار البضائع المفرغة من السفينة عما
هو مدرج في قائمة الشحن (المانفست) قرينة قانونية على التهريب .
الربان نقض هذه القرينة اما بمستندات جدية في الحالات التى استلزم
فيها القانون ذلك أو بكافة طرق الاثبات فيها عداها .

١٧٠ - انتفاء تلك القرينة في حالة النقص الجزئى بسبب عوامل
طبيعية أو ضعف الغلافات متى كان لا يجاوز نسبة التسامح التى يحددها
مدير الجمارك .

١٧١ - الاقتناع بما يقدمه الربان لتبرير النقص أمر تستقل به
محكمة الموضوع بغير رقابة عليها من محكمة النقض ما دام قضاؤها قائما
على أسباب سائغة تكفى لحمله .

الحكم : مناد نصوص المواد ٢٧ ، ٢٨ ، ١١٧ قانون الجمارك رقم ٦٦
لسنة ١٩٦٣ مجتمعة - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - أن
المشرع اقام قرينة مؤداها أن وجود نقص في مقدار البضائع المنفرطة

أو في عدد الطرود أو محتوياتها المفرغة من السفينة عما هو مبين في قائمة الشحن يفترض معه أن الربان قد هربه الى داخل البلاد دون أداء الرسوم الجمركية المستحقة عليه ، ألا أنه أجاز للربان دفع مظنة التهريب بإيضاح اسباب النقص وتقديم البراهين المبررة له ، واستلزم المشرع أن يكون هذا التبرير بمستندات جدية في حالات ثلاث هي عدم شحن البضاعة على السفينة أصلاً وعدم تفريغها وسبق تفريغها في ميناء آخر ، أما في غير هذه الحالات المحددة فإن المشرع لم يقيد نقض تلك القرينة بطريق معين من طرق الإثبات ومن ثم يجوز نفيها بكافة الطرق حسبما تنصى القواعد العامة ، فإذا ما أوضح الربان أو من يمثله سبب النقص أيا كان مقداراه وأقام الدليل عليه ، انتفتت القرينة على التهريب ، وإذا لم يثبت الربان سبب النقص أو ما يبرره بمستندات جدية في الحالات التي يستلزم فيها القانون ذلك ظلت تلك القرينة قائمة في حق الربان والزم بأداء الرسوم المقررة ، وذلك كله ما لم يكن النقص راجعاً الى عوامل طبيعية أو الى ضعف الفلاغات يؤدي الى انسياب محتوياتها اذ افترض المشرع في هذه الحالة انتفاء القرينة على التهريب اذا كان النقص لا يجاوز نسبة التسامح التي فوض المدير العام للجمارك تحديدها ، ويترتب على كون العجز في حدود تلك النسبة بالشروط المتقدمة عدم إخضاعه للضريبة المستحقة على البضاعة لانتهاء المبرر لاستحقاقها اذ هي لا تستحق في حالة النقص الجزئي الا حيث لا تنفي القرينة على التهريب . واذ كان يبين من الحكم المطعون فيه أنه قضى برغض طلب الرسوم الجمركية عن العجز الجزئي في البضاعة موضوع الدعوى استناداً الى أن العجز إنما يرجع الى عمليات الشحن والتفريغ ، مما مفادة أن الحكم انتهى استناداً الى تقرير خبير هيئة اللويدرز من أن العجز الحاصل في الرسالة مرجعه الى عمليات الشحن والتفريغ في استدلال سائغ الى أن النقص الجزئي سالف الذكر يوجع الى أعمال الشحن والتفريغ وهي أسباب لا دخل لإدارة الربان فيها بما ينفي عنه التهريب ، وكان الاقتناع بما يقدمه الربان لتبرير النقص أمراً تستقل به محكمة الموضوع بغير رقابة عليها من محكمة النقص ما دام قضاؤها

قائما على أسباب سائغة تكفى لحمله بغير حاجة الى سند آخر ،
لما كان ذلك ، فان النعى على الحكم بالخطأ في تطبيق القانون لجاوزة
التقص الجزئى فى الرسالة نسبة التسامح المقررة فى المادة الثانية
من قرار مدير عام الجمارك رقم ٤ لسنة ١٩٦٣ - أيا كان وجه الراى
فيه - يصبح غير منتج .

(الطعن رقم ٥٦١ سنة ٤٠ ق جلسة ١٩/١٢/١٩٧٥ س ٢٦ ص ١٧٢٢)
(الطعن رقم ٣٣١ سنة ٣٧ ق جلسة ٢٦/٣/١٩٧٤ س ٢٥ ص ٥٤٢)
(الطعن رقم ١٢٨٧ سنة ٤٨ ق جلسة ٢٦/١١/١٩٧٩ لم ينشر)

القاعدة رقم (٩٩)

١٧٢ - وجود نقص فى البضائع المفرغة من السفينة يفترض معه
أن الربان قد هرب به مما يخول مصلحة الجمارك الحق فى اقتضاء
الضرائب الجمركية وهو حق ناجز عن معلق على شرط تتوافر به المصلحة
الحالة لقبول الدعوى .

١٧٣ - صدور قرار مدير عام مصلحة الجمارك المحدد لنسبة
التسامح ونفاذه أثناء نظر الدعوى أمام محكمة الاستئناف ليس من
نسائه أن يجعل الدعوى بمصلحة الجمارك بطلب الرسوم الجمركية -
مقبولة .

١٧٤ - طرق نفى مظنة التهريب هى من قبيل الدفع الموضوعية
التي لا صلة لها بشرط قبول الدعوى ويجوز التمسك بها فى أى
حالة كانت عليها الدعوى ولو أمام محكمة الاستئناف .

الحكم : مفاد نصوص المواد ٣٧ ، ٣٨ ، ١١٧ من قانون الجمارك
رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ أن المشرع أتم قرينة مؤداها أن وجود نقص فى
مقدار البضائع المنفرطة أو عدد الطرود المفرغة من السفينة أو فى
محتوياتها مما هو مدرج فى قائمة الشحن يفترض معه أن الربان قد
هربه الى داخل البلاد دون أداء الضريبة الجمركية ، مما يخول مصلحة
الجمارك الحق فى اقتضاء الضرائب والغرامات المبينة فى المادة ١١٧ من
ذلك القانون ، وهو حق ناجز غير معلق على شرط ويتوافر به شرط
المصلحة الحالة اللازمة لقبول الدعوى .

واذ كان القانون قد أجاز فى المادتين ٣٧ ، ٣٨ لربابنة السفن

أو من يمثلونهم نفى مظنة التهريب عن طريق اثبات أن الطرود سلمت بحالة ظاهرة سليمة ، أو تبرير أسباب النقص على النحو المبين في المادة ٣٨ أو الافادة من نسبة التسامح التي يصدر بها قرار مدير عام مصلحة الجمارك بالنسبة للبضائع المنفرطة أو النقص الجزئي في البضاعة الناشئ من عوامل طبيعية أو نتيجة ضعف في الفلافات فان ذلك جمعية لا يعدو أن يكون دفوعا موضوعية يستطيع أن يتمسك بها ذو الشأن لدفع دعوى مصلحة الجمارك ولا صلة لها بشروط قبول الدعوى في ذاتها . وإذا كان للدعى عليه أن يتمسك بالدفوع الموضوعية بمجرد نشأة الحق الذي يستند اليه في أى حالة كانت عليها الدعوى ولو أمام محكمة الاستئناف . وكان الثابت أن الشركة المطعون ضدها - المناقطة - وقد دفعت دعوى مصلحة الجمارك بأن من حقها الافادة من نسبة التسامح المشار اليها في المادة ٣٧/٢ من قانون الجمارك والتي صدر بتحديداتها قرار مدير عام الجمارك رقم ٤ لسنة ١٩٦٣ الذي نشر في الجريدة الرسمية ونفذ قبل الفصل نهائيا في الدعوى ، فان الحكم المطعون فيه اذ انتهى الى عدم قبول دعوى مصلحة الجمارك لرفعها قبل الاوان ، يكون قد خلط بين شروط قبول الدعوى وبين دفوع المدعى عليه فيها ، وأخطأ بالتالى في تطبيق القانون .

(انظر رقم ٥٢٧ سنة ٣٩ ق جلسة ١٢/٢٩/١٩٧٤ س ٢٦ ص ١٧١٨)

القاعدة رقم (١٠٠)

١٧٥ - وصف البضاعة بأنها إما تشحن منفردة (صبا) أو في طرود إنما يرجع الى طريقة شحنها لا الى نوعها .

١٧٦ - لم يحدد القانون طريقة معينة لاثبات مقدار العجز في الرسالة .

١٧٧ - وسيلة اثبات مقدار العجز في الرسالة لا صلة لها بطريقة شحنها .

الاحكام : من المقرر ان وصف البضاعة بأنها إما تشحن منفردة (صبا) أو في طرود إنما يرجع الى طريقة شحنها لا الى نوعها . فكما يجوز شحن السوائل صبا يجوز شحنها في طرود وكذلك

المواد الصلبة كما تشحن في طرود يجوز شحنها صبا ، وهو ما أنصح عنه المشرع في المادة ٣٧ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ من أن البضائع الصب هي البضائع المنفرطة أى التى تشحن سائبة en vrac فى السفينة دون أن يحتويها أى محتوى مثل الصناديق أو البالات أو الاجولة سبب كانت مواد سائبة أو مواد صلبة ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد استخلص من أوراق الدعوى أن رسالة الاخشاب قد تم شحنها على السفينة الواحا منفردة وغير محزومة وانتهى الى اعمال حكم المادة ٣٧ من القانون الجمارك وقرار مدير عام الجمارك رقم ٤ لسنة ١٩٦٣ فى شأن اغادة تلك الرسالة بنسبة السماح المقررة للعجز وقدرها ٥٪ فانه لا يكون قد خالف القانون أو خطأ فى تطبيقه .

(الطعن رقم ٢٠ سنة ٤٧ ق جاسة ١٩٧٩/١٢/٣ لم ينشر بعد) .

● وصف البضاعة بأنها مما تشحن صبا أو طرودا انما يرجع الى طريقة شحن البضاعة لا الى نوعها فيجوز شحن السوائل صبا كما يجوز شحنها فى طرود ، وكذلك فان الجوامد كما تشحن فى طرود يجوز شحنها صبا ، وهو ما أنصح عنه المشرع فى المادة ٣٧ من قانون الجمارك الحالي رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ من أن البضائع الصب هي البضائع المنفرطة . واذا كان الثابت من الاوراق أن رسالة الاخشاب تم شحنها على الباخرة منفردة ، وكان قضاء الحكم بأن هذه الاخشاب شحنت صبا قد قام على ما حصلت من فهم لهذا الواقع الذى يتفق والثابت بالاوراق ، فلا معقب عليه فى ذلك .

● لقاضى الموضوع السلطة التامة فى تحديد وسيلة الاثبات التى تتفق وحكم القانون ، واذا كانت وسيلة اثبات مقدار العجز فى الرسالة منقطع الصلة بطريقة شحنها ، وكان القانون لم يحدد وسيلة بعينها لتحقيق ذلك ، فان الحكم المطعون فيه اذ اتخذ وهو بسبيل تحديد مقدار العجز فى الشحنة ، لبيان ما اذا كان العجز قد تجاوز نسبة ٥٪ التى اعناها القانون من الرسوم الجمركية ، عدد القطع الخشبية الناقصة منسوبها الى عددها عند الشحن ، فانه لا يكون قد شابه التناقض أو خالف القانون .

(الطعن رقم ٢٩٢ سنة ٣٧ ق جاسة ١٩٧٤/٦/٣ س ٢٥ ص ٩٦٧)

القاعدة رقم (١٠١)

١٧٨ - قرار مدير عام الجمارك رقم ٤ لسنة ١٩٦٣ حدد نسبة التسامح عن النقص الجزئي بواقع ٥ ٪ من البضائع المنفرطة أو من مشمول الطرود ، وجوب احتساب هذه النسبة من مجموع وزن البضاعة .

١٧٩ - منشور مدير عام الجمارك رقم ٤٤٠ لسنة ١٩٦٤ - المفسر للقرار ؟ لسنة ١٩٦٣ - باحتساب نسبة التسامح من مشمول كل طرد على حده مخالف القانون وخارج عن حدود التفويض .

الاحكام : وحيث ان الطعن اقيم على سببين حاصل اولهما مخالفة القانون والخطأ في تطبيقه وتأويله من ثلاثة وجوه مجمل اولها ان الحكم المطعون فيه اخطأ في تطبيق القانون باحتساب التسامح من مجموع الطرود في حين ان مفاد نص المادة ٣٧ من القانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ ان الشارع فوض المدير العام للجمارك في تحديد نسبة العجز محل التسامح واعمالا لهذا التفويض حدد مدير الجمارك هذه النسبة في القرار رقم ٤ لسنة ١٩٦٣ بواقع ٥ ٪ من وزن الطرود التي تسلم بحالة ظاهرة غير سليمة بما مؤداة وجوب احتساب هذه النسبة من كل طرد على حده ومؤدى الوجه الثانى ان القانون غرق بين نوعين من البضائع المنفرطة وتلك التي في طرود لاختلاف طبيعة كل منها فأوجب احتساب نسبة التسامح الى مجموع البضائع المنفرطة لعدم تميز وحداتها بينما نص على احتساب النسبة من الطرود الناقصة دون غيرها لتمييز كل طرد غلا وجه لقياس الحكم في الحالة الثانية على الاولى ومضمون الوجه الثالث ان مدير الجمارك اصدر قراره التفسيري رقم ٤٤٠ سنة ١٩٦٤ بتحديد نسبة العجز المتسامح فيه على أساس مشمول كل طرد استنادا الى التفويض التشريعي المشار اليه ولا تعارض بين القرارين واذا خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر فانه يكون معيبا بما يستوجب نقضه .

وحيث ان هذا النعى غير سديد ذلك انه لما كانت المادة ٣٧ من قانون الجمارك رقم ٦٦ سنة ١٩٦٣ قد نصت على انه يكون ربابنة السفن أو من يمثلونهم مسئولين عن النقص في عدد الطرود أو محتوياتها أو في

مقدار البضائع المنفرطة الى حين استلام البضاعة في المخازن الجمركية أو في المستودعات أو بمعرفة أصحاب الشأن وترفع هذه المسؤولية عن النقص في محتويات الطرود اذا كانت سلمت بحالة ظاهرية سليمة يرجح معها حدوث النقص قبل الشحن وتحدد بقرار من المدير العام للجمارك نسبة التسامح في البضائع المنفرطة زيادة أو نقصا وكذلك النقص الجزئى في البضاعة الناشئ عن عوامل طبيعية أو نتيجة لضعف الغلافات وانسياب محتوياتها وكان المدير العام للجمارك اعمالا لهذا التفويض التشريعى قد أصدر القرار رقم ٤ لسنة ١٩٦٣ الذى نص في مادته الاولى على أنه لا يجوز أن تتجاوز نسبة الزيادة في البضائع المنفرطة ١٠ ٪ ولا أن تتجاوز نسبة النقص فيها ٥ ٪ ولا تستحق الضرائب والرسوم الجمركية على ما نقص من البضاعة في حدود هذه النسبة كما لا تستحق اية غرامة عن الزيادة أو النقص في حدود هاتين النسبتين ونص في المادة الثانية على أنه بالنسبة للنقص الجزئى في مشمول الطرود التى تسلم للجمارك بحالة ظاهرية غير سليمة فلا تكون شركة الملاحة مسئولة عن العجز الناشئ عن عوامل طبيعية أو ضعف العبوات أو ما تقتضيه أعمال الشحن أو النقل أو التفريغ من تسرب بعض المشمول وذلك في حدود نسبة مقدارها ٥ ٪ من مشمول الطرود ما لم يكن النقص ناشئا عن أسباب أخرى ففى هذه الحالة تكون شركة الملاحة مسئولة عن النقص الحاصل في البضاعة مهما كانت نسبته ولا تستفيد في صدده باى اغفاء جمركى ، ولما كان مفاد النصوص المتقدمة أن الشارع نص على مسؤولية شركات الملاحة عن كل نقص في البضائع عن الثابت في قائمة الشحن لشبهة تهريبها الدليل داخل البلاد وأباح لشركات الملاحة نفى هذه الشبهة بتقديم الدليل المبرر لهذا النقص واعتبر تسليم الطرود بحالة ظاهرية سليمة مبررا يرفع المسؤولية عن شركة الملاحة لترجيح حدوث النقص قبل الشحن ثم منح هذه الشركات نسبة تسامح فوض المدير العام للجمارك في تحديد مقدارها فحددها هذا الاخير بالقرار رقم ٤ لسنة

١٩٦٢ بواقع ٥٪ من البضائع المنفرطة أو من مشمول الطرود وكان نص المادة ٣٧ المشار إليها ورد مطلقاً بشأن نسبة التسامح في البضائع المنفرطة وكذلك النقص الجزئي في البضاعة الناشئ عن عوامل طبيعية أو نتيجة لضعف الغلافات وانسياب محتوياتها بما مفاده وجوب احتساب هذه النسبة من مجموع وزن البضاعة سواء وردت منفرطة أو في طرود حيث جاء هذا النص خالياً مما يدل على أن المشرع قد قصد المقارنة في الحكم بين البضائع المنفرطة والبضائع التي ترد في طرود وإنما ورد النص عاماً في إسناد نسبة التسامح إلى مجموع البضاعة في الحالتين لا إلى كل طرد منها على حدة في حالة النقص الجزئي وإذا كان ذلك وكان التفويض الصادر لمدير عام مصلحة الجمارك بمقتضى المادة ٣٧/٢ بتحديد نسبة التسامح في البضائع المنفرطة وكذلك النقص الجزئي في البضاعة مقصوراً على تحديد قدر هذه النسبة دون الترخيص في إسنادها إلى البضائع أو إلى كل طرد منها على حدة حيث تكفل الشارح بهذا الإسناد في ذات النص فإن المنشور رقم ٤٤٠ لسنة ١٩٦٤ الذي أصدره مدير عام الجمارك ونص فيه على أن تفسير القرار رقم ٤ لسنة ١٩٦٣ بوجوب احتساب نسبة التسامح من مشمول كل طرد على حدة يكون قد خالف القانون وخرج على حدود التفويض مما يتعين معه الالتفات عنه ، وإذا كان الحكم المطعون فيه قد التزم هذا النظر في قضائه وانتهى إلى احتساب نسبة التسامح من مشمول الطرود فإنه يتكون قد التزم صحيح القانون ويكون النفي عليه بهذا السبب على غير أساس .

وحيث أن حاصل السبب الثاني الفساد في الاستدلال وفي بيان تقول الطاعنة أن الحكم المطعون فيه استند إلى أن العجز في الرسالة موضوع الدعوى يرجع إلى ضعف الغلافات مستخلصة ذلك بما جاء بشهادة الترانسيت من أن بعض الأجلة وجدت ممزقة ومخططة في حين أن ذلك لا يؤدي إلى الجزم بضعف الغلافات فضلاً عن أن قائمة الشحن وردت نظيفة دون تحفظات بما يفيد أن الشاحن تسلم البضاعة بحالة جيدة بما يعيب الحكم بالفساد في الاستدلال ويستوجب نقضه .

وحيث ان هذا النعى مردود ذلك انه لما كان الحكم المطعون فيه استند في قضائه الى قوله « حيث انه لما كان العجز في رسالة الدقيق موضوع التداعى قد جرى في مشيولها عجز جزئى مقداره ٣٧١٣٠ طنا وكان الثابت على ما سلف بيانه وعلى ما جاء بشهادة الترانسيت ان بعض الاجولة وجدت مقطعة ومخبطة وبها نقص وعوارية فان مؤدى ذلك ان رسالة التداعى قد سلمت بحالة ظاهرة غير سليمة نتيجة وجود ضعف في العبوات أدى الى انسياب محتوياتها الامر الذى يؤدى الى انتفاع المستأنفة بصفتها بنسبة التسامح متى كانت هذه النسبة داخلة في حدود النسبة الواردة بالقرار الادارى رقم ١ لسنة ١٩٦٣ » وكان هذا الذى اوردته المحكمة المطعون فيه يقوم على استخلاص سائغ لا مخالفة فيه للثابت بالاوراق وكان تقدير الادلة هو - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - من مسائل الواقع التى تستقل بها محكمة الموضوع دون ما رقابة عليها من محكمة النقض ما دام قضاؤها قائما على اسباب تسوغه فان النعى على الحكم بهذا السبب يكون على غير أساس .

(الطعن رقم ٤١٥ سنة ٤١ ق جلسة ١٩٧٦/٢/٢ س ٢٧ ص ٣٦٠)

● لما كانت المادة ٢٧ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ قد نصت على أنه : « يكون ربان سفينة السفن أو من يمثلونها مسئولين عن النقص في عدد الطرود أو محتوياتها وفي مقدار البضائع المنفرطة (الصب) الى حين استلام البضاعة في المخازن الجمركية أو المستودعات أو بمعرفة أصحاب الشأن ، وترفع هذه المسئولية عن النقص في محتويات الطرود اذا كانت قد سلمت بحالة ظاهرة سليمة يرجح معها حدوث النقص قبل الشحن ولا تكون الجهة القائمة على ادارة المخازن أو المستودعات مسئولة عن النقص في هذه الحالة .

وتحدد بقرار من المدير العام للجمارك نسبة التسامح في البضائع المنفرطة زيادة أو نقصا وكذلك النقص الجزئى في البضاعة الناشئ عن عوامل طبيعية أو نتيجة لضعف الغلافات وانسياب محتوياتها»

وكان المدير العام للجمارك - اعمالا لهذا التفويض التشريعى - قد اصدر القرار رقم ٤ لسنة ١٩٦٢ الذى نص فى مادته الاولى على انه « لا يجوز ان تتجاوز نسبة الزيادة فى البضائع المنفرطة - الصب - ١٠٪ ولا ان تتجاوز نسبة النقص فيها ٥٪ ولا تستحق الضرائب والرسوم الجمركية على ما نقص من البضاعة فى حدود هذه النسبة . كما لا تستحق اية غرامة عن الزيادة والنقص فى حدود هاتين النسبتين » ونص فى المادة الثانية على انه : « وبالنسبة للنقص الجزئى فى مشمول الطرود التى تسلم للجمارك بحالة ظاهرية غير سليمة فلا تكون شركة الملاحة مسئولة عن العجز الناشئ عن عوامل طبيعية او ضعف العبوات او ما تقتضيه اعمال الشحن او النقل او التفريغ من تسرب بعض المشمول وذلك فى حدود نسبة مقدارها ٥٪ من مشمول الطرود ما لم يكن النقص ناشئا عن اسباب اخرى غفى هذه الحالة تكون شركة الملاحة مسئولة عن النقص الحاصل فى البضاعة مهما كانت نسبته ولا تستفيد فى صدده باى اعفاء جمركى » . ولما كان مفاد النصوص المتقدمة ان الشارح نص على مسؤولية شركات الملاحة عن كل نقص فى البضائع عن الثابت فى قائمة الشحن لاشبهته بتبريدها الى داخل البلاد وارباح لشركات الملاحة نفى هذه الشبهة بتقديم الدليل المبرر لهذا النقص واعتبر تسليم الطرود بحالة ظاهرية سليمة مبرا لرفع المسؤولية عن شركة الملاحة لترجيح حدوث النقص قبل الشحن تم منع هذه الشركات نسبة تسامح فوض المدير العام للجمارك فى تحديد مقدارها نحدددها هذا الاخير بالقرار رقم ٤ لسنة ١٩٦٢ بواقع ٥٪ من البضائع المنفرطة او من مشمول الطرود وكان نص المادة ٢٧ الشار إليها ورد مطلقا بشأن التسامح فى البضائع المنفرطة وكذلك النقص الجزئى فى البضاعة الناشئ عن عوامل طبيعية او نتيجة لضعف الغلافات وانسياب محتوياتها بها مفاده وجوب احتساب هذه النسبة من مجموع وزن البضاعة سواء وردت منفرطة او فى طرود حيث جاء هذا النص خاليا مما يدل على أن المشرع قد قصد المغايرة فى الحكم بين البضائع المنفرطة والبضائع التى ترد فى طرود وانما ورد

النص عاما في اسناد نسبة التسامح الى مجموع البضاعة في الحاليين لا الى كل طرد منها على حدة في حالة النقص الجزئي ، واذ كان ذلك وكان التفويض الصادر لمدير عام مصلحة الجمارك بمقتضى المادة ٣٧/٢ بتحديد نسبة التسامح في البضائع المنفرطة وكذلك النقص الجزئي في البضاعة مقصورا على تحديد قدر هذه النسبة دون الترخيص في اسنادها الى البضاعة او الى طرد منها على حدة حيث تكفل الشارع بهذا الاسناد في ذات النص فان المنشور رقم ٤٤٠ لسنة ١٩٦٤ الذى أصدره مدير عام الجمارك ونص فيه على ان تفسير القرار رقم ٤ لسنة ١٩٦٣ يوجب احتساب نسبة التسامح من مشمول كل طرد على حدة يكون قد خالف القانون وخرج على حدود التفويض مما يتعين معه الالتفات عنه ، واذ كان الحكم المطعون فيه قد التزم هذا النظر في قضائية وانتهى الى احتساب نسبة التسامح من مشمول الطرود ، فانه يكون قد التزم صحيح القانون ويكون النعى عليه بهذا السبب على غير أساس .

وحيث ان المصلحة الطاعنة تنعى في السبب الثانى على الحكم المطعون فيه الصادر فى ٢٩/٤/١٩٧٠ القصور والفساد فى الاستدلال وفى بيان ذلك تقول ان الحكم للطعون فيه استند فى قضائية بتطبيق نسبة التسامح المقررة فى المادة ٣٧ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ على الرسالة موضوع الدعوى الى أن النقص الجزئى فى الرسالة انما يرجع الى ضعف الغلافات واستدل على ذلك بشهادتى مصلحة الجمارك من أن بعض الصناديق وجدت مكسرة ومستصلحة بمعرفة شركة الملاحة فى حين أن هذا الكسر قد يرجع الى فعل فاعل لا سيما أنه لم يثبت فى سند الشحن أى تحفظات بشأن ضعف الصناديق .

وحيث أن هذا النعى فى غير محله ذلك أن لمحكمة الموضوع السلطة التامة فى تقدير أدلة الدعوى وبحث مستنداتها واستخلاص الصحيح الثابت منها ولا رقابة عليها فى ذلك لمحكمة النقض متى اقامت قضاها على أسباب سائفة واذ كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه

قد انتهى في استخلاص شديد الى أن العجز الجزئي في الرسالة انما يرجع الى ضعف الغلافات استنادا الى ما اثبتته مصلحة الجمارك في شهادتي الوارد عن حالة الصناديق المعبأة فيها البضاعة من انها مكسورة ومستصلحة بمعرفة شركة الملاحة فان ما تنعاه الطاعنة لا يعدو أن يكون جدلا موضوعيا في تقدير الدليل لا يقبل أمام محكمة النقض .

(الطعن رقم ٢٨٢ سنة ٤٢ ق جلسة ١٠/٥/١٩٧٦ س ٢٧ ص ١٠٨٠)

(الطعن رقم ٥٨١ سنة ٤٢ ق جلسة ٣٠/١/١٩٧٨ س ٢٩ ص ٣٥٠)

القاعدة رقم (١٠٢)

١٨٠ - اللوائح - المتمة للقوانين - التي تصدرها جهة الادارة بتفويض من المشرع تنفذ في حق الادارة من تاريخ صدورها ولو لم تنشر ، ولا يجوز الاحتجاج بها في مواجهة الافراد الا من تاريخ نشرها في الجريدة الرسمية ، مثال قرار مدير عام الجمارك رقم ٤ لسنة ١٩٦٣ .

الحكم : وحيث أن الطعن اقيم على سببين تنعى المصلحة الطاعنة بأولهما على الحكم المطعون فيه الصادر في ٢٩/٤/١٩٧٠ مخالفة القانون والخطأ في تطبيقه من اربعة وجوه ، مؤدى الوجهين الاول والثانى منها أن الحكم المطعون فيه استند في تجديد نسبة التسامح بواقع ٥٪ من مشمول الطرود الى قرار مدير عام مصلحة الجمارك رقم ٤ لسنة ١٩٦٣ الصادر بناء على التفويض التشريعي الذي تضمنته المادة ٣٧ من قانون اجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ في حين أن هذا القرار لا يعتبر نافذا ولا يجرى في حق المصلحة الطاعنة الا بعد نشره في الجريدة الرسمية واذا كان هذا القرار قد نشر في ٢٩/٨/١٩٦٨ فان الحكم المطعون فيه اذ طبق حكمه على الرسالة موضوع الدعوى التي وصلت في ١٧/٧/١٩٦٥ أى قبل أن تكتمل لهذا القرار شروط نفاذه من الناحية التشريعية فانه يكون قد خالف القانون .

وحيث أن هذا النعى مردود في وجهة الاول والثانى بأن اللوائح - المتمة للقوانين - التي تصدرها جهة الادارة بتفويض من المشرع تعتبر من قبيل القرارات الادارية . واذا كان الاصل في القرارات الادارية التنظيمية أنه لا يحتج بها في مواجهة الافراد الا من تاريخ نشرها في

الجريدة الرسمية ، وذلك حتى لا يلزموا بأمر لم يكن لهم سبيل الى العلم بها الا ان هذه القرارات تعتبر موجودة قانونا بالنسبة لجهة الادارة ويفترض علمها بها من تاريخ صدورها فتسرى في مواجهتها منذ هذا التاريخ ولو لم تنشر في الجريد الرسمية ، ولا يقبل منها التحدى بعدم نفاذها في حقها الا بعد نشرها . واذ التزم الحكم المطعون فيه هذا النظر واعتبر القرار رقم ٤ لسنة ١٩٦٣ الذى أصدره مدير عام مصلحة الجمارك في ١٨/٧/١٩٦٣ بناء على تفويض من المشرع بتحديد نسبة التسامح التى اوجبت المادة ٣٧ من القانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ على مصلحة الجمارك احتسابها في حالات معينة نافذا في حق مصلحة الجمارك من تاريخ صدوره وطبق احكامه على الرسالة موضوع النزاع التى وردت في ١٧/٧/١٩٦٥ فانه لا يكون قد خالف القانون .

(الطعن رقم ٢٨٢ سنة ٤٢ ق جلسة ١٠/٥/١٩٧٦ س ٢٧ ص ١٠٨٠)

القاعدة رقم (١٠٣)

١٨١ - المادة ١١٧ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣
تلتزم المرسل اليه بالرسوم الجمركية عن الرسالة في حدود ما أفرج عنه منها .

١٨٢ - وفاء المرسل اليه بكامل الرسوم الجمركية على الرسالة بما فيها الرسوم عن العجز غير المبرر لا يبرىء ذمة الناقل الا اذا اتجهت نية المرسل اليه الى الوفاء بدين الناقل .

١٨٣ - اغفال الحكم بحث ما اذا كان سداد المرسل اليه لرسوم العجز كان منه وفاء لدين على الغير أم كان سدادا خاطئا يعتبر قصورا في التسبب .

الاحكام : ان المادة ١٧ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ اذ تقرر مسؤولية الناقل البحرى عن سداد الرسوم المستحقة عن العجز غير المبرر في البضاعة المشحونة فانها تلزم المرسل اليه بالرسوم المستحقة على الرسالة في حدود ما أفرج عنه منها . ولما كان الوفاء بالدين من الغير لا يبرىء ذمة المدين الا اذا اتجهت ارادة

الموفى الى الوفاء بدين غيره اما اذا ظن الموفى وقت الوفاء أنه يدفع ديناً على نفسه فلا يعتبر وفاء لدين على الغير وانما لدين غير مستحق يجيز للموفى المطالبة باسترداد ما وفاه على أساس قاعدة دفع غير المستحق ، وكان الحكم المطعون فيه قد عول في قضائه برفض دعوى الطاعنة على وفاء المرسل الليل لكامل الرسوم الجمركية المستحقة على الرسالة المشحونة بها فيها الرسوم عن العجز غير المبرر واعتبره مبرراً لذمة المطعون ضدها من غير أن يستظهر العناصر القانونية اللازمة لاعتبار ما دفعته المرسل اليها وفاء عن المطعون ضدها ودون أن يعرض للدفاع الجوهري للطاعنة الذى تمسكت به من أن السداد من المرسل اليها كان خاطئاً بما يجيز لها الرجوع عليها باسترداد ما دفع دون حق وأنه لا يبرىء ذمة المطعون ضدها من الالتزام بدفع رسوم العجز مما كان يستلزم من الحكم أن يعرض لشروط الوفاء من الغير لبيان ما اذا كانت ارادة المرسل اليها قد اتجهت وقت الوفاء الى سداد دين الناقله ام انها لم تقصد الوفاء عنها ظناً منها انها توفى ديناً عليها ، فانه يكون مشوباً بالقصور .

(الطعن رقم ٢٨٣ سنة ٤١ ق جلسة ١٩٧٧/٤/٢٥ س ٢٨ ص ١٢٢)

● ان المادة ١١٧ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ اذ تقرر مسئولية الناقل البحرى عن الغرامة فضلاً عن الرسوم المستحقة عن العجز غير المبرر في البضاعة المشحونة فان المرسل اليه يلتزم طبقاً لذلك القانون بالرسوم المستحقة على ما يفرج عنه منها ، ولما كانت الرسوم عن العجز غير المبرر التى يلتزم بها الناقل تغاير في اساسها القانونى الرسوم الجمركية التى يلتزم بها المرسل اليه اذ مناط استحقاق هذه الرسوم هو الافراج عن البضاعة من الدائرة الجمركية ، بينما أساس استحقاق الرسم في حالة النقص غير المبرر في البضاعة هو افتراض تهريبها ويلتزم به الناقل ، واذا كان الوفاء بالدين يتم في الاصل من المدين او نائبه ، أما الوفاء من الغير فلا يبرىء ذمة المدين إلا اذا اتجهت ارادة الموفى الى الوفاء بدين غيره اما اذا ظن وقت الوفاء أنه يدفع ديناً على نفسه فلا يعتبر وفاء لدين على

التغير ، انما يعد وفاء لدين غير مستحق يجيز للوفى مطالبة الوفى له باسترداد ما دفعه خطأ على أساس قاعدة دفع غير المستحق ، اما كان ذلك وكان الثابت من مدونات الحكم المطعون فيه أن الرسالة المشحونة بعد أن وصلت الى ميناء الاسكندرية اكتشف بها عجز غير مبرر قدره طردان من قطع الفيغار فتلقزم المطعون ضدها بأن تدفع عنه للطاعنة رسماً مماثلاً لرسم الجمركى نزولاً على حكم المادة ١١٧ سالفه الذكر ، واذ كان لا يبين من الاوراق أن المرسل اليه حين قام بسداد المستحق عن مشمول الرسالة بأكملها وفق ما تدون بسند شحنها قد انصرفت ارادته وقصدت بالدفع الى الوفاء بدين المطعون ضدها أم أن الوفاء تم ظناً منه بأنه يوفى ديناً عليه للطاعنة ، فان احكم المطعون فيه وقد عول في قضائه برفض دعوى الطاعنة على وفاء المرسل اليه لكل المستحق على الرسالة المشحونة بما فيها الرسوم عن العجز غير المبرر واعتبره مبرراً لذمة المطعون ضدها دون أن يحقق ما اذا كان سداد المرسل اليه لرسم العجز كان منه وفاء لدين على الغير أم كان سداداً خاطئاً ، فانه فضلاً عن مخالفته للقانون يكون قد شابته قصور يوجب نقضه .

- (الطعن رقم ١ سنة ٤٤ ق جلسة ١٩٧٧/٥/٣٠ لم ينشر)
- (الطعن رقم ١٠٩ سنة ٤٣ ق جلسة ١٩٨٠/١/٢٨ لم ينشر بعد)
- (الطعن رقم ٣٩ لسنة ٤٣ ق جلسة ١٩٧٩/٢/١٢ لم ينشر)
- (الطعن رقم ٩٤٥ سنة ٤٥ ق جلسة ١٩٧٩/٢/١٢ لم ينشر)
- (الطعن رقم ٦٩٦ سنة ٤١ ق جلسة ١٩٨٠/١٢/٢٢ لم ينشر بعد)
- (الطعن رقم ٧٦٢ سنة ٤٨ ق جلسة ١٩٨١/٣/١٦ لم ينشر بعد)

القاعدة رقم (١٠٤)

١٨٤ - الحكم بتأييد قرار مدير عام الجمارك بالفراصة عن العجز لا يحوز حجية بشأن الوفاء بالرسوم الجمركية عن هذا العجز .

الحكم : وحيث ان الطاعنة تنعى في الوجه الاول من سبب الطعن على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ في تطبيقه ، وفي بيان ذلك تقول ان الحكم اذ قضى برفض دعوى الطاعنة (مصلحة

(الجمارك) بالزام المطعون ضدها بدفع الرسوم الجمركية المستحقة عن العجز موضوع الدعوى ، قد قضى في الدعوى على خلاف حكم حاز قوة الامر المتضى في النظام رقم ٢٢ لسنة ١٩٧٢ تجارى كلى الاسكندرية الذى قضى بتأييد القرار الصادر من مدير عام الجمارك بتفريم المطعون ضدها عن هذا العجز .

وحيث أن هذا النعى فى غير محله ذلك أن القضاء النهائى لا يكسب قوة الامر المتضى الا فيما ثار بين الخصوم من نزاع وفصلت فيه المحكمة بصنة صريحة أو ضمنية حتمية ، أما ما لم تنظر فيه المحكمة بالفعل ، فلا يمكن أن يكون موضوعا لحكم يحوز قوة الامر المتضى ، فالحكم الذى لم يتناول الا البحث فى وجود الدين ولم يعرض للوفاء لا يحوز قوة الامر المتضى بالنسبة الى الوفاء ، لما كان ذلك وكان الثابت من مدونات الحكم المطعون فيه أن الحكم الصادر فى النظام رقم ٢٢ لسنة ١٩٧٢ تجارى كله اسكندرية ، حين قرر مسئولية المطعون ضدها عن سداد الرسوم الجمركية عن العجز المطالب بها لم يكن الطرفان قد تناقشا فى امر الوفاء بها ولا فى أن وفاء المرسل اليها كان مبررا لذمة المطعون ضدها أم لا ، ومن ثم فإن الحكم لا يكون قد قضى بشئ — لا صراحة ولا ضمنا — فى الوفاء الذى لم تثره المطعون ضدها الا بعد صدور الحكم فى التظلم ، ومن ثم فإن الحكم المطعون فيه اذ خلص فى اسبابه الى أن حجية الحكم الصادر فى التظلم قاصرة على ثبوت العجز فقط ، وتعرض لواقعة الوفاء بالرسوم وأسس عليها قضاءه المطعون فيه ، فإن قضاءه هذا لا ينطوى على مخالفة لقضاء سابق حاز قوة الامر المتضى ويكون النعى عليه بهذا الوجه على غير اساس .

(انظر رقم ٧٦٢ سنة ٤٨ قى جلسة ١٦/٣/١٩٨١ لم ينشر بعد)

القاعدة (١٠٥)

١٨٥ — على الربان أو من يمثله اقامة الدليل على سبب النقص .
عدم معرفة سبب النقص لا ينفى عن الربان مظنة التهريب .

الاحكام : مفاد نصوص المواد ٣٧ ، ٣٨ ١١٧ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ مجمعة — وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة —

ان المشرع اقام قرينة مؤداها ان وجود نقص في مقدار البضائع المنفرطة او في عدد الطرود المفرغة من السفينة عما هو مبين في قائمة الشحن يفرض معه ان الربان قد هربه الى داخل البلاد دون أداء الرسوم الجمركية المستحقة عليه ، الا أنه اجاز للربان دفع مظنة التهريب بايضاح اسباب النقص وتقديم البراهين المبررة له ، واستلزم المشرع أن يكون هذا التبرير بمستندات جدية في حالات ثلاث هي عدم شحن البضاعة على السفينة أصلاً و عدم تفريغها وسبق تفريغها في ميناء آخر ، أما في غير هذه الحالات المحددة فان المشرع لم يقيد نقص تلك القرينة بطريق معين من طرق الانبثات ومن ثم يجوز نفيها بكافة الطرق حسبما تقتضى القواعد العامة ، فاذا ما أوضح الربان أو من يمثله سبب النقص ايا كان مقداره واقام الدليل عليه ، انتفتت القرينة على التهريب ، واذا لم يثبت الربان سبب النقص أو ما يبرره بمستندات جدية في الحالات التى يستلزم فيها القانون ذلك ظلت تلك القرينة قائمة في حق الربان والزم باءاء الرسوم المقررة ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد اقام قضاءه بانتفاء مسئولية المطعون ضدها — بصفتها ممثلة للربان — عن الرسوم المستحقة عن النقص في البضاعة موضوع الدعوى استنادا الى ما جاء بتقرير الخبر من عدم معرفة سبب النقص فانه يكون بذلك قد نفى عن الربان قرينة التهريب التى اقامها المشرع في هذه الحالة دون أن يوضح الربان أو من يمثله سبب النقص و يقيم الدليل عليه مما يعيبه بمخالفة القانون والخطأ في تطبيقه وتأويله بما يستوجب نقضه دون حاجة لبحث باقى اسباب الطعن .

(الطعن رقم ١٩٧ سنة ٤٨ ق جلسة ١٩٨٠/١٢/١ لم ينشر بعد)

(الطعن رقم ١٥١٩ سنة ٤٨ ق جلسة ١٩٨٢/٥/٣ لم ينشر بعد)

للمؤلف

أولاً : الكتب والمذكرات

- ١ — الببوع البحرية — رسالة دكتوراة — ١٩٧٢ — منشأة المعارف بالاسكندرية (الطبعة الثانية تحت الطبع) .
 - ٢ — النقل البحرى الدولى للبضائع والحوادث البحرية — ١٩٨٠ — منشأة المعارف بالاسكندرية .
 - ٣ — قضاء النقض التجارى — ١٩٨٢ — منشأة المعارف بالاسكندرية
 - ٤ — دروس فى مشارطات ايجار السفن — ١٩٨٠
 - ٥ — الملكية والحقوق العينية على السفينة — ١٩٧٩
 - ٦ — عقد نقل البضائع بطريق البر والنهر — ١٩٨١
- مذكرات على الآله الكاتبة لدبلوم القانون البحرى باكاديمية النقل البحرى

ثانياً : البحوث والمقاولات

- ٧ — سند الشحن ودوره فى التجارة البحرية — مجلة قضايا الحكومه عدد ٢ سنة ١٩ .
- ٨ — التقادم السنوى الوارد فى المادة ١٩ ٢ من القانون البحرى الليبى — مجلة المحكمة العليا بليبيا عدد ٣ سنة ١٣ (أبريل ١٩٧٧) .
- ٩ — المساعدة والانقاذ فى القانون البحرى الليبى — مجلة ادارة قضايا الحكومة بليبيا عدد (١) سنة (١) « ينيو ١٩٧٧ » .
- ١٠ — اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وامتعهم بطريق البحر — مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحرى مجلد ٤ عدد ٧ (يوليو ١٩٧٨) .

١١ - التقدم في المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ وبروتوكول ١٩٦٨ - مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحري مجلد ٤ عدد ٨ (يناير ١٩٧٩) .

١٢ - أضواء على معاهدة هامبورج لسنة ١٩٧٨ - مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحري مجلد ٦ عدد ١١ (يوليو ١٩٨٠) .

١٣ - غرامات التأخير وكسب الوقت - مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحري مجلد ٨ عدد ١٥ (يوليو ١٩٨٢) .

الفهرس

البند	الموضوع	الصفحة
	— تقديم الطبعة الاولى	٥
	— تقديم الطبعة الثانية	٧
	السفينة :	
	١ — المقصود بالسفينة	٩
	٢ — المراكب المخصصة للملاحة الداخلية	
	٣ — تحول السفينة الى حطام يزيل عنها وصف السفينة	١٠
	٤ — حطام السفينة يخضع في حجرة وبيعه للاجراءات الخاصة بالمنقول	
	٥ — تأجير السفينة يقتضى العلم بجواز تأجيرها للغير	١١
	٦ — مسؤولية مالك السفينة في حالة تأجيرها بمشارطة موقوتة	
	٧ — حق محكمة الموضوع في تكيف عقد ايجار السفينة	
	٨ — متى تنتفى مسؤولية مالك السفينة المؤجرة بمشارطة موقوتة	١٣
	٩ — انتقال الادارة التجارية الى المستأجر في المشارطة الموقوتة	١٥
	١٠ — مسؤولية مالك السفينة المؤجرة بمشارطة موقوته في مواجهة حملة سندات الشحن	
	١١ — عدم بيان الحكم لشكل ايجار السفينة يعد قصورا	١٦

اشخاص الملاحة البحرية :

- ١٢ — عقد العمل البحرى المبرم على أساس رحلة أو رحلات ١٧
- ١٣ — تمثيل الربان لمالك السفينة يكون حيث لا يوجد المالك أو من يحل محله
- ١٤ — تعويض الملاح عن قطع أحد أعضائه م ٧٧ بحرئ
- ١٥ — الاسنان تعتبر من أعضاء جسم الانسان ١٩
- ١٦ — المرشد يتبع مجهز السفينة أثناء قيامه بعمله ٢٠
- ١٧ — رجوع المضمون على متعهد الضمان . مثال
- ١٨ — مقالو التفريغ يعتبر وكيلًا عن المرسل اليه اذا عهد اليه بتسليم البضاعة ٢٢
- ١٩ — دعوى اثبات الحالة ليست من دعاوى المسؤولية
- ٢٠ — دعوى المسؤولية عن العجز قبل الناقل ومقالو التفريغ
- ٢١ — تضمين سند الشحن تفويض الربان فى اختيار مقالو التفريغ
- ٢٢ — مقالو التفريغ لا ينوب عن المرسل اليه الا اذا اتفق على ذلك ٢٧
- ٢٣ — معنى نظام « تسليم صاحبه »
- ٢٤ — مقر الوكيل الملاحى للسفينة الاجنبية يعتبر موطنًا لمالك السفينة فى مصر تحسب منه مواعيد المسافة ٢٨
- ٢٥ — صحة اعلان الشركة الاجنبية لدى وكيلها فى مصر ان تكون الدعوى مرفوعة من غير الوكيل ٣٠

عقد النقل البحرى :

- ٢٦ — عقد النقل البحرى عقد رضائى يثبت بالكتابة ٣١

البتد	الموضوع	الصفحة
٢٧	— للرسائل والبرقيات حجبة الورقة العرفية	
٢٨	— لا يلزم لانعقاد العقد اثبات الايجاب والقبول في محضر واحد	
٣٠	— التزام الناقل البحري التزام بتحقيق غاية	٣٥
٣١	— استعمال الناقل حقه في حبس الاشياء المنقولة	
٣٢	— ميعاد الاحتجاج يبدأ من التسليم الفعلى	٣٨
٣٣	— لا ينقضى عقد النقل الا بتسليم البضاعة للمرسل اليه أو نائبه	
٣٤	— التسليم للجمارك لا يبرىء ذمة الناقل	٣٩
٣٥	— مجرد تفريغ البضاعة لا يعد تسليما	٤١
٣٦	— مسؤولية الناقل عما يصيب البضاعة بعد التسليم مسئولية تقصيرية . مثال	
٣٧	— نظام « تسليم صاحبة » لا يغير من احكام التسليم	٤٢
٣٨	— لا علاقة لنظام « تسليم صاحبة » بمسئولية الناقل	
٣٩	— كسب الوقت يمثل جزءا من الاجر	٤٣
٤٠	— المقصود بالاحتجاج	٤٤
٤١	— يجب تسليم الاحتجاج الى الناقل أو ثبوت امتناعه عن استلامه	٤٥
٤٢	— حبس الاجرة حبسا مجردا لا يقوم مقام الاحتجاج	٤٦
٤٣	— العلة من تقرير الدفع بعد القبول	٤٧
٤٤	— نطاق الدفع بعدم القبول	٤٨
٤٥	— الحكم بعدم قبول الدعوى تستند به المحكمة ولايتها	
٤٦	— المفاوضات بين الطرفين توقف ميعاد رفع الدعوى	٤٩

- ٤٧ — المفاوضات لا تتطع التتادم
- ٤٨ — اغفال بحث تاريخ انقطاع المفاوضة . قصور
- ٤٩ — مواعيد المادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ بحرى لاتتعلق بالنظام العام
- ٥٠ — استخلاص الاتفاق على تطبيق قانون اجنبى واقع يستقل به قاضى الموضوع
- ٥١ — الاتفاق على تطبيق قانون اجنبى لا ينصرف فقط الى قواعد الموضوعية
- ٥٢ — تقادم المادة ٢٧١ بحرى يتخلف عن تقادم المادة ٣ / ٦ من معاهدة بروكسل
- ٥٣ — تقادم المادة ٢٧١ بحرى لا يسرى الا على الدعاوى الموجهة ضد الناقل البحرى

سند الشحن :

- ٥٤ — يشترط التظهير التام لانتقال ملكية الحق الثابت بسند الشحن
- ٥٥ — سند الشحن اداة ائتمان يمثل البضاعة ويقوم مقامها
- ٥٦ — جواز اثبات عكس بيانات سند الشحن فيما بين الناقل والشاحن
- ٥٧ — لسند الشحن حجية مطلقة لصالح من عدا الناقل والشاحن
- ٥٨ — المرسل اليه طرف ذو شأن فى سند الشحن يرتبط به كالشاحن
- ٥٨ — احالة سند الشحن الى شرط التحكيم الوارد بمشارطة الايجار
- ٦٠ — التزام المرسل اليه بشرط التحكيم الوارد فى سند الشحن

البند	الموضوع	الصفحة
-------	----------------	--------

- | | | |
|----|--|--|
| ٦١ | — شرط التحكيم يحول دون رفع الدعوى مباشرة الى المحاكم | |
| ٦٢ | — التزام المرسل اليه بشرط التحكيم الوارد بالمشاركة الحال اليها في سند الشحن ولو لم يكن موقعا من الشاحن | |
| ٦٣ | — استلام المرسل اليه لسند الشحن وتنفيذه لعقد النقل | |
| ٦٠ | يعد قبولاً ضمنياً بشروط السند | |
| ٦٤ | — يجب على الحكم استظهار عناصر قبول الشاحن لشروط | |
| ٦٣ | سند الشحن | |
| ٦٥ | — شرط الاعفاء من المسؤولية الوارد بسند الشحن المباشر | |
| ٦٦ | — علاقة سند الشحن ترتب مسؤولية تعاقدية | |

التحكيم :

- | | | |
|----|---|----|
| ٦٧ | — جواز الاتفاق على التحكيم في الخارج على يد اشخاص غير مصريين | ٦٧ |
| ٦٨ | — الاتفاق على اصدار المحكمين احكامهم في الخارج لا يمس النظام العام | |
| ٦٩ | — عدم تفويض المحكمين بالصلح يجعلهم محكمين بالقضاء | ٦٨ |
| ٧٠ | — احوالة سند الشحن الى شروط المشاركة يكون فيها لم يرد بشأنه نص في سند الشحن | |
| ٧١ | — شرط التحكيم ينصرف الى المطالبة بكسب الوقت | ٦٩ |
| ٧٢ | — القوة القاهرة لا تهدر شرط التحكيم وانما توقف سريان مفعله | |
| ٧٣ | — تفسير شرط التحكيم نزاع موضوعي لا يجوز ابداءه لاول مرة امام محكمة النقض | ٧٠ |

البند	الموضوع	الصفحة
٧٤	شرط التحكيم الوارد في عقد البيع لا اثر على عقد النقل البحرى	
٧٥	شرط منع المحاكم من نظر النزاع ان يكون تنفيذ التحكيم ممكنا	٧١
٧٦	الاتفاق على التحكيم لا يتعلق بالنظام العام يجوز النزول عنه صراحة أو ضمنا	
٧٧	الدفع بعدم القبول لوجود شرط التحكيم ليس دفعا موضوعيا	٧٢
٧٨	القضاء بعدم قبول الدعوى لوجود شرط التحكيم لا تستنفذ به المحكمة ولايتها	
٧٩	يرجع في شأن صحة شرط التحكيم الى قانون البلد الذى يتم فيه التحكيم	٧٣
٨٠	القانون الاجنبى واقعة يجب اقامة الدليل عليها	
٨١	مجرد طلب التأجيل لا يعد كلاما في الموضوع يسقط الحق في التمسك بشرط التحكيم	٧٤
٨٢	عدم تضمن شرط التحكيم اسماء المحكمين لا يبطله . المادة ٥٠٢ / ٣ مرافعات	
٨٣	اغفال الرد على ان القانون الانجليزى يحول دون عرض النزاع على التحكيم . قصور	٧٦
	مسئولية الناقل البحرى :	
٨٤	التزام الناقل البحرى التزام بتحقيق غاية	٧٧
٨٥	لا ينقضى التزام الناقل الا بالتسليم الفعلى	
٨٦	التزام الناقل بتسليم البضاعة كما وصفت في سند الشحن	٧٨
٨٧	صحة شرط اعفاء الناقل من المسؤولية عما يحدث بسبب	

- ٧٩ مخاطر البحر
- ٨٨ — متى تعتبر مخاطر البحر قوة قاهرة
- ٨٩ — مسؤولية الناقل بعد التسليم مسؤولية تقصيرية
- ٩٠ — التعويض في المسؤولية التقصيرية يشمل كل ضرر مباشر متوقع أو غير متوقع
- التعويض عن هلاك أو تلف البضاعة :**
- ٩١ — تقدير التعويض من سلطة قاضى الموضوع
- ٩٢ — تعيين عناصر الضرر من مسائل القانون
- ٩٣ — التعويض في المسؤولية العقدية يكون عن الضرر المتوقع عادة وقت التعاقد
- ٩٤ — لم يتضمن القانون البحرى او معاهدة بروكسل طريقة لتقدير التعويض
- ٩٥ — مسؤولية الناقل بمقدار ثمن البضاعة في ميناء الوصول
- ٩٦ — العبرة بقيمة البضاعة في السوق الحر ولا عبرة بالسعر الجبرى
- ٩٧ — وجود سعر جبرى للسلعة لا يحول دون معرفة سعرها في السوق الحر
- ٩٨ — الضرر المتوقع هو الذى يتوقعة الشخص العادى الذى يوجد في مثل ظروف المدين
- معاهدة بروكسل لسندات الشحن ١٩٢٤ :**
- ٩٩ — شروط تطبيق المعاهدة
- ١٠٠ — تطبيق معاهدة سندات الشحن لا يعد نسخا لاحكام قانون التجارة البحرى
- ١٠١ — « شرط بارامونت » يعنى الاتفاق على تطبيق معاهدة بروكسل لسندات الشحن

البند	الموضوع	الصفحة
١٠٢	اغفال بحث انطباق المعاهدة لتوافر شروطها أو للاتفاق على تطبيقها . قصور	٨٧
١٠٣	جواز التمسك أمام محكمة النقض بالاتفاق على تطبيق المعاهدة	
١٠٤	الاتفاق على تطبيق المعاهدة ينصرف الى القواعد الموضوعية والاجرائية	٨٨
١٠٥	استبعاد تطبيق المادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ بحرى كلما انطبقت المعاهدة	
١٠٦	لم تنضم مصر الى بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة سندات الشحن	٨٩
١٠٧	لايطل الحكم مايرد باسبابه من خطأ مادام قد أنتهى الى النتيجة الصحيحة . مثال .	
١٠٨	لاتسرى المعاهدة على بضائع السطح	٩١
١٠٩	استبعاد أحكام المعاهدة اذا توفرت شرائط ذلك من مسائل القانون	
١١٠	لا تطبق احكام المعاهدة الا على المرحلة البحرية	٩٢
١١١	يفترض وقوع الشرر أثناء الرحلة البحرية حتى يثبت العكس	
١١٢	شروط الاعتداد بالتحفظ الخاص بالجهل ببيانات سند الشحن	٩٣
١١٣	تدليل الناقل على توافر شروط الاعتداد بالتحفظ الخاص بالجهل ببيانات سند الشحن واتع يدخل فى سلطة محكمة الموضوع	
١١٤	التزام الناقل ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة	٩٥
١١٥	بذل الهمة الكافية لسلامة الشحنة لا يدل بذاته على بذل	

الهمة لجعل السفينة صالحة للسفر

١١٦ — اءفاء الناقل من المسؤولية عن عجز الطريق م ٤ / ٣ من

٩٦

المعاهدة

١١٧ — تحديد المسؤولية يشمل كل ما يقع من هلاك او تلف نتيجة

لخطأ غير عمدى — لا يخرج من هذا النطاق الاغش الناقل

٩٧

شخصيا

١١٨ — تحديد المسؤولية الواردة بالمعاهدة يعتبر حدا اقصى

للمسؤولية القانونية وحدا اءنى للمسؤولية الاتفاقية

١١٩ — انضمام مصر لمعاهدة بروكسل لا يلغى الشريع الخاص

١٠٠

ببطلان شرط الوفاء بالذهب

١٢٠ — كيفية تحويل حد المسؤولية (١٠٠ جنيه انجليزى) الى

العملة المصرية

١٢١ — احتساب سعر الصرف يوم وصول السفينة الى ميناء

التفريغ

١٠٣

١٢٢ — خطابات الضمان حجة على عاقيدها

١٢٣ — خطابات الضمان لاتخالف القانون او المعاهدة طالما لم

تتضمن اءفاء من المسؤولية ولم تكن مشوبة بالغش

١٢٤ — دعوى الناقل ضد الشاحن استنادا الى خطاب

١٠٤

الضمان اساسها المسؤولية التعاقدية

١٢٥ — جواز الاتفاق على اءفاء من المسؤولية او تخفيفها عن

١٠٥

التلف الحاصل قبل الشحن او بعد التفريغ

١٢٦ — الاتفاق على اءفاء الناقل من المسؤولية او تخفيفها باطل

بطالانا مطلقا

١٢٧ — جواز الاتفاق تشديد مسؤولية الناقل البحرى

البند	الموضوع	الصفحة
-------	---------	--------

- ١٢٨ — بطلان شرط تقدير التعويض حسب فاتورة الشراء
- ١٢٩ — عدم توجيه الاخطار الكتابى قرينة على تسلم البضاعة
بالحالة التى وصفت بها فى سند الشحن — م ٣ / ٦
- من ٣ / ٦ من المعاهدة
- ١٣٠ — للمرسل اليه أن يثبت عكس القرينة المستفادة من المادة
٣ / ٦ من المعاهدة
- ١٣١ — يجب أن يتضمن الاخطار تحديد الضرر
- ١٣٢ — لاعبرة بالاخطار الذى يرسل قبل الاستلام
- ١٣٤ — ماهية الاقرار القاطع للتقادم
- ١٣٥ — تقادم المادة ٣ / ٦ من المعاهدة يختلف عن تقادم المادة ٢٧١ ١١٤
- ١٣٦ — عدم توافر شروط انطباق تقادم المعاهدة المتمسك به لا يجوز
معه للمحكمة أن تقضى به من تلقاء نفسها بتقادم المادة ٢٧١
- بحرى

التصادم البحرى :

- ١٣٧ — احكام التصادم فى القانون البحرى لا تسرى على السفن
الحربية ١١٥
- ١٣٨ — دعوى التعويض عن تصادم سفينة حربية بسفينة تجارية
لا تخضع للمواعيد والاجراءات الواردة بالمادتين ٢٧٤ و
٢٧٥ بحرى
- ١٣٩ — لا تسرى قواعد التصادم — فى القانون أو المعاهدة — اذا
كانت السفينتان ترتبطان بعقد سابق (قطر أو ارشاد) ١١٦

البند	الموضوع	الصفحة
-------	----------------	--------

- ١٤٠ — احكام معاهدة التصادم تطبق ولو لم ارتطام
مادى بين السفينتين
- ١٤١ — يشترط فى التصادم فى حكم القانون المصرى ان يقع ارتطام
مادى

القطر البحرى :

- ١٤٢ — رجوع المتبوع على تابعه : المادتين ١٧٤ / ١ و ١٧٥ مدنى ١١٨
مالك المنشأة المتطورة
- ١٤٣ — يجوز الاتفاق فى عقد التطر على وضع القاطرة
تحت رقابة مالك المنشأة المتطورة

التأمين البحرى :

- ١٤٤ — معاهدة سندات الشحن لا شأن لها بالتأمين ١١٩
- ١٤٥ — قاعدة المادة ٢٤٣ بحرى ليست آمرة ١٢٠
- ١٤٦ — المقصود بالعوارية فى معنى القانون البحرى
- ١٤٧ — ليس للمؤمن له أن يجمع بين مبلغ التعويض ومقابل التأمين
- ١٤٨ — اغاء الناقل أو المؤمن عن العجز فى حدود ١ ٪ بالنسبة
للزيوت والشحوم التى تشحن صبا ١٢١
- ١٤٩ — دعوى شركة التأمين على المسئول عن الضرر هى دعوى
من ذى صفة ١٢٢
- ١٥٠ — انتقال الحق المحال الى شركة التأمين ليس معلقا على
وفائها بالتعويض للمؤمن له

البيع البحرى

« فوب »

- ١٥١ — التسليم فى البيع « فوب » بوضع البضائع على ظهر

البند الموضوع الصفحة

١٢٤

السفينة

- ١٥٢ — تنقل الملكية في البيع « فوب » عند الشحن
 ١٥٣ — المشتري في البيع « فوب » هو الذى يتحمل مخاطر الطريق
 ١٥٤ — يعتبر البائع « فوب » وكيلا عن المشتري عند تعاقدته على النقل
 ١٥٥ — للمشتري « فوب » أن يتحقق من مطابقة البضاعة للعينة في ميناء الوصول

١٢٥

- ١٥٦ — يتم التسليم بشحن البضاعة ولايكنى اعدادها للشحن
 ١٥٧ — لاملح للتحدى بحكم المادة ٤٣٥ / ١ مدنى في البيع فوب
 ١٥٨ — التأمين الذى يبرمه البائع فوب لمصلحته لا يغطى مخاطر

١٢٦

اعسار المشتري

- ١٥٩ — البائع فوب الذى يتسلم سند الشحن يقوم بدور الشاحن في عقد النقل
 ١٢٨

البيع « سيف »

- ١٦٠ — بالشحن يتم التسليم وانتقال الملكية والمخاطر الى المشتري
 ١٦١ — التزام البائع سيف بالشحن والتعاقد على النقل والتأمين لصالح المشتري وبارسال المستندات الى هذا الاخير
 ١٦٢ — المشتري سيف هو صاحب الصفة والمصلحة في المطالبة بتعويض التأمين

- ١٦٣ — يتحمل المشتري سيف مخاطر البضاعة متى انقضى غش البائع
 ١٣٠

- ١٦٤ — حق البائع سيف في الامتناع عن شحن البضاعة اذا لم يقيم المشتري بفتح الاعتماد المستندى

- ١٦٥ — لا يصدق وصف « سيف » على البيع اذا اتفق على انتقال ملكية البضاعة بتسليمها في ميناء الوصول
 ١٣١

البيع بسفينة معينة :

- ١٦٦ — البيع بسفينة معينة بيع معلق على شرط هو وصول

البضاعة سالمة

قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ :

- ١٦٧ — مصلحة الجمارك تتسلم البضائع بمقتضى حق خولها
القانون اياه ١٣٢
- ١٦٨ — اختصاص القضاء الادارى بالطعن فى قرارات مدير عام
الجمارك فى مواد التهريب
- ١٦٩ — النقص فى البضائع المفرغة قرينة على التهريب — للربان
نقضها بكافة طرق الاثبات فى غير الحالات التى اوجب
القانون نقضها بمستندات جدية ١٣٤
- ١٧٠ — انتفاء قرينة التهريب اذا كان النقص يرجع الى عوامل
طبيعية فى حدود نسبة التسامح
- ١٧١ — تقدير ما يقدمه الربان لتبرير النقص من سلطة محكمة
الموضوع
- ١٧٢ — وجود النقص فى البضائع المفرغة يخول مصلحة الجمارك
اقتضاء الضرائب الجمركية ١٣٦
- ١٧٣ — نفاذ قرار مدير الجمارك بتحديد نسبة التسامح اثناء نظر
الاستئناف لا يجعل دعوى الجمارك غير مقبولة
- ١٧٤ — طرق نفى مظنة التهريب من قبيل الدفعوع الموضوعية يجوز
التمسك بها امام محكمة الاستئناف
- ١٧٥ — وصف البضاعة بانها مما تشحن صبا او فى طرود يرجع
الى طريقة الشحن وليس الى نوع البضاعة ١٣٧
- ١٧٦ — لم يحدد القانون طريقة معينة لاثبات مقدار العجز
- ١٧٧ — لاصلة بين طريقة شحن البضاعة ووسيلة اثبات العجز
- ١٧٨ — نسبة التسامح التى حددها قرار مدير الجمارك بـ ٥ ٪
تحسب من مجموع وزن البضاعة ١٣٩
- ١٧٩ — منشور مدير عام الجمارك رقم ٤٠ مخالف للقانون
وخارج عن حدود التفويض

البند	الموضوع	الصفحة
١٨٠	تنفيذ اللوائح في حق الادارة من يوم صدورها . ولا يحتاج بها	
١٤٥	الافراد الا من تاريخ نشرها بالجريدة الرسمية	
١٨١	التزام المرسل اليه بالرسوم الجمركية في حدود المفرج	
١٤٦	عنه من البضاعة	
١٨٢	وفاء المرسل اليه بالرسوم الجمركية لا يبرىء ذمة الناقل	
	عن العجز الا اذا اتجهت نية المرسل اليه الى الوفاء	
١٨٣	اغفال الحكم بحث طبيعة وفاء المرسل اليه يعد قصورا	
	في التسبيب	
١٨٤	تأييد قرار الغرامة لا يحوز حجية بشأن الوفاء بالرسوم	
١٤٨	عن العجز	
١٨٥	عدم معرفة سبب العجز لا ينفي عن الربان مظنه التهريب	
١٤٩		
١٥١	للمؤلف	
١٥٣	الفهرس	

تم بحمد الله

ملحق قضاء النقض العجى

أحكام محكمة النقض في السنوات الأربع الأخيرة

١٩٨٢ - ١٩٨٦

الدكتور محمد حري

نائب رئيس محكمة النقض

ملحق قضاء النقض الحزبي

أحكام محكمة النقض في السنوات الأربع الأخيرة
١٩٨٢ - ١٩٨٦

الدكتور أحمد حسني

نائب رئيس محكمة النقض

الناشر: انتشارات مكتبة
بجالات حزبي وشركاه

بسم الله الرحمن الرحيم

« ألم تر أن الفلك تجري في البحر
بنعمت الله ليرىكم من آياته ،
إن في ذلك لآيات لكل صبار شكور »
صدق الله العظيم

« سورة لقمان آية ٣١ »

البحرية وغيرها من الأعمال المرتبطة بالنقل البحري والتي يصدر بتحديداتها قرار من وزير المواصلات إلا لمن قيد في سجل يعد لذلك بالمؤسسة المصرية للنقل البحري ... » فقد دلت على أن المشرع حظر مزاوله أعمال الشحن والتفريغ بطريق مباشر على غير المقيدين في السجل . إلا أن ذلك لا يحول دون الاتفاق مع متعهد التخليص والتحميل والنقل على أن يتولى كذلك الإشراف على عملية التفريغ والالتزام بنفقاتها فيعهد عندئذ بهذه العملية إلى إحدى الشركات المقيدة في السجل الخاص ويؤدى لها الرسوم المقررة — لما كان ذلك وكان يبين من مدونات الحكم المطعون فيه أنه أ طرح دفاع الطاعنة في هذا الخصوص وحملها — دون المطعون ضده — بنفقات تفريغ البضائع الواردة إليها تأسيسا على ما انتهى إليه تقرير اللواء البحري (الخبير المنتدب في الدعوى) وتأييدا للحكم الابتدائي فيما أورده في أسبابه من قوله : « كما أنه ثابت من التقرير أن الما قول لم يقم بعمليات التفريغ بتاتا وهى ليست من اختصاصاته بقوة القانون لأن عملية التفريغ عملية قائمة بذاتها تخص شركة قطاع عام تنفذها بقوة القانون وحسب التسعيرة الخاصة سواء رضيت شركة النصر أم لم ترض ، وأن شركة الشحن والتفريغ هى الشركة الوحيدة التى لها هذا الحق وذلك حسب القرار الجمهورى رقم ٨٨٣ لسنة ١٩٦٧ بتأسيس الشركة والقانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ بإنشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل البحري ، وقد نصت المادة السابعة والثانية عشرة على ذلك ... » فان الحكم المطعون فيه يكون قد أخطأ في تطبيق القانون وتفسيره مما حجب عنه بحث شروط الاتفاق المبرم بين الطرفين بتاريخ ١٩٦٥/٥/١ وكراسة الشروط الملحقة به لإنزال حكم الشروط الواردة بهما على واقعة الدعوى . والنعمى صحيح في شقه الثانى ذلك أن الثابت من صحيفة الاستئناف ان الطاعنة نعت فيها على الحكم الابتدائي إغفاله الرد على الاعتراضات التى وجهتها إلى تقرير الخبير فى مذكرتها المقدمة لمحكمة أول درجة بمجلسة

١٩٧١/٢/٣ وكان يبين من الحكم الابتدائى الصادر بجلسة
١٩٧١/٢/٢٤ — الذى قدمت الطاعنة صورة رسمية منه — أنه
أورد بمدوناته أن الطاعنة تمسكت فى مذكرتها المشار إليها بأن الخبير
رفض احتساب مبلغ ١٨٠٠ ج كانت قد سدده عن المطعون ضده
إلى توكيل أمون للملاحة رغم اعتراف الأخير بذلك فى الاتفاق المبرم
بينهما بتاريخ ١٩٦٦/١/١٩ وموافقة على قيده فى الحساب عند
تصفيته ، ولما كان الحكم المطعون فيه لم يعرض لهذا الدفاع
الجوهري ، وجارى الحكم الابتدائى فى إغفال الرد عليه ، فى حين أنه
لو عنت المحكمة بفحصه وتمحيصه لجاز أن يتغير وجه الرأى فى
الدعوى ، ومن ثم يكون الحكم المطعون فيه قد شابه القصور فى
التسبيب فضلا عن خطئه فى تطبيق القانون وتأويله بما يوجب نقضه
والإحالة دون حاجة إلى بحث باقى أسباب الطعن .

(الطعن ٣٦٩ سنة ٤٦ ق جلسة ١٩٧٩/١/١٥ س ٣٠ ص ٢١٤)

(٢)

٢ — مزاولة أعمال النقل البحرى والشحن والتفريغ والوكالة وتموين السفن
وإصلاحها والتوريدات البحرية وغيرها من الاعمال المرتبطة بالنقل
البحرى والتى يصدر بتحديددها قرار من وزير المواصلات . شرطه .
القيد فى السجل المعد لذلك بالمؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى .
لوزير المواصلات عند الاقتضاء وبالاتفاق مع الوزير المختص التصريح
لغير المقيدين فى السجل بمباشرة هذه الأعمال . مؤدى ذلك . القيد
فى السجل يعد بمثابة ترخيص بمباشرة هذه الأعمال يقوم مقامه قرار
وزير المواصلات عند توافر المقتضى لإصداره . م ٧ ق ١٢ لسنة
١٩٦٤ .

٣ — قيد الشركة فى السجل البحرى . مؤداه . الحق فى مزاوله أعمال
الخدمات البحرية الواردة بالمادة ٧ من القانون ١٢ لسنة ١٩٦٤ فى
حدود الغرض من انشائها .

٤ — قرار وزير النقل البحرى بتأسيس شركة القناة للتوكيلات الملاحية لا يمنحها احتكار مزاولة أعمالها .

٥ — الحكم بادانة ممثل شركة قبل قيدها بالسجل البحرى لقيامه بأعمال محظورة عليه . لا حجية للحكم بعد قيد الشركة فى السجل المذكور .

• وحيث ان الطعن أقيم على ثلاثة أسباب تنمى الشركة الطاعنة بها على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ فى تطبيقه وبياناً لذلك تقول انه لما كان المشرع قد حظر فى المادة الثانية من القانون ١٢٩ لسنة ١٩٦٢ والمادة السابعة من القانون ١٢ لسنة ١٩٦٤ — مزاولة أعمال النقل البحرى والشحن والتفريغ والوكالة البحرية وتموين السفن واصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية وغيرها من الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى الا على المؤسسات العامة والشركات التى لا تقل حصة الدولة فى رؤوس اموالها عن ٢٥٪ بشرط أن تقيد فى السجل المعد لذلك بالمؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى ، وكان قرار وزير النقل البحرى رقم ١٤٣ لسنة ١٩٧٦ بانشاء الشركة الطاعنة ونظيره رقم ١٤٤ لسنة ١٩٧٦ بانشاء شركة الاسكندرية للتوكيلات الملاحية قد قصرنا مزاولة اعمال الوكالات البحرية عليهما باعتبارهما من شركات القطاع العام ، فأصبحت الطاعنة هى صاحبة الوكالة البحرية القانونية الوحيدة عن ملاك ورباننة ومستأجرى السفن الأجنبية التى تعبر قناة السويس والبحر الأحمر وموانئها ، وأن من ينازعها فى هذا الاختصاص يقع تحت طائلة العقاب المنصوص عليه فى المادة السابعة من القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ المشار اليه ، ومن ثم فان قرار وزير النقل البحرى رقم ٩٩ لسنة ١٩٧٥ الذى أعطى شركات القطاع الخاص المصرية والأفراد المصريين الحق فى القيام بجميع الخدمات البحرية الخاصة بالسفن التى يمتلكونها يعتبر استثناء من نص هذه المادة فلا يجوز التوسع فى تفسيره أو القياس عليه ولا تختص جهة القضاء العادى بتعديله أو تأويله لكونه قراراً ادارياً ، واذا استند الحكم فى قضائه بأحقية الشركة المطعون ضدها الاولى فى مزاولة الخدمات

البحرية بالنسبة للسفن المستأجرة لمباشرة نشاطها اعتبارا من تاريخ قيدها بالسجل البحرى الى انطباق احكام القرار المشار اليه على هذه السفن أسوة بالسفن التى تمتلكها لاتحاد الحكمة فى الحالتين ولانه لا وجه للتفرقة بينهما ، فانه يكون قد خالف قواعد الاختصاص وتوسع فى تفسير هذا القرار فضلا عن اهداره حجية الحكم الصادر فى الجنحة رقم ١٥٣٥ لسنة ١٩٨٣ مستأنف بورسعيد بادانة ممثل الشركة المذكور لقيامها بالخدمات البحرية بالنسبة للسفينة « هاندى مارينز » المؤجرة لها ، بما يعييه بمخالفة القانون والخطأ فى تطبيقه .

وحيث ان هذا النعى مردود ، ذلك أن النص فى المادة السابعة من القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ بإنشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى — والمقابلة للمادة الثانية من القانون رقم ١٢٦ لسنة ١٩٦٢ — على أنه « لا تجوز مزاولة أعمال النقل البحرى والشحن والتفريغ والوكالة البحرية وتموين السفن واصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية وغيرها من الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى والتى يصدر بتحديدتها قرار من وزير المواصلات الا لمن يقيد فى سجل يعد لذلك بالمؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى . ويجوز لوزير المواصلات عند الاقتضاء وبالاتفاق مع الوزير المختص تقرير الاستثناء من هذه الأحكام . ولا يجوز أن يقيد فى السجل المشار اليه الا المؤسسات العامة أو الشركات التى لا تقل حصة الدولة فى رأسمالها عن ٢٥ ٪ » يدل على ان الأصل هو حظر مزاولة أعمال النقل البحرى والشحن والتفريغ والوكالة البحرية وتموين السفن واصلاحها والتوريدات البحرية وغيرها من الاعمال المرتبطة بالنقل البحرى والتى يصدر بتحديدتها قرار من وزير المواصلات على غير المقيدين فى السجل المعد لذلك بالمؤسسة المصرية للنقل البحرى — والذى تتولاه وزارة النقل والمواصلات والنقل البحرى اعمالا لقرار رئيس الجمهورية رقم ٩٢٨ لسنة ١٩٧٨ — واستثناء من هذا الأصل يجوز — عند الاقتضاء — لوزير المواصلات بالاتفاق مع الوزير

اختص التصريح لغير المقيدين في السجل بمزاولة الأعمال المشار إليها ، بما مؤداه أن القيد في السجل يعد بمثابة ترخيص مباشرة هذه الأعمال يقوم مقامه قرار وزير المواصلات عند توفر المقتضى لإصداره ، لما كان ذلك وكان الثابت من صورة كتاب السيد وكيل الوزارة لشئون النقل البحرى ورئيس لجنة القيد في سجل النقل البحرى المؤرخ ١٩٨١/٨/٣١ المودعة بملف الطعن أن لجنة تسجيل الشركات العاملة في مجال النقل البحرى والأعمال المرتبطة به والتي ينطبق عليها شروط القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ قد وافقت في ١٩٨١/٨/١٩ على قيد الشركة المطعون ضدها الأولى في سجل النقل البحرى تحت رقم ٦ ، ولما كان عقد تأسيس هذه الشركة قد حدد في مادته الثالثة أن الغرض من انشائها هو « شراء واستئجار واستغلال سفن لشحن البضائع تعمل في خطوط بحرية حول موانئ العالم ... » فانه يحق لها مزاولة أعمال الخدمات البحرية الواردة بالمادة السابعة من القانون سالف الذكر في حدود هذا الغرض وذلك بالنسبة للسفن المملوكة لها والمستأجرة لحسابها ، والقول بغير ذلك يجعل قيدها في السجل البحرى عديم الجدوى ، ولا محل لما ذهبت إليه الشركة الطاعنة من أنها تنفرد دون سواها بالقيام بهذه الخدمات بالنسبة للسفن الأجنبية بمنطقة القناة والبحر الأحمر ، اذ البين من قرار تأسيسها الصادر عن وزير النقل البحرى برقم ١٤٣ لسنة ١٩٧٦ أنه لم يمنحها أى احتكار في الاعمال التى تباشرها ولا يغير من هذا النظر الاستثناء الوارد بقرار وزير النقل البحرى رقم ٩٩ لسنة ١٩٧٥ الصادر في ١٩٧٥/٦/٦ — قبل الغائه بقرار وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى رقم ٣٠ لسنة ١٩٨١ — والذي أجاز في مادته الأولى لشركات القطاع الخاص المصرية والافراد المصريين مباشرة نشاط النقل البحرى عن طريق تملك السفن التى لا تزيد حمولتها الكلية عن خمسة عشر ألف طن بالنسبة لسفن البضائع العامة والركاب وأربعون ألف طن بالنسبة لسفن البترول والصب ، ونص في مادته الثانية على أنه لأصحاب السفن حق القيام بجميع الخدمات الخاصة بالسفن التى يمتلكونها . ذلك أن هذا

القرار — وأيا كان وجه الرأى فى طبيعته وما اذا كان لائحيا أو اداريا — لا ينطبق على الخدمات البحرية التى يمكن أن تقدمها الشركة المطعون ضدها الأولى سواء بالنسبة للسفن التى تمتلكها أو تلك التى تستأجرها لأن قيدها فى سجل النقل البحرى يرتب أحقيتها فى مزاولتها فلا يحتاج الأمر بالنسبة لها الى صدور قرار باستثنائها من حظر لا تخضع له . كما لا ينال من ذلك الحكم الصادر فى اللجنة رقم ٥٢٥ لسنة ١٩٨٢ مستأنف بور سعيد — بادانة ممثل الشركة المطعون ضدها الأولى لقيامه بالخدمات البحرية بالنسبة لاحدى السفن المؤجرة لها — اذ أن الثابت من صورة الحكم فى هذه اللجنة أن مبنى الادانة هو عدم قيد الشركة بالسجل المشار اليه بتاريخ الواقعة وهو ١٩٨١/٧/٢ وبالتالى فان هذا القضاء لا يحوز حجية الا بالنسبة للوقائع السابقة على القيد الحاصل فى ١٩٨١/٨/١٩ ، دون تلك التى تم اعتبارا من التاريخ الأخير ، واذ قضى الحكم المطعون فيه بأحقية الشركة المطعون ضدها الأولى فى مزاوله الخدمات البحرية بالنسبة للسفن المملوكة لها والمستأجرة لمباشرة نشاطها اعتبارا من تاريخ قيدها بالسجل البحرى ، فانه يكون قد انتهى الى نتيجة صحيحة قانونا بصرف النظر عن استناده خطأ الى قرار وزير النقل البحرى رقم ٩٩ لسنة ١٩٧٥ الذى لا ينطبق على الخدمات البحرية التى تزاولها الشركة المطعون ضدها ، اذ لمحكمة النقض تصحيح أسبابه فى هذا الشأن وأستكمال ما شابها من قصور قانونى .

وحيث انه لما تقدم يتعين رفض الطعن .

(الطنن رقم ١٠٤٣ سنة ٥٥ ق جلسة ١٤/٤/١٩٨٦ لم ينشر بعد)

(٣)

٦ — الاعمال المرتبطة بالنقل البحرى المحظور على غير المؤسسات والشركات العامة مزاولتها يجب أن يصدر بتحديددها قرار من وزير المواصلات .

اعمال رفت وتعيين البحارة واستقبالهم وتسفيرهم . المادة الثانية من القانون ١٢٩ لسنة ١٩٦٢ والمادة السابعة من القانون ١٢ لسنة ١٩٦٤ .

• وحيث ان الطعن أقيم على ثلاث أسباب تنمى الطاعنة بالأول والثاني منها على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون ولى بيان ذلك تقول ان المادة الثانية من القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٦٢ والمادة السابعة من القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ قد نصتا على عدم جواز مزاولة اعمال النقل البحرى والشحن والتفريغ والوكالة البحرية وتموين السفن واصلاحها والتوريدات البحرية وغيرها من الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى الا للشركات المقيدة فى السجل المعد لذلك والتي يتعين الا تقل حصة الدولة فى رؤوس أموالها عن ٢٥٪ ، ولما كانت اعمال تعيين ورفت البحارة على السفن الاجنبية تدخل ضمن الاعمال المرتبطة بالنقل البحرى فان الحكم المطعون فيه اذ لم يعتبرها كذلك يكون قد خالف القانون .

وحيث ان هذا النعى غير شديد ، ذلك أن النص فى المادة الثانية من القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٦٢ فى شأن مساهمة المؤسسة المصرية العامة وتنظيم الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى — المعدلة بالقانونين ٨٧ و ١٥٣ لسنة ١٩٦٣ — على أنه « لا يجوز مزاولة أعمال النقل البحرى والشحن والتفريغ والوكالة البحرية وتموين السفن واصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية وغيرها من الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى الا لمن يقيد فى سجل يعد لذلك بالمؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى ... ولا يجوز ان يقيد فى السجل المشار اليه فى الفقرة السابقة الا المؤسسات العامة والشركات التى لا تقل حصة الدولة فى رؤوس أموالها عن ٢٥٪ » ، والنص فى المادة السابعة من القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ بانشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى على انه « لا تجوز مزاولة اعمال النقل البحرى والشحن والتفريغ والوكالة البحرية وتموين السفن واصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية وغيرها من الاعمال المرتبطة بالنقل البحرى والتي يصدر بتحديدھا قرار من وزير المواصلات الا لمن يقيد فى سجل يعد لذلك

بالمؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى . ويجوز لوزير المواصلات عند الاقتضاء وبالتفاق مع الوزير المختص تقرير استثناء من هذه الأحكام . ولا يجوز أن تقيد فى السجل المشار اليه الا المؤسسات العامة أو الشركات التى لا تقل حصة الدولة فى رأسمالها عن ٢٥ ٪ ، يدل على أن المشرع حظر على غير المؤسسات العامة أو الشركات التى لا تقل حصة الدولة فى رأسمالها عن ٢٥ ٪ مزاوله انشطة النقل البحرى التى اوردتها على سبيل الحصر وهى أعمال النقل البحرى والشحن والتفريغ والوكالة البحرية وتموين السفن واصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية بالاضافة الى غيرها من الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى والتى فوض وزير المواصلات بتحديددها بقرار منه ، لما كان ذلك وكان الثابت والذى لا نزاع بشأنه بين الطرفين ان قرار ما لم يصدر من وزير المواصلات — حتى مسدور الحكم المطعون فيه — باعتبار أعمال رفت وتعيين البحارة واستقبالهم وتسفيرهم من الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى فان النعم على الحكم بمخالفة القانون اذ لم يعتبرها كذلك يكون على غير أساس .

(الطعن ١٩٤٠ سنة ٥١ فى جلسة ١٩٨٦/٣/٣١ لم ينشر بعد)

مقاول التفريغ

(٤)

٧ — مقاول التفريغ . اعتباره في مركز التابع للسفينة . عدم جواز رجوع المرسل اليه بالتعويض على المقاول شخصيا . الاستثناء . النص في سند الشحن على تفويض الربان في اختيار مقاول التفريغ والتعاقد معه نيابة عن ذوى الشأن .

• وحيث إن الطاعنة تنعى بالسببين الثالث والرابع على الحكم المطعون فيه مخالفة الثابت بالأوراق ومخالفة القانون والخطأ في تطبيقه وفي تأويله وفي بيان ذلك تقول إن الحكم المطعون فيه أقام قضاءه — في الاستئناف رقم ١٥٥ سنة ٨٩ ق — بعدم قبول دعواها قبل المطعون ضدها الثانية (مقاول التفريغ) تأسيسا على أن هذه الأخيرة قامت بتفريغ الشحنة لحساب الناقل البحري ومن ثم فلا يكون للطاعنة الرجوع عليها بدعوى مباشرة في حين ان سند الشحن تضمن شرطا يخول الناقل تعيين مقاول التفريغ وهو ما يجعل للطاعنة — التي حلت محل المرسل إليه — دعوى مباشرة قبل المقاول فيكون لها أن تطالب بالتعويض عما يلحق بالبضاعة من هلاك أو تلف نتيجة فعل أو إهمال المقاول أو عماله .

وحيث إن هذا النعى في محله ، ذلك أنه لما كان عقد النقل البحري يلقي على عاتق الناقل التزاما بتسليم البضاعة سليمة إلى أصحابها ، وإذا كان التسليم يستلزم تفريغ البضاعة فإن تدخل مقاول التفريغ إنما يكون أصلا لحساب الناقل وتحت مسؤوليته ويكون مركزه مركز التابع للسفينة ولا يكون للمرسل إليه إلا الرجوع على الناقل لتعويض الأضرار الناجمة عن عمل المقاول إذ لا تربطه بهذا الأخير أية علاقة قانونية مباشرة تميز له الرجوع عليه

شخصيا إلا إذا تضمن سند الشحن نصا يفرض الربان اختيار
مقاول التفريغ والتعاقد معه نيابة عن ذوى الشأن ، ففى هذه
الحالة يكون للمرسل إليه حق الرجوع بدعوى مباشرة على مقاول
التفريغ لمساءلته عن الأضرار الناجمة عن عمله ، لما كان ذلك ،
وكان الثابت من سند الشحن — الذى كان مطروحا على محكمة
الاستئناف — أنه قد نص فى بنده العاشر على أن مقاول التفريغ ولو
كان معيناً بواسطة الناقل إنما يقوم بعملية التفريغ باعتباره نائبا عن
صاحب البضاعة وعلى نفقته ، فإن مفاد ذلك أن المطعون ضدها
الثانية كانت تبأشر عملها كمقاول تفريغ لحساب المرسل إليه الذى
حلت محله الشركة الطاعنة فحق لها الرجوع على المقاول المذكور
بالتعويض عما لحق البضاعة من أضرار بسبب خطأ أو إهمال وقع
منه أو من عماله ، وإذ أهدر الحكم المطعون فيه هذا الاتفاق ونفى
وجود أية علاقة قانونية تربط الشركة الطاعنة بالشركة المطعون ضدها
الثانية بوصفها مقاول تفريغ بمقولة أن عملية التفريغ تمت لحساب
الناقل البحرى ، فإن الحكم يكون قد خالف الثابت بالأوراق مما
أدى به إلى مخالفة القانون بما يوجب نقضه والإحالة لهذين السببين
أيضا دون حاجة لبحث باقى أسباب الطعن .

(الطعن ٧١٣ سنة ٤٤ ق جلسة ١٩٨٠/٦/٢٣ س ٣١ ص ١٨٣٢)

(٥)

٨ — النص فى مشاركة ايجار السفينة — التى احوال اليها سند الشحن —
على التزام المرسل اليه بتفريغ البضاعة لا يعنى التزامه بالقيام بهذه
العملية بنفسه . تفريغ البضاعة بمعرفة المرسل اليه لا يدل بذاته على
أنها سلمت اليه تسليما فعليا قبل التفريغ .

٩ — نظام تسليم صاحبه . مؤداه . أن يقوم الناقل بتسليم البضاعة مباشرة
الى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل المخازن الجمركية . ليس فى
هذا النظام ما يجعل مقاول التفريغ نائبا عن المرسل اليه فى الاستلام
مالم ينص على ذلك فى عقد المفاوضة .

• وحيث أن الطعن أقيم على ثلاثة أسباب تنمى بها الطاعنة على الحكم المطعون فيه الخطأ فى تطبيق القانون والفساد فى الاستدلال ومخالفة الثابت بالأوراق وبياننا لذلك نقول ان الحكم بنى قضاءه بتأييد الحكم المستأنف على أن الرسالة لم يتم تسليمها فى عنابر السفينة تأسيسا على أن مقالول التفريغ الذى استعانت به الشركة المستوردة ، لا يعتبر نائبا عنها فى الاستلام اذ لم يتفق على ذلك فى عقد مقاوله التفريغ ، فى حين أن عقد النقل يستند الى مشاركة ايجار السفينة المبرمة بين الشركة المستوردة والشركة الطاعنة باعتبارها مالكة السفينة وقد نص البند رقم ٢٠ من تلك المشاركة على أن تتسلم الشركة المستوردة البضاعة المشحونة فى عنابر السفينة على مسئوليتها وقد نفذ هذا الشرط حيث سلمت الرسالة تحت نظام تسليم صاحبه على نحو ما ورد بتقرير الخبير .

وحيث أن هذا النعى مردود ذلك أنه وان نص فى مشاركة ايجار السفينة — المقدمة ضمن أوراق الطعن — والتي أحال عليها سند الشحن على التزام المرسل اليه بالتفريغ الا أن هذا لا يعنى التزامه بالقيام بهذه العملية بنفسه ، وانما يجوز له أن يعهد الى مقالول تفريغ تكون مهمته قاصرة على الأعمال المادية الخاصة بتفريغ البضاعة من السفينة ، لما كان ذلك وكان التسليم يعتبر عملا قانونيا يقوم الناقل بمقتضاه بوضع البضاعة تحت تصرف المرسل اليه أو من ينوب عنه ، وتسبقه عمليات فحص البضاعة ومعايتها للتحقق من حالتها وعددها ووزنها وقياسها ، فإن مقالول التفريغ لا ينوب عن المرسل اليه فى استلام البضاعة من الناقل الا اذ نص على ذلك فى عقد مقاوله التفريغ ، كما أن تفريغ البضاعة من السفينة بمعرفة المرسل اليه طبقا لاتفاق الطرفين فى العقد لا يدل بذاته على أن البضاعة سلمت اليه تسليما فعليا قبل التفريغ ، ولا يغير من هذا النظر أن تكون الرسالة قدوردت فى ظل نظام «تسليم صاحبه» ، ذلك أن معنى هذا النظام هو أن يقوم الناقل بتسليم البضاعة مباشرة الى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل المخازن

الجمركية ، وتكون في هذه الفترة في حراسة الناقل حتى يتم تسليمها ، وليس في هذا النظام ما يجعل مقاول التفريغ نائبا عن المرسل اليه في الاستلام ، واذا التزم الحكم المطعون فيه هذا النظر وأقام قضاءه على أن مقاول التفريغ لا يعتبر نائبا عن المرسل اليه في استلام الرسالة لخلو عقد المقابلة من هذه الانابة ورتب على ذلك أن عملية تفريغ الرسالة جزء متمم لعملية النقل فلا تنتهى بها مسئولية الناقل فان النعى على الحكم المطعون فيه بما ورد بأسباب الطعن يكون على غير أساس .

وحيث انه لما سلف يتعين رفض الطعن .

(الطعن ٥٩١ سنة ٥٠ ق جلسة ١٦/٤/١٩٨٤ لم ينشر بعد)

الوكيل الملاحى

(٦)

١٠ — السفن الأجنبية التى تباشر نشاطا تجاريا فى مصر . لكل منها وكيل ملاحى ينوب عن صاحبها فى مباشرة كل ما يتعلق بنشاط السفينة فى مصر ، ويمثله فى الدعاوى التى ترفع منه أو عليه فيما يتعلق بهذا النشاط ، ويعتبر مقر هذا الوكيل موطننا للمالك السفينة .

١١ — لا عبء بالخطأ فى بيان اسم التوكيل الملاحى التابع لشركة التوكيلات التى اختصمت بصفتها وكيل ملاحيا عن مالك السفينة المسئول عن العجز فى الرسالة البحرية .

• . وحيث ان مما تنعاه الطاعنة على الحكم المطعون فيه بسبب الطعن مخالفة القانون والخطأ فى تطبيقه — وفى بيان ذلك تقول ان الحكم أقام قضاءه بعدم قبول الدعوى لرفعها على غير ذى صفة على ان اختصاص الشركة الطاعنة فى الدعوى بصفتها ممثلة لتوكيل ابو سمبل الذى لا يمثل السفينة الناقلة وعدم اختصاصها بصفتها ممثلة لتوكيل ممفيس الذى يمثل تلك السفينة يجعل الدعوى مرفوعة على غير ذى صفة فى حين ان هذين التوكيلين مع توكيلات اخرى لا تعدو ان تكون فروعاً تابعة لهذه الشركة واذ رفعت الدعوى عليها بصفتها الممثلة للسفينة « ماريانا » ومالكها لمساءلتها عن العجز فى الرسالة البحرية فان مجرد الخطأ فى بيان اسم التوكيل المقصود لا يجعل الدعوى مرفوعة على غير ذى صفة .

وحيث ان هذا النعى صحيح ذلك انه لما كان من المقرر فى قضاء هذه المحكمة أنه اذا كان الموطن الاصلى للشخص طبيعياً كان او اعتبارياً موجوداً فى الخارج وكان يباشر نشاطاً تجارياً أو حرفياً فى مصر اعتبر المكان الذى يزاول فيه هذا النشاط موطناً له فى

مصر فى كل ما يتعلق بهذا النشاط ولما كان لكل سفينة أجنبية تباشر نشاطا تجاريا فى مصر وكيل ملاحى ينوب عن صاحبها سواء كان شخصا طبيعيا أو اعتباريا فى مباشرة كل ما يتعلق بنشاط السفينة فى جمهورية مصر العربية ويمثله فى الدعاوى التى ترفع منه أو عليه فيما يتعلق بهذا النشاط ويعتبر مقر هذا الوكيل موطننا للملك السفينة ، لما كان ذلك وكان يبين من قرار رئيس الجمهورية رقم ٩١٠ لسنة ١٩٦٨ أن التوكيلات الملاحية « ممفيس » و « آمون » و « ابو سمبل » و « طيبة » لا تعدو أن تكون فروعاً للشركة المطعون ضدها — فان هذه الشركة تكون صاحبة صفة فى كل نزاع يتعلق بنشاط هذه التوكيلات ولا يغير من ذلك مجرد الخطأ فى بيان اسم التوكيل المقصود من بينها مادامت الشركة التى تضمها جميعا قد اختصمت بصفتها وكيلاً عن مالك السفينة المستول عن العجز فى الرسالة البحرية . لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد خالف هذا النظر وقضى بعدم قبول الدعوى لرفعها على غير ذى صفة تأسيساً على أن الشركة المطعون ضدها اختصمت كممثلة لتوكيل « ابو سمبل » بينما التوكيل المعنى هو توكيل « ممفيس » التابع لها فانه يكون قد خالف القانون وأخطأ فى تطبيقه بما يستوجب نقضه ..

(الطعن ١٨٩٤ سنة ٥٠ ق جلسة ١٣/١/١٩٨٦ لم ينشر بعد)

(٧)

١٢ — الاعمال التى يقوم بها أمين السفينة (الوكيل الملاحى) يرجع بشأن تحديدها الى العرف فى حالة عدم النص عليها فى العقد . قانون التجارة البحرى لم يعرض لنظام أمانة السفن .

• وحيث ان الطاعنة تنعى على الحكم المطعون فيه بالسبب الثالث الخطأ فى تطبيق القانون وفى بيان ذلك تقول ان الحكم اعتبر أمين السفينة وكيلًا عن تجهزها فقط ولا يمثل الريان الذى له وحده تعيين ورفت رجال الطاقم ورتب على ذلك ان الطاعنة كأمين للسفينة لا يكون لها أن تقوم باعمال رفت وتعيين البحارة واستقبالهم الا بموجب وكالة خاصة عن الريان أو المجهز ولما كان الحكم لم يبين ما اعتمد عليه فى ذلك وبنى قضاءه على فهم خاطىء لا سند له من القانون فانه يتعين نقضه .

وحيث أن هذا النعى شديد ذلك انه لما كان قانون التجارة البحرى لم يعرض لنظام أمانة السفن الذى كان وليد الضرورات العملية والتجارة البحرية الحديثة كما لم يصدر أى تشريع يحدد المركز القانونى لأمين السفينة (الوكيل الملاحى) أو الاعمال التى يقوم بها ، وكان مضمون عقد أمانة السفينة يختلف من بلد لآخر تبعاً للعرف السائد فى الميناء فان هذا العرف هو الذى يحدد الأعمال التى يقوم بها أمين السفينة فى حالة عدم النص عليها فى العقد ذاته ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد أورد فى مدوناته انه من المستقر عليه أن أمين السفينة (الوكيل الملاحى) هو وكيل عن المجهز ينوب عنه ويمثله فى الميناء الذى يعمل به فى حدود تنفيذ عقد النقل البحرى وذلك باستلام البضائع من الريان وتسليمها لأربابها وتحصل أجرتها وبالقيام بسائر الأعمال التى تقضيها المحافظة على حقوق الناقل فى هذا الخصوص وأن الوكيل الملاحى لا يعتبر ممثلاً للريان ويخرج عن نطاق وكالته الملاحية اعمال تعيين ورفت البحارة ورتب الحكم على ذلك رفضه لدعوى الطاعنة دون أن يبين الأساس القانونى الذى أقام عليه قضاءه بما يعجز محكمة النقض عن مراقبة صحة تطبيق القانون فانه يكون معيباً بقصور فى التسييب — وهو ما يتسع له سبب الطعن — ويستوجب نقضه .

(الطعن ١٩٤٠ سنة ٥١ ق جلسة ١٩٨٦/٣/٣١ لم ينشر بعد)

١٣ — عدم جواز الطعن الا لمن كان خصما فى النزاع الذى فصل فيه وبالصفة التى كان متصفا بها فى الدعوى . لا يغير من ذلك أن تكون هذه الصفة محل منازعة منه .

١٤ — اختصاص مدير التوكيل الملاحى باعتباره الممثل القانونى للتوكيل وصدور الحكم عليه بهذه الصفة يستوجب رفع الاستئناف منه وحده . الاستئناف المرفوع من الممثل القانونى للشركة التابع لها التوكيل غير جائز .

• وحيث ان الوقائع — على ما يبين من الحكم المطعون فيه وسائر اوراق الطعن — تتحصل فى أن المطعون ضدهم الثلاثة الأول أقاموا — بعد رفض أمر الاداء — الدعوى رقم ١٠ لسنة ١٩٧٩ تجارى كلى السويس على مدير توكيل أسوان للملاحة وباقي المطعون ضدهم بطلب الحكم بالزامهم بأن يؤدوا لهم مبلغ ١٨٤٢,٧٥٠ جنيها — يمثل اجمالى الأجور المستحقة لهم عن عملهم بالسفينة « ربما » — وصحة اجراءات الحجز التحفظى المتوقع عليها وفاء له ، وبتاريخ ١٣/٦/١٩٧٩ قضت محكمة أول درجة باجابتهم الى طلباتهم ، استأنف السيد رئيس مجلس ادارة شركة القناة للتوكيلات الملاحية بصفته الممثل القانونى لها والتابع لها التوكيل المشار اليه — هذا الحكم بالاستئناف رقم ٩٦ لسنة ٢ ق أمام محكمة استئناف الاسماعيلية « مأمورية السويس » التى قضت فى ٥/٦/١٩٨٠ بعدم جواز الطعن ، طعن الطاعن بصفته فى هذا الحكم بطريق النقض وقدمت النيابة العامة مذكرة أيدت فيها رأى بعدم قبول الطعن ، واذا عرض الطعن على هذه المحكمة فى غرفة مشورة حددت جلسة لنظره وفيها التزمت النيابة رأياها .

وحيث ان الطعن اقيم على سببين ينعي بهما الطاعن بصفته على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ في تطبيقه وتأويله وبياناً لذلك يقول ان الحكم استند في قضائه بعدم جواز استئنافه الى أن توكيل أسوان للملاحاة هو المحكوم عليه ابتدائياً ، فلا يجوز الطعن في الحكم المستأنف الا منه ، في حين أن هذا التوكيل تابع للشركة التي يمثلها وهي التي تتمتع بالشخصية المعنوية طبقاً للمادة الرابعة من قرار تأسيسها رقم ١٤٣ لسنة ١٩٧٦ ، فتعتبر صاحبة الصفة في الدعوى ، ويحق لها بالتالى استئناف الحكم الصادر فيها .

وحيث ان هذا النعي مردود ، ذلك انه لما كان من المقرر في قضاء هذه المحكمة أنه لا يجوز الطعن الا ممن كان خصماً في النزاع الذى فصل فيه وبصفته التي كان متصفاً بها ، وكان البين من مدونات الحكم المطعون فيه أن المطعون ضدهم الثلاثة الاول أقاموا الدعوى أمام محكمة أول درجة على باقى المطعون ضدهم ومدير توكيل أسوان للملاحاة باعتباره الممثل القانونى لهذا التوكيل وصدر الحكم على الأخير بهذه الصفة ، فان له وحده استئنافه وبالصفة التي كان مختصاً بها في الدعوى — دون الطاعن بصفته الممثل القانونى للشركة ، ولا يغير من ذلك منازعة هذا الأخير في صفة مدير التوكيل المحكوم عليه لأن رفع الاستئناف من جانب هذا الأخير ما كان يحول بينه وبين انكار صفته في تمثيل التوكيل عند نظر الموضوع اذا ما عن له أن يدفع بعدم قبول الدعوى لرفعها على غير ذى صفة واذ التزم الحكم المطعون فيه هذا النظر وجرى في قضائه على عدم جواز الاستئناف المرفوع من الطاعن بصفته ، فان النعي عليه بمخالفة القانون والخطأ في تطبيقه يكون على غير أساس .

وحيث انه لما تقدم يتعين رفض الطعن .

(الطعن رقم ١٨٧٣ سنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٦/٢/١٠ لم ينشر بعد)

١٥ — اختصاص التوكيل الملاحي المسمى في سند الشحن باعتباره وكلاء عن الشركة الأجنبية الناقلة تنعقد به الخصومة صحيحة باعتباره المقصود بالخاصة في شخص ممثله القانوني وقت رفع الدعوى في سنة ١٩٦٨ سواء كان من يمثله هو شركة التوكيلات التابع لها أو غيرها .

• وحيث ان الطاعنة تنعى على الحكم المطعون فيه بالسبين الرابع والسادس والشق الاول من الوجه الاول للسبب الخامس مخالفة القانون ومخالفة الثابت بالاوراق والتناقض وبيانا لذلك تقول ان الحكم أقام قضاءه برفض دفعها الاحتياطي بسقوط حق الجمعية المطعون ضدها في اقامة الدعوى لفوات أكثر من سنة على رفعها بعد استلام البضاعة على ما جاء بأسباب الحكم المستأنف من أن اختصاص توكيل آمون للملاحة الذى تم ابتداء في الميعاد كان صحيحا وانعقدت به الخصومة في الدعوى باعتباره والشركة الطاعنة — التى صحح شكل الدعوى باختصاصها فيما بعد — وكلاء لملاك السفينة الناقلة ، في حين أن اختصاص هذا التوكيل — الذى ليست له شخصية معنوية مستقلة أو صفة الوكالة عن ملاك السفينة — باطلا لا تنعقد به الخصومة ، ولا يؤدي ادخال الشركة الطاعنة — التى تتمتع وحدها بهذه الشخصية وبالصفة في الوكالة أثناء نظر الدعوى الى تصحيح شكلها بل يعد افتتاحا لدعوى مبتدأة من تاريخ الادخال ، ولا يغير من ذلك استناد الحكم الى ما جاء بسندى الشحن من أن « وكلاء الشحن بالاسكندرية هو توكيل آمون » ، اذ فضلا عما يشوب هذا القول من مخالفة للثابت بالاوراق نظرا لان الاسكندرية هى ميناء التفريغ وليست ميناء الشحن وتناقض ذلك مع ما سبق وأورده الحكم من أن روتردام هى ميناء الشحن ، فانه ينطوى على اغفال لدلالة الخطابات والتقارير

المسلمة للجمعية المطعون ضدها باسم الشركة الطاعنة وما تؤكده من تبعية التوكيل الملاحى لها وانفرادها دونه بالشخصية المعنوية ، مما كان يستوجب رفع الدعوى قبلها منذ البداية قبل سقوط الحق فى اقامتها .

وحيث أن هذا النعى غير سديد ذلك أنه من المقرر — فى قضاء هذه المحكمة — أن لكل سفينة تباشر نشاطا تجاريا أجنبيا وكيلا ملاحيا ينوب عن مالكيها — سواء كان شخصا طبيعيا أو اعتباريا — فى مباشرة كل ما يتعلق بنشاط السفينة فى جمهورية مصر العربية ويمثله فى الدعاوى التى ترفع منه أو عليه فيما يتعلق بهذا النشاط ويعتبر مقر هذا الوكيل موطننا لمالك السفينة أو مجهزةا تسلم اليه الاعلانات فيه ، لما كان ذلك وكان البين من سند الشحن محل النزاع أن توكيل آمنون الذى وجهت اليه الدعوى ابتداء فى خلال الأجل القانونى قد سمي فى سند الشحن باعتباره وكيلا عن الشركة الاجنبية الناقلة فى ميناء الاسكندرية ، فإن اقامة الدعوى على هذا التوكيل تنعقد به الخصومة صحيحة باعتباره المقصود بالخاصة فى شخص ممثله القانونى وقت رفع الدعوى فى سنة ١٩٦٨ سواء كان من يمثله هو الشركة الطاعنة أو غيرها ، وتعتبر الشركة الناقلة التى يمثله هذا التوكيل فى مصر طرفا فى الدعوى التى اختصم فيها ، واذا انتهى الحكم المطعون فيه الى رفض الدفع المبدى من الشركة الطاعنة بسقوط حق الجمعية المطعون ضدها بمضى أكثر من سنة على رفع الدعوى من تاريخ استلام البضاعة استنادا الى ان اختصاص التوكيل الملاحى كان فى الميعاد فانه يكون قد طبق القانون تطبيقا صحيحا ويكون النعى عليه بمخالفة القانون فى غير محله ولا يعيب الحكم بالتناقض ما نقله عن سند الشحن تدليلا على صحة اختصاص التوكيل الملاحى ابتداء من أن « وكلاء الشحن فى ميناء الاسكندرية هو توكيل آمنون » ، اذ أن ذلك لا يعدو أن يكون ترجمة خاطئة للعبارة الانجليزية

“Agents at port of discharge - Amon shiping agency”

وصحتها الوكلاء في ميناء التفريغ توكيل آمون ، كما لا يتعارض ذلك مع ما سبق أن حصله الحكم من أن ميناء الشحن هو روتردام اذ لم يكن تحديد هذا الميناء محلا أو اساسا لقضائه . اذ من المقرر في قضاء هذه المحكمة أن التناقض الذى يعيب الحكم هو ما تتعارض به أسبابه وتماحى حيث لا يبقى منها ما يقيم الحكم ويحمله ، ولا يمكن معه أن يفهم على أى اساس قضت المحكمة بما قضت ، لما كان ذلك فان النعى على الحكم بالتناقض ومخالفة الثابت بالاوراق يكون في غير محله .

(الطعن ٤٧٠ سنة ٤١ ق جلسة ١٩٨٥/٢/٤ لم ينشر بعد)

ارشاد

(١٠)

١٦ — رسم الارشاد الاضافى الذى تلتزم به السفينة طبقا لحكم المادة ١٩ من القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥ مجرد غرامة مدنية تنطوى على معنى التعويض . عدم اعتباره عقوبة تكميلية فى جريمة الرهان المنصوص عليها فى المادة ٢٠ من القانون المشار اليه .

١٧ — هيئة ميناء الاسكندرية أن تلجأ الى المحكمة المدنية المختصة لمطالبة مستغل السفينة أو من يمثله بقيمة رسم الارشاد الاضافى .

. حيث ان الوقائع — على ما يبين من الحكم المطعون فيه وسائر أوراق الطعن — تتحصل فى أن الهيئة الطاعنة أقامت الدعوى رقم ٣٣٥ سنة ١٩٧٩ مدنى كلى الاسكندرية على الشركة المطعون ضدها بصفتها وكيلة عن ملاك السفينة « عماد » فى مصر بطلب الزامها بان تؤدى اليها مبلغ ٢٠٠٠ جنيه ، وقالت بيانا لدعواها ان السفينة المشار اليها دخلت بوغاز ميناء الاسكندرية وخرجت منه يوم ١٩٧٨/٨/٩ دون الاستعانة بمرشد مخالفة القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥ وقرار وزير النقل البحرى رقم ٧١ لسنة ١٩٧٦ وحرر عن ذلك المحضر رقم ٥١٨١ سنة ١٩٧٧ جنح الميناء ، ولما كانت المطعون ضدها لم تستجب للمطالبة الودية بالرسوم الاضافية المقررة بمقتضى المادة ١٩ من القانون المشار اليه فقد أقامت عليها الدعوى بطلباتها السابقة . وبتاريخ ١٩٧٩/٤/١٥ قضت محكمة أول درجة بعدم اختصاصها نوعيا بنظر الدعوى . استأنفت الطاعنة هذا الحكم بالاستئناف رقم ٥٣٩ سنة ٣٥ قى ، وبتاريخ ١٩٨٠/١/٢٦ قضت محكمة استئناف الاسكندرية بتأييد الحكم المستأنف . طعن الطاعنة فى هذا الحكم بطريق النقض وقدمت النيابة مذكرة أهدت فيها رأى برفض الطعن . عرض الطعن على

هذه المحكمة في غرفة مشورة فحددت جلسة لنظره وفيها التزمت النيابة رأيها .

وحيث ان ما تنعى به الطاعنة على الحكم المطعون فيه بالسبب الأول مخالفة القانون وفي بيان ذلك تقول ان الحكم الابتدائي — المؤيد لاسبابه بالحكم المطعون فيه — اعتبر الرسم الاضافي عقوبة تبعية يقضى بها القاضى الجنائى بالاضافة الى العقوبة الأصلية المقررة للفعل المؤثم في حين ان قانون العقوبات قد أورد في المادة ٢٤ منه العقوبات التبعية على سبيل الحصر وليس من بينها الرسوم الاضافية كما ان البين من نص المادة ١٩ من القانون ٩ لسنة ١٩٦٥ ان الرسم الاضافى هو دين يأخذ حكم الرسم المقرر ويستحق على مالك السفينة ومن ثم فلا يعتبر عقوبة جنائية .

وحيث ان هذا النعى في محله ، ذلك أنه اذا كانت المادة ١٩ من القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥ قد نصت على أن « كل سفينة خاضعة لالتزام الارشاد لا تستعين بخدمات المرشد تلزم فضلا عن الرسم المقرر بأداء الرسوم الاضافية طبقا للبيان الآتى ... » وكانت المادة ٢٠ من ذات القانون قد نصت على انه « مع عدم الاخلال بحكم المادة ١٩ — يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز سنتين وبغرامة لا تقل عن مائة جنيه ولا تزيد على مائتى جنيه أو باحدى هاتين العقوبتين ربان كل سفينة خاضعة لالتزام الارشاد اذا دخل بالسفينة في أى منطقة من مناطق الارشاد أو تحرك فيها أو خرج منها دون الاستعانة بخدمات المرشد ... » فان مفاد ذلك ان الرسم المقرر والرسوم الاضافية التى تلزم بها السفينة طبقا للمادة ١٩ لا تعتبر عقوبة تكميلية في جريمة الربان المنصوص عليها في المادة ٢٠ اذ لو قصد المشرع اعتبارها كذلك لأورد نص المادة ١٩ لاحقا للمادة ٢٠ ونص على الزام الربان بتلك الرسوم وهو ما يستفاد من المذكورة الايضاحية

للقانون حيث تناولت الأحكام التى تضمنتها بشأن الجزاءات فقالت « ونظم الباب الخامس أحكام العقوبات التى تطبق على مخالفة أحكامه وهى عبارة عن رسوم اضافية أى غرامة توقع على السفينة فضلا عن العقوبات الجنائية المنصوص عليها فى المواد ٤٠ الى ٢٢ » بما يفيد ان الرسوم الاضافية التى تلزم بها السفينة لا تعتبر فى نظر الشارع عقوبة جنائية وانما هى طبقا لهذا النظر مجرد غرامة مدنية تنطوى على معنى التعويض يؤكد ذلك ان الرسم المقرر والرسوم الاضافية لا يلتزم بها الريان الى جانب العقوبات الجنائية لفعله المؤثم وانما تلتزم بها السفينة وهو التزام سابق فى وجوده على تجريم عدم استعانة الريان بخدمات المرشد الامر الذى استحدثته المادة ٢٠ من القانون ٩ لسنة ١٩٦٥ ذلك انه يبين من استقراء نصوص القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٨ بتنظيم الارشاد فى ميناء الاسكندرية والذى الغى بمقتضى القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥ ان المادة العاشرة منه كانت تنص على أن « كل سفينة خاضعة للالتزام الارشاد تمتنع عن الاستعانة بخدمات المرشد تلزم فضلا عن الرسم المقرر بدفع رسم اضافى مساو له » ولم يفرض هذا القانون عقوبة على الريان الذى لا يستعين بخدمات المرشد عند دخوله بالسفينة فى مناطق الارشاد أو خروجه منها . ولما كان الرسم المقرر فى ظل القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٨ يحصل لصالح هيئة الارشاد والتى كانت هيئة خاصة فى ذلك الوقت وخشية أن يؤول اليها الرسم الاضافى نصت المادة ١١ من ذلك القانون فى فقرتها الثانية على ان تكون الرسوم الاضافية من حق الحكومة وحدها ولو كان اداء هذه الرسوم عقوبة جنائية لما كان الشارع فى حاجة للنص على ذلك . واذا صدر القانون رقم ١١٥ لسنة ١٩٧٤ الذى تضمن حل هيئة الارشاد نص فى مادته الاولى على أن تتولى هيئة ميناء الاسكندرية عملية الارشاد بالميناء وأن تؤدى اليها الرسوم والتعويضات والمكافآت التى

تحصلها نظير ذلك وتعتبر جزءا من ايراداتها وهو ما يعنى أن أداء الرسم المقرر للإرشاد وكذا الرسم الاضافى ظل بعد صدور القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥ التزاما يقع على السفينة يلتزم به مستغلها سواء كان مالكا أو مستأجرا وينطوى على معنى التعويض ومن ثم يحق للهيئة العامة لميناء الاسكندرية أن تلجأ الى المحكمة المدنية المختصة لمطالبة مستغل السفينة أو من يمثله بقيمة الرسوم الاضافية . لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد خالف هذا النظر وأيد الحكم الابتدائى الذى قضى بعدم اختصاص المحكمة نوعيا بنظر الدعوى فانه يكون قد خالف القانون بما يستوجب نقضه دون حاجة لبحث باقى أسباب الطعن .

(الطعن ٧٦٤ سنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٤/٥/٢١ لم ينشر بعد)
(الطعن رقم ٢٠٠ سنة ٥١ ق جلسة ١٩٨٥/٥/٢٧ لم ينشر بعد)

مشارطات الایجار

(۱۱)

۱۸ — العقد شریعة المتعاقدين . عدم جواز الانحراف عن عبارات العقد الواضحة . خروج القاضی عن هذه القاعدة مخالفة للقانون .

۱۹ — اتفاق الطرفين فی مشارطة ایجار سفينة على تطبيق العرف البحرى فيما لم یرد بشأنه نص فيها . النص فی المشارطة بعبارة واضحة على تحمل المستأجرة لجميع الخسائر والأضرار التى تلحق بالناقلة أثناء مدة الایجار . اتفاق صحيح لا یخالف النظام العام . تطبيق الحكم لعرف بحرى یخالف هذا النص . خطأ فی القانون . التفات المحكمة عن دفاع الطاعنة فی هذا الشأن . قصور .

• . وحيث ان مما تنعى به الطاعنة على الحكم المطعون فيه بالسبين الاول والثانى الخطأ فی تطبيق القانون والقصور فی التسيب وفى بیان ذلك تقول ان المطعون ضدها استأجرت منها الناقلة « داليا » غير مجهزة (عارية) والتزمت بموجب شروط عقد الایجار بتجهيزها بالطاقم وبكافة نفقات تشغيلها وصيانتها كما التزمت بتحمل المسئولية الكاملة عن جميع الخسائر والأضرار التى تلحق بالسفينة أو بالغير أثناء فترة الایجار مما مؤداه ان تكون المطعون ضدها مسئولة عن كل ما یصيب السفينة من أضرار أثناء التشغيل ما لم تقم الدلیل على انتفاء الخطأ من جانبها أو من جانب أفراد الطاقم أو أن الحادث كان مرده عيب ذاتى فی السفينة ، ولما كان الحكم المطعون فيه قد انتهى — آخذاً بأسباب الحكم الابتدائى — الى التزام الطاعنة — (المؤجرة) باجراء الاصلاحات اللازمة للسفينة أثناء مدة الایجار ورتب على ذلك عدم استحقاقها أجره عن مدة توقف السفينة للاصلاح استنادا الى ما يقضى به العرف البحرى الذى اتفق الطرفان على تطبيقه فيما لم یرد بشأنه نص فی المشارطة والذى

استمدته المحكمة من نموذج مطبوع لمشاركة تأجير سفينة عارية قدمته المطعون ضدها — فان الحكم يكون قد انحرف عن تفسير شروط العقد الواضحة مما يعيبه بالخطأ في تطبيق القانون . واذ تمسكت الطاعنة في مذكرتها المقدمة لمحكمة الاستئناف بمخالفة الحكم الابتدائي لعبارة العقد الواضحة والتي تخالف العرف البحري الذى انتهى الى تطبيقه وكان الحكم المطعون فيه قد التفت عن هذا الدفـاع مكثفيا بتأييد الحكم المستأنف لاسبابه فانه يكون فضلا عن خطئه في تطبيق القانون قد شابه قصور في التسيب .

وحيث أن هذا النعى شديد ، ذلك انه لما كان العقد شريعة المتعاقدين ، وكانت المادة ١٥٠/١ من القانون المدنى تلزم القاضى بأن يأخذ بعبارة العقد الواضحة ولا تجيز له الانحراف عنها عن طريق تفسيرها للتعرف على ادارة الطرفين ، فان الخروج على هذه القاعدة يعد مخالفة للقانون لما فيه من تحريف ومسح وتشويه لعبارة العقد الواضحة ويخضع بهذه المثابة لرقابة محكمة النقض ، وكان الثابت بعقد تأجير الناقلة « داليا » المؤرخ ١٩٧٠/٧/٨ والمرفق بأوراق هذا الطعن أن المطعون ضدها استأجرت الناقلة المذكورة عارية أى غير مجهزة ، والتزمت بموجب المادة السادسة من العقد بتجهيزها بطاقم كامل مؤهل بحريا تكون مسئولة عن أعمال أفرادها وتصرفاتهم مسئولة مباشرة وكاملة طبقا للقانون ، كما التزمت بتشغيل الناقلة في حدود امكانياتها ومواصفاتها ، وفي المناطق المسموح لها بالعمل فيه وهى الساحل المصرى على البحر الابيض المتوسط ، وتكون مسئولة مسئولة كاملة عن جميع الخسائر والاضرار التى قد تلحق بالناقلة وبالغير أثناء مدة الايجار وذلك في حدود القانون ، كما تضمنت المادة التاسعة من العقد التزام المطعون ضدها بالتكاليف والمصروفات اللازمة لتشغيل الناقلة وصيانتها بحيث تكفل الحفاظ عليها عند التسليم فيما عدا الاستهلاك العادى ، كما نصت المادة ١٧ من

ذات العقد على أن يعمل فيما لم يرد به نص خاص في المشاركة بأحكام القانون البحرى والعرف البحرى المعمول بهما في جمهورية مصر العربية وكان من المقرر فى قضاء هذه المحكمة أنه لا يجوز لمحكمة الموضوع وهى تعالج تفسير العقود أن تعتد بما تفيده عبارة معينة دون غيرها من عبارات العقد بل يجب عليها أن تأخذ بما تفيده العبارات بأكملها وفى مجموعها ، لما كان ذلك وكانت العبارة الواضحة للمادة السادسة من العقد تفيد أن ارادة المتعاقدين قد انصرفت الى التزام المطعون ضدها بتحمل الخسائر والاضرار التى تلحق بالناقلة وبالغير أثناء مدة الايجار بما يؤدى الى التزامها باصلاح ما يصيب السفينة من أضرار نتيجة استعمالها خلال مدة الايجار بما يكفل الحفاظ عليها بالحالة التى كانت عليها عند التسليم ، وكان الحكم المطعون فيه قد انتهى — أخذا بأسباب الحكم الابتدائى — الى أن الطاعنة (المؤجرة) هى الملتزمة باصلاح الاضرار التى تصيب الناقلة أثناء فترة الايجار ورتب على ذلك عدم استحقاقها للأجرة طوال مدة توقفها إعمالا للعرف البحرى الذى استمدته من صورة نموذج عقد ايجار سفينة عارية قدم للمحكمة من المطعون ضدها تقضى المادة ٢١ منه بأنه « فى حالة خسارة الوقت الناتجة عن الكسر للسفينة التى يغطيها التأمين أو فى عمل الاصلاحات أو استبدال بعض الاجزاء التى يكون المالك مسئولاً عنها والتى تمنع استخدام السفينة اكثر من ٤٨ ساعة مستمرة فان الأجرة يتوقف سدادها » ، وكان المتفق عليه فى العقد موضوع النزاع ان مجال تطبيق العرف البحرى يكون فيما لم يرد بشأنه نص فى العقد وكان نص المادة السادسة من العقد واضح الدلالة على أن ارادة المتعاقدين قد اتجهت الى تحميل المطعون ضدها (المستأجرة) لجميع الخسائر والاضرار التى تلحق بالناقلة أثناء مدة الايجار وهو اتفاق صحيح ولا يخالف النظام العام فان الحكم المطعون فيه اذ سائر الحكم الابتدائى فى

اعمال العرف البحرى تطبيقا للمادة السابعة عشر من العقد متجاهلا ما تضمنته المادة السادسة من شروط واضحة تخالف هذا العرف اتجهت ارادة الطرفين الى اعمالها فانه يكون قد مسخ نصوص العقد وخالف بذلك قواعد التفسير واذا التفت عن دفاع الطاعنة فى هذا الشأن ولم يتناوله بالرد فانه يكون فضلا عن مخالفته للقانون قد شابه قصور فى التسبيب بما يستوجب نقضه دون حاجة لبحث باقى اسباب الطعن .

(الطعن ٨٣٧ سنة ٤٨ ق جلسة ١٩٨٤/٢/٢٧ لم ينشر بعد)

عقد النقل البحرى

(١٢)

٢٠ — عقد النقل البحرى عقد رضائى . الكتابه شرط لاثباته لا لصحته أو لانعقاده . استخلاص الحكم قيام العلاقة التعاقدية بشأن نقل البضاعة موضوع النزاع يؤدى الى تطبيق قانون التجارة البحرى رغم عدم تقديم سند الشحن .

• ولما كان عقد النقل البحرى عقدا رضائيا ينعقد بتلاقى ارادتى الناقل والشاحن على نقل البضاعة بحرا وتسليمها الى المرسل اليه فى ميناء الوصل ولا تعدو الكتابة التى أوجبتها المادة ٩٠ من قانون التجارة البحرى أن تكون شرطا لاثباته وليست شرطا لانعقاده أو صحته كما لا يلزم لانعقاد العقد اثبات الايجاب والقبول فى محرر واحد وانما تكفى المكاتبات والاقراءات الصادرة من الطرفين ، واذ كان الحكم المطعون فيه قد خلص من أوراق الدعوى ومستنداتهما الى قيام علاقة عقدية بين الطرفين بشأن نقل الرسالة موضوع النزاع رغم عدم تقديم الطاعنة سند الشحن ، فان ذلك يكفى لثبوت قيام عقد النقل البحرى بحيث تحكمه نصوص قانون التجارة البحرى والتي يتعين تطبيقها طالما لم يثبت الاتفاق على خلافها ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه بعد أن انتهى الى قيام عقد نقل بحرى بين الطرفين على النحو السالف بيانه قد استلزم للفصل فى الدعوى أن تكون شروط هذا العقد ثابتة فى المحرر الذى أعده الطرفان فانه يكون قد أخطأ فى تطبيق القانون وقد حججه هذا الخطأ عن تطبيق أحكام قانون التجارة البحرى على واقع الدعوى وما قدم فيها من مستندات .

(الطعن رقم ٧٣٩ سنة ٤٩ ق جلسة ١١/٢٨/١٩٨٣ لم ينشر بعد)

٢١ — اضافة المتعاقدين شرطا مكتوبا الى العقد المطبوع . أثره . وجوب اعمال هذا الشرط ولو تعارض مع شرط مطبوع .

• . وحيث ان هذا النعى فى محله ، ذلك أنه اذا استعمل المتعاقدان نموذجاً مطبوعاً للعقد وأضافا اليه — بخط اليد أو بأية وسيلة أخرى شروطاً تتعارض مع الشروط المطبوعة وجب تغليب الشروط المضافة باعتبارها تعبر تعبيراً واضحاً عن ارادة المتعاقدين ، لما كان ذلك ، أو كان الثابت من الرجوع الى سند الشحن موضوع النزاع — المقدم ضمن مستندات الطعن — انه وان كان قد تضمن بين شروطه المطبوعة نصاً مؤداه « أن الوزن والقياس والنوع والكمية والحالة والمحتويات والقيمة غير معروفة » الا أنه توجد فى صدره عبارة مضافة تضمنتها بصمة خاتم واضحة تقرأ " Clean on board " وهى تفيد أن السند صدر نظيفاً خالياً من التحفظات ، وهو ما يناقض بشكل ظاهر الشرط المطبوع سالف الذكر ، ويدل بوضوح على ان ارادة المتعاقدين قد اتجهت إلى إلغاء الشرط المطبوع واعمال البيان المضاف ، واذا كان البين من مدونات الحكم المطعون فيه انه استند فى قضائه برفض دعوى الطاعنة الى الشرط المطبوع رغم تعارضه مع البيان المضاف على نحو ما سلف ، فان الحكم يكون قد أخطأ فى تطبيق القانون وخالف الثابت بالأوراق .

(الطعن ٨٣٢ سنة ٤٨ ق جلسة ١٩٨٣/١/٣١ لم ينشر بعد)

٢٢ — تفرغ المرسل اليه للبضاعة لا ينبىء بذاته عن تمام التسليم الفعلى قبل التفرغ .

٢٣ — اقامة الحكم قضاءه بنفى مسئولية الناقل عن المعجز فى البضاعة على أساس ما جاء بتقرير المعاينة من أنه كان نتيجة تمزق وتفجر الأجلة بسبب عملية التفرغ رغم ما جاء بذات التقرير من ثبوت وجود نسبة

من العجز داخل عنابر الباخرة . مخالفة للثابت بالأوراق وقصور في التسبب وفساد في الاستدلال .

• وحيث ان الطعن أقيم على سبب واحد تنعى به الطاعنة على الحكم المطعون فيه مخالفة للثابت في الأوراق والقصور في التسبب والفساد في الاستدلال . وفي بيان ذلك تقول ان الحكم انتهى الى نفي مسؤولية الشركة المطعون ضدها عن العجز في البضاعة المشحونة تأسيسا على أن ذلك العجز كان بسبب عملية التفريغ التي قام بها تابعو الهيئة الطاعنة طبقا لعقد النقل استنادا الى ما استخلصه الحكم من تقرير المعاينة — تقرير مانلى — من أن تمزق وتفجر أجولة الدقيق كان نتيجة عملية التفريغ في حين أن الثابت من التقرير المذكور ان عدد أجولة الدقيق التي وجدت ناقصة المشمول بسبب تمزق وانفجار الأجولة بلغ ٨٢٦ جوالا وأن ٢٥٪ من مقدار العجز تم اثباته داخل عنابر السفينة قبل التفريغ . واذا استخلص الحكم المطعون فيه من ذلك التقرير ما ليس فيه وبني عليه قضاء برفض الدعوى فانه يكون قد خالف الثابت في الأوراق وشابه قصور في التسبب وفساد في الاستدلال .

وحيث أن هذا النعى في محله — ذلك أنه لما كان من المقرر في قضاء هذه المحكمة — أن التزام الناقل البحرى هو التزام بتحقيق غاية — هى نقل البضاعة وتسليمها الى المرسل اليه كاملة وسليمة في ميناء الوصول المحدد . وأن عقد النقل البحرى لا ينقضى ولا تنتهى مسؤولية الناقل البحرى عن البضاعة المشحونة الا بتسليمها كاملة وسليمة الى المرسل اليه أو نائبه تسليما فعليا . ويظل الناقل البحرى مسئولا عنها وعن سلامتها حتى تمام التسليم ولا ترتفع مسؤوليته الا اذا أثبت أن العجز أو التلف يرجع الى قوة القاهرة أو سبب أجنبى لا يد له فيه — كما أن تفريغ البضاعة من السفينة بمعرفة المرسل اليه طبقا لاتفاق الطرفين في العقد لا يدل بذاته على أن البضاعة سلمت اليه تسليما فعليا قبل التفريغ وأنه تمكن من فحصها والتحقق من حالتها على نحو يوجب اعتبار العجز أو

التلف الذى تم اكتشافه بعد التفريغ حاصلًا أثناء عملية التفريغ وبسببها — لما كان ذلك وكان البين من مدونات الحكم المطعون فيه أنه أقام قضاءه بتأييد الحكم الابتدائى برفض الدعوى على أن العجز فى الدقيق المشحون كان بسبب عملية التفريغ التى تولها تابعو الهيئة الطاعنة استنادا الى ما استخلصه الحكم من تقرير المعاينة — تقرير مانلى — من ان تمزق وتفجر أجولة الدقيق كان بسبب عملية التفريغ . واذا كان الثابت من التقرير المذكور — المقدم لمحكمة الموضوع والمرفق بملف الطعن — أن عدد أجولة الدقيق التى وجدت ناقصة المشمول بسبب تمزقها وانفجارها بلغ ٨٢٦ جوا لا وأن ٢٥٪ من مقدار العجز تم اثباته داخل عناصر الباخرة قبل التفريغ وكان الحكم المطعون فيه قد استخلص من ذلك التقرير على خلاف الثابت به أن العجز فى مشمول الرسالة كلها كان نتيجة عملية التفريغ التى قامت بها الهيئة الطاعنة بما تنتفى معه أية مسئولية قبل الشركة الناقلة ثم رتب على ذلك قضاءه برفض الدعوى — فانه يكون فضلا عن مخالفته الثابت فى الأوراق قد شابه القصور فى التسيب والفساد فى الاستدلال بما يستوجب نقضه .

(الطعن ٢٢ سنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٤/١/٩ لم ينشر بعد)

(١٥)

٢٤ — التزام الناقل البحرى بتسليم البضاعة المشحونة . التزام بتحقيق غاية . قيام مسئوليته حتى تمام التسليم الفعلى بغير حاجة لاثبات خطأ فى جانبه . اللقاء عبء اثبات سبب العجز على عاتق المرسل اليه مخالفة لقواعد الاثبات .

• وحيث ان الطعن بنى على سبب واحد تنعى به الطاعنة على الحكم المطعون فيه القصور فى التسيب ومخالفة الثابت بالأوراق وفى بيان ذلك تقول ان الحكم المطعون فيه قضى برفض الدعوى رغم تسليمه بوجود العجز المدعى به تأسيسا على ان الطاعنة — وهى المرسل اليها — قد أخفقت فى اثبات سبب العجز ونسبته الى الشركة

المطعون ضدها — الناقلة — في حين أن مسؤولية هذه الأخيرة تقوم بمجرد ثبوت العجز وعليها هي أن تنفى مسئوليتها باثبات السبب الأجنبي أو العيب الذاتي للبضاعة .

وحيث أن هذا النعى سديد ذلك ان عقد النقل البحرى يلقى على عاتق الناقل التزاما بضمان وصول الاشياء المراد نقلها سليمة الى المرسل اليه وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية فاذا تلفت هذه الاشياء أو هلكت فانه يكفى أن يثبت المرسل اليه أن ذلك حدث أثناء تنفيذ عقد النقل ويعتبر هذا منه اثباتا لعدم قيام الناقل بالتزامه فتقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة الى اثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترتفع هذه المسؤولية الا اذا أثبت الناقل أن التلف أو الهلاك نشأ عن عيب في ذات الاشياء المنقولة أو بسبب قوة قاهرة أو خطأ من مرسلها . لما كان ذلك وكان البين من مدونات الحكم المطعون فيه أن الطاعنة فور تسلمها لرسالة تقاوى البطاطس بتاريخ ١٩٧٤/١٢/٩ — واكتشافها وجود عجز بها قدره ٣٧٣ جوالا بادرت بتقديم احتجاج للمطعون ضدها في ذات تاريخ اكتشاف العجز فان الحكم المطعون فيه اذ أقام قضاءه برفض الدعوى رغم تسليمه بوجود العجز المدعى به على أن الطاعنة قد أخفقت في اثبات سبب هذا العجز ونسبته الى الشركة المطعون ضدها يكون قد خالف قواعد الاثبات المقررة قانونا بما يشوبه بعب مغالفة القانون ويستوجب نقضه .

(الطعن ٥٥٧ سنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٤/٢/٦ لم ينشر بعد)

(١٦)

٢٥ — ثبوت ان تفريغ البضاعة قد تم في ١٩٧٤/٩/١٠ من واقع كشف الحقائق وشهادة تفريغ البضاعة . انتهاء الحكم الى عدم مسؤولية الناقلة عن العجز على سند من أن التفريغ تم في ١٩٧٤/٨/٣١ اخذاً بتقرير الخير . مخالفة للثابت بالأوراق .

• . وحيث ان مما تنعاه الطاعنة على الحكم المطعون فيه الخطأ في تطبيق القانون وفي فهم الواقع في الدعوى . وفي بيان ذلك تقول أن الحكم بنى قضاءه بالغاء الحكم المستأنف ورفض الدعوى على أن تفريغ البضاعة من السفينة تم يوم ١٩٧٤/٨/٣١ وهو ذات تاريخ صدور الاقرار المنسوب الى الطاعنة باعفاء الشركة المطعون ضدها من المسؤولية عن العجز والتلف من تاريخ تفريغ البضاعة حتى سحبها من الجمارك ، ورتب الحكم على ذلك أن العجز حصل في البضاعة بعد انتهاء تفريغها من السفينة ومن ثم فلا تسأل عنه المطعون ضدها اعمالا للاقرار الصادر من الطاعنة ، في حين أن الثابت من المستندات المقدمة من الطاعنة أمام محكمة أول درجة وهي كشف الحقائق الصادر من المطعون ضدها وكشف تفريغ البضاعة أن السفينة وصلت ميناء الاسكندرية في ١٩٧٤/٨/٣٠ وبدأ تفريغ البضاعة منها في ١٩٧٤/٨/٣١ وانتهى التفريغ في ١٩٧٤/٩/١٠ وقد ترتب على ذلك أن حجت محكمة الاستئناف نفسها عن بحث مدى مسؤولية الناقل عن العجز الحاصل في الرسالة أثناء الرحلة البحرية .

وحيث إن هذا النعى شديد ذلك أنه لما كان الثابت من مدونات الحكم المطعون فيه أنه أقام قضاءه بعدم مسؤولية المطعون ضدها عن العجز الحاصل في البضاعة على أن الطاعنة اعفت المطعون ضدها بمقتضى الاقرار الصادر منها في ١٩٧٤/٨/٣١ من المسؤولية عما عساه أن يحدث بالبضاعة من عجز أو تلف وأن تفريغ البضاعة من السفينة تم في ١٩٧٤/٨/٣١ أخذاً بما جاء بتقرير الخبير المنتدب في الدعوى ورتب الحكم على صدور الاقرار المشار اليه في ذات تاريخ انتهاء تفريغ البضاعة من السفينة أن العجز حدث بعد انتهاء التفريغ فلا تسأل المطعون ضدها عنه لعدم اثبات الطاعنة حصوله أثناء الرحلة البحرية وكان الثابت من كشف الحقائق الصادر من المطعون ضدها بتاريخ ١٩٧٤/٩/١١ وشهادة تفريغ البضاعة المؤرخة ١٩٧٤/٩/٢٥ المقدمين ضمن

مستندات الطاعنة أمام محكمة أول درجة والمرفقين — بملف الرسالة — أن تفريغ البضاعة تم في ١٠/٩/١٩٧٤ فان الحكم المطعون فيه اذ اعتد بتاريخ انتهاء التفريغ الوارد بتقرير الخبير يكون قد خالف الثابت بالاوراق مما أدى به الى الخطأ في فهم الواقع في الدعوى وهو ما حجبه عن بحث مدى مسئولية المطعون ضدها (الناقلة) في المرحلة السابقة على تاريخ انتهاء التفريغ وهو ما يوجب نقضه دون حاجة لبحث باقى أوجه الطعن .

(الطعن ٣٣٨ سنة ٥١ جلسة ١٣/١/١٩٨٦ لم ينشر بعد)

(١٧)

٢٦ — التزام الناقل البحرى التزام بتحقيق غاية .

٢٧ — عدم تقديم الشركة الناقلة ما يفيد تسليم الرسالة كاملة أو أن العجز كان مرده سبب أجنبى لا يد لها فيه يجعلها مسئولة عن العجز .
القضاء برفض دعوى المرسل اليها بمقولة انها اخفقت فى اقامة الدليل على وجود العجز وإطراح دلالة اذن التسليم الثابت به مقدار العجز . خطأ وقصور .

• . وحيث ان الطعن بنى على سبب واحد تنعى به الطاعنة على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ في تطبيقه وتأويله والفساد في الاستدلال والقصور في التسبيب ومخالفة الثابت بالاوراق . وفي بيان ذلك تقول ان الحكم بنى قضاءه برفض الدعوى على ما ورد بتقرير الخبير المنتدب من أنه لم يستطع الجزم بوجود العجز من عدمه وأنه ليس فى الاوراق ما يفصح عن تاريخ وقت اكتشافه وسببه ، ورتب على ذلك أن الطاعنة قد تقاعست عن اثبات دعواها فى حين ثبت من اذن التسليم الصادر عن المطعون ضدها أن الرسالة سلمت بعجز قدره صندوقا واحدا ، وهو ما يكفى لترتيب مسئوليتها عنه تطبيقا لما تقضى به المادة ١٠٣ من قانون التجارة البحرى التى تلقى على الناقل عبء اثبات تسليم الرسالة كاملة ، ولما كانت المطعون ضدها لم تبرر هذا العجز باثبات

السبب الاجنبى ، فان الحكم المطعون فيه اذ اعتبر الطاعة عاجزة عن اثبات دعواها دون أن يعرض لاذن التسليم مع ما له من دلالة في هذا الشأن فانه يكون فضلا عن قصوره ومخالفته الثابت بالاوراق قد خالف قواعد الاثبات .

وحيث ان هذا النعى شديد ذلك أنه لما كان التزام الناقل البحرى التزاما بتحقيق غاية هى نقل البضاعة وتسليمها الى المرسل اليه كاملة وسليمة فى ميناء الوصول ، ويقع على عاتق الأخير اثبات عدم تنفيذ هذا الالتزام ، فاذا ما قام بذلك عد الناقل مرتكباً لخطأ يرتب مسئوليته التعاقدية ، ولا يمكنه التحلل من هذه المسئولية الا اذا أقام الدليل على استلام المرسل اليه البضاعة أو أن العجز أو التلف انما يرجع الى عيب فى ذات الاشياء المنقولة أو بسبب قوة قاهرة أو خطأ مرسلها ، وكانت المادة ١٠٣ من قانون التجارة البحرى قد نصت على أنه « يجب على القبودان أن يطلب ممن استلم البضائع وصلاً باستلامها واذا لم يكن موجوداً فعليه أن يتحصل على شهادة من ديوان الجمرك تثبت اخراج البضائع المذكورة فى سند المشحونات والا كان ملزماً بجميع التعويضات لملاك البضائع أو لمستلميها » بما مفاده أن على الناقل تقديم دليل استلام المرسل اليه للبضاعة دفعا لمسئوليته ، لما كان ما تقدم وكان المبين من أوراق الطعن أن الطاعة — المرسل اليها — قد أقامت الدليل على وجود العجز المدعى به فى الرسالة بتقديمها اذن تسليم صادر عن الشركة المطعون ضدها — الناقلة — يفيد أن الرسالة سلمت بعجز قدره صندوقاً واحداً ، وكانت هذه الشركة لم تقدم ما يفيد تسليمها للرسالة كاملة ، ولم تزعم أن هذا العجز يرجع الى سبب أجنبى لا يد لها فيه ، فانها تبقى مسئولة — كناقلة — عنه ، ولا يغير من ذلك ما جاء بتقرير الخبير المنتدب فى الدعوى من أنه لا يبين من الاوراق تاريخ ووقت اكتشاف العجز وسببه ، واذا خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر وقضى بتأييد الحكم المستأنف الذى انتهى الى رفض دعوى الطاعة قولاً منه أنها

اخفقت في اقامة الدليل على وجود العجز ، ودون أن يعرض لاذن التسليم رغم دلالاته في اثبات العجز ، فانه يكون قد خالف قواعد الاثبات المقررة في هذا الشأن بما يجعله مشوباً بالخطأ في تطبيق القانون فضلاً عن قصوره بما يوجب نقضه .

(الطعن ٢٧١ سنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٤/٣/٢٦ لم ينشر بعد)

(١٨)

٢٨ — مسئولية الناقل البحري تقوم حتى تمام التسليم الفعلي . تفرغ المرسل اليه للبضاعة لا ينسئ بذاته على تمام التسليم الفعلي قبل التفرغ . اقامة الحكم قضاءه بنفى مسئولية الناقل عن العجز في البضاعة على أساس قيام المرسل اليه بالتفرغ . خطأ . اطراح دلالة محضر التسليم وتقرير مكتب مراقبة البضائع . قصور ومخالفة للثابت بالأوراق .

٢٩ — نظام « فيو ” F.I.O “ Free in and out لا شأن له بمسئولية الناقل عن تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسليمة .

• . وحيث إن الهيئة الطاعنة تنعى على الحكم المطعون فيه بالوجهين الأول والثاني من السبب الأول من سببي الطعن الخطأ في تطبيق القانون والقصور في التسبيب ومخالفة الثابت بالأوراق ، وفي بيان ذلك تقول إن الحكم الابتدائي المؤيد لأسبابه بالحكم المطعون فيه أقام قضاءه برفض دعواها على دعامة ثانية حاصلها أن الهيئة الطاعنة هي التي قامت بالتفرغ وأن مؤدى ذلك أن عقد النقل انتهى بالتسليم الحاصل على ظهر السفينة قبل بدء التفرغ ، وأن العجز والتلف المدعى به لم يحصل ولم يكتشف عند التسليم بل اكتُشِفَ عند الصرف فيكون حاصلًا أثناء عملية التفرغ وبسببها . وهذه النتيجة التي إنتهى اليها الحكم تخالف البيانات الثابتة في محضر التسليم والإستلام المحرر بعد إتمام التفرغ وفي تقرير مكتب مراقبة ومعاينة البضائع ، إذ لم يتضمن أيهما أن تسليما سابقا تم بين الطرفين على ظهر السفينة بمحضر مستقل وبدون عجز ، بل

إن — الثابت بهما أن تفريغ وتسليم الشحنة إستغرق عدة أيام ولم يتم الا عند تحرير هذا المحضر يوم ١٩٧٥/٥/٢٩ وأسفر عن عجز مقداره ٢٢٨ عبوة (كرتونة) وإذ كان الحكم قد أهدر هذين المستدين فإنه يكون مخطئا في تطبيق القانون ، ومشوبا بالقصور في التسبيب ومخالفة الثابت بالأوراق .

وحيث إن هذا النعى صحيح ، ذلك أن التزام الناقل البحرى — وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة — هو التزام بتحقيق غاية ، هى تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسليمة الى المرسل اليه فى ميناء الوصول أياً كانت الطريقة المتفق عليها فى العقد لهذا التسليم ، ومن ثم فإن عقد النقل البحرى لا ينقضى ولا تنتهى معه مسؤولية الناقل الا بتسليم البضاعة المشحونة الى المرسل اليه أو نائبه تسليماً فعلياً بالقدر والحال التى وصفت بها فى سند الشحن — أو اذا أثبت الناقل أن العجز أو التلف يرجع الى قوة قاهرة أو الى سبب أجنبى لا بد له فيه — ولما كان تفريغ البضاعة من السفينة بمعرفة المرسل اليه لا يدل بذاته على أنه تسلم البضاعة تسليماً فعلياً قبل التفريغ وتمكن من فحصها والتحقق من حالتها على نحو يرتب اعتبار العجز أو التلف الذى يتم اكتشافه بعد التفريغ حاصلًا اثناء عملية التفريغ وبسببها ، لما كان ذلك ، وكان الثابت من الرجوع الى محضر التسليم المؤرخ ١٩٧٥/٥/٢٩ أنه حرر بعد الانتهاء من عمليات التفريغ والتسليم التى استغرقت أربعة أيام ولم تتم الا فى تاريخ تحرير المحضر وأسفرت عن عجز قدره ٢٢٨ عبوة « كرتونة » .. وهو ما ثبت بتقرير مكتب المراقبة والمعاينة المقدم بأوراق الطعن ، وكانت هذه الاوراق قد خلت مما يدل على أن تسليمًا قانونياً تم على ظهر السفينة قبل التفريغ ، فان الحكم الابتدائى المؤيد لأسبابه بالحكم المطعون فيه — اذ اتخذ من قيام المرسل اليه بالتفريغ دليلاً على انه تسلم الرسالة كاملة على ظهر السفينة وأن العجز والتلف حدث اثناء عملية التفريغ وبسببها — يكون قد اخطأ فى تطبيق القانون وأهدر دلالة محضر التسليم وتقرير

مكتب مراقبة ومعاينة البضائع المشار اليهما بما يشوبه بالقصور في التسبيب ومخالفة الثابت بالاوراق ، ولا يغير من ذلك ما تمسكت به الشركة المطعون ضدها في محضر التسليم من أن الرسالة وردت تحت نظام (فيو F.I.O) مما يرمز اليه بعبارة Free in and out ذلك أن هذا النظام وبافتراض صحة الاتفاق عليه — يعنى أن الناقل ، وهو المؤجر في مشارطات الايجار ، لا يتحمل مصروفات الشحن والتفريغ فحسب ولا شأن لهذا النظام بمسئولية الناقل عن تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسليمة الى المرسل اليه في ميناء الوصول على نحو ما سلف البيان .

(الطعن ٨٣٢ سنة ٤٨ ق جلسة ١٩٨٣/١/٣١ لم ينشر بعد)

(١٩)

٣٠ — على المرسل اليه اثبات عدم تنفيذ الناقل البحري لالتزامه بالتسليم حتى تقوم مسئولية هذا الأخير . على الناقل اذا أراد التحلل من مسئوليته ان يقيم الدليل على استلام المرسل اليه للبضائع أو اثبات ان العجز أو التلف يرجع الى عيب ذاتي أو قوة قاهرة أو خطأ الشاحن .

٣١ — اصدار الشركة الناقلة اذن تسليم للمرسل اليها يدل على عدم استلام هذه الأخيرة للكمية الواردة بالاذن .

. وحيث إن مما تنعاه الطاعنة على الحكم المطعون فيه الخطأ في تطبيق القانون وفي بيان ذلك تقول ان الحكم بنى قضاءه بالغاء الحكم الابتدائي ورفض الدعوى على ان الطاعنة لم تقدم دليلا على وجود عجز في وزن الرسالة ، في حين ان عبء اثبات تسليم الرسالة كاملة يقع على الناقل البحري وهو ما يعيب الحكم بمخالفة قواعد الاثبات .

وحيث ان هذا النعى شديد ذلك ان النص في المادة ١٠٣ من قانون التجارة البحرية على انه « يجب على الوكيل بالعمولة او المرسل اليه الذى استلم البضاعة المذكورة في سندات الشحن أو في سند الايجار أن يعطى للقبودان وصلا باستلامها متى طلبه والا

كان ملزماً بجميع مصاريف المرافعة والتعويضات ومقابل العطل الناشئ عن التأخير ، وكذلك يجب على القبودان أن يطلب ممن استلم البضائع وصلاً باستلامها ، وإذا لم يكن موجوداً فعليه أن يتحصل على شهادة من ديوان الجمرك تثبت اخراج البضائع المذكورة في سند المشحونات والا كان ملزماً بجميع التعويضات لملاك البضائع او لمستلميها » يدل على انه يقع على عاتق المرسل اليه اثبات عدم تنفيذ الناقل البحري لالتزامه بالتسليم فاذا اقام الدليل على ذلك عُذَّ الناقل مرتكباً لخطأ يرتب مسئوليته التعاقدية ولا يمكنه التحلل من هذه المسئولية الا اذا اقام الدليل على استلام المرسل اليه للبضائع او اثباته ان العجز أو التلف انما يرجع الى عيب في ذات الاشياء المنقولة أو بسبب قوة القاهرة أو خطأ من مرسلها ، لما كان ذلك وكانت الشركة المطعون ضدها — الناقلة — قد أصدرت للطاعنة — المرسل اليها — اذن تسليم بعدد ٢٠٥ ربطة اسلاك شائكة مما يدل على عدم تسليم هذه الكمية لها ، وكانت المطعون ضدها لم تقم الدليل على دفاعها الذى تمسكت به من انها سلمت الرسالة كاملة من حيث الوزن وأن النقص العددي انما يرجع الى تداخل الربط ، ولم تزعم ان هذا العجز يرجع الى سبب اجنبى لا يد لها فيه ، فانها تبقى مسئولة — كناقلة — عن الجزء الذى لم يسلم من الرسالة ، واذا خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر وقضى برفض دعوى الطاعنة — المرسل اليها — لاختفاقها في اقامة الدليل على وجود عجز في وزن الرسالة التى تسلمتها قولاً منه أن العجز الذى يعتد به هو ما يكون في وزن الرسالة لان العجز العددي قد يرجع الى نوعية الرسالة واحتمال تفكك ربطاتها وتداخلها في بعضها — فانه يكون قد خالف قواعد الاثبات المقررة في هذا الشأن بما يجعله مشوباً بالخطأ في تطبيق القانون ويوجب نقضه .

(الطعن ١٤٩٣ سنة ٤٩ ق جلسة ١٩٨٢/١١/٢٩ لم ينشر بعد)

الاحتجاج المنصوص عليه في المادة ٢٧٤ بحرى (٢٠)

٣٢ — الاحتجاج المنصوص عليه في المادة ٢٧٤ بحرى شرط لقبول دعوى المسؤولية ولا شأن له باثبات العجز أو التلف .

• المقصود بالاحتجاج المنصوص عليه في المادة ٢٧٤ من قانون التجارة البحرى أن يحاط الناقل علما بالعجز أو العوار المدعى به وبأن المرسل اليه لا يرتضيه ويتمسك بحقوقه الناشئة عنه حتى يتمكن من اعداد أدلته استعداداً لدعوى المسؤولية التى يقع فيها على عاتق المرسل اليه اثبات عدم تنفيذ الناقل البحرى لالتزامه بالتسليم فاذا أقام الدليل عليه عد الأخير مرتكب خطأ يرتب مسؤوليته التعاقدية ولا يمكنه التحلل من هذه المسؤولية الا اذا اقام الدليل على استلام المرسل اليه للبضاعة أو أثبت أن العجز أو التلف انما يرجع الى عيب فى ذاتيتها أو بسبب القوة القاهرة أو خطأ مرسلها ، أما الاحتجاج فلا شأن له باثبات العجز أو التلف وانما استلزمه القانون كشرط لقبول دعوى المسؤولية تبدأ بعدة المدة المسقطة لها .

(الطعن ١٠٣٥ سنة ٤٩ ق جلسة ١٩٨٣/١١/٢٨ لم ينشر بعد)

(٢١)

٣٣ — لا يكفى لصحة الاحتجاج مجرد ارساله الى الناقل خلال الأجل المنصوص عليه في المادة ٢٧٤ بحرى وانما يجب اثبات تسليمه له .

• وحيث ان الطعن أقيم على سبب واحد تنعى به الطاعنة على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ فى تطبيقه ، وفى بيان ذلك تقول ان الحكم أقام قضاءه بالغاء الحكم المستأنف وعدم قبول الدعوى على وجوب ثبوت تسلّم الناقل للاحتجاج أو امتناعه عن تسلّمه وأن صورة خطاب الاحتجاج وكشف بيان الخطابات المرسلة من الشركة الطاعنة ومنها الخطاب المرسل للشركة المطعون ضدها لا

ينهض دليلاً على تسلمها لخطاب الاحتجاج أو امتناعها عن تسلمه ، في حين أنه يكفي لصحة الاحتجاج أن يثبت مجرد إرساله من الشاحن الى الناقل في خلال ثمانية وأربعين ساعة من تسليم البضاعة دون حاجة الى اثبات تسلم الناقل لهذا الاحتجاج أو امتناعه عن تسلمه واذا كان الثابت أن الطاعنة ارسلت الاحتجاج في الميعاد طبقاً لكشف الخطابات المرسلة منها والصادر من هيئة البريد فان الحكم اذ لم يعتد بهذا الاحتجاج يكون قد خالف القانون .

وحيث ان هذا النعى مردود ذلك ان المقصود بالاحتجاج المنصوص عليه في المادة ٢٧٤ من قانون التجارة البحرية — وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة — أن يحاط الناقل علماً بالعجز أو العوار المدعى به وبأن المرسل اليه لا يرتضيه ويتمسك بحقوقه الناشئة عنه حتى يتمكن من اعداد أدلته استعداداً لدعوى المسؤولية التي يقع فيها على عاتق المرسل اليه اثبات عدم تنفيذ الناقل البحري لالتزامه بالتسليم فاذا أقام الدليل عليه عد الأخير مرتكباً لخطأ يترتب مسؤوليته التعاقدية ولا يمكنه التحلل من هذه المسؤولية الا اذا أقام الدليل على استلام المرسل اليه للبضاعة أو اثبت أن العجز أو التلف انما يرجع الى عيب في ذاتيتها أو بسبب القوة القاهرة أو خطأ مرسلها وهو ما يوجب ثبوت تسلم الناقل للاحتجاج أو امتناعه عن تسلمه كشرط لقبول دعوى المسؤولية فلا يكفي — في حالة انكار الناقل تسلمه للاحتجاج — مجرد اثبات تسليم الخطاب المتضمن للاحتجاج الى هيئة البريد واذا التزم الحكم المطعون فيه هذا النظر فانه لا يكون قد خالف القانون .

(الطعن ٨٠٨ سنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٥/٣/٢٥ لم ينشر بعد)

الاتفاق على تطبيق القانون الانجليزي لنقل البضائع بحرا لسنة ١٩٢٤
(الدفع بعدم القبول المنصوص عليه في المادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ بحرى)
(٢٢)

٣٤ — القانون الأجنبى . اعتباره واقعة مادية يجب اقامة الدليل عليها .
مناطه . عدم المام القاضى بمضمونه . علم القاضى بالقانون الأجنبى
علما حقيقيا أو مفترضا . أثره . وجوب تطبيق ذلك القانون دون
حاجة لاقامة الدليل عليه من تمسك به .

٣٥ — انضمام انجلترا لمعاهدة سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ وادخال
احكامها فى تشريعها الداخلى . انضمام مصر الى هذه المعاهدة
وجعلها تشريعا نافذا فيها . أثره . افتراض علم القاضى بمضمون
القانون الانجليزي والتزامه بتطبيقه دون اقامة الدليل عليه من تمسك
به .

٣٦ — المواعيد المقررة فى المادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ من القانون البحرى لا
تتعلق بالنظام العام . جواز الاتفاق على مخالفتها أو على تطبيق
المواعيد المنصوص عليها فى قانون أجنبى .

٣٧ — الدفع بعدم القبول المقرر فى المادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ من القانون
البحرى . جواز التنازل عنه صراحة أو ضمنا . الاتفاق على تطبيق
قانون أجنبى يقرر تقادما خاصا لدعوى المسئولية . أثره . وجوب
تطبيق القانون الأجنبى . القضاء بعدم قبول الدعوى لعدم التزام
المواعيد المنصوص عليها فى المادتين المشار اليهما . خطأ فى القانون .

• وحيث ان هذا النعى فى محله ذلك انه اذا كان من المقرر فى قضاء
هذه المحكمة ان التمسك بقانون اجنبى لا يعدو ان يكون مجرد
واقعة يجب اقامة الدليل عليها وكان مرد هذا القضاء هو
الاستجابة للاعتبارات العملية التى لا يتيسر معها للقاضى الالمام

باحكام ذلك القانون فان مناط تطبيق هذه القاعدة ان يكون القانون الاجنبى غريبا عن القاضى ، يصعب عليه الوقوف على احكامه والوصول الى مصادره اما اذا كان القاضى يعلم بمضمونه أو كان علمه به مفترضا فلا محل للتمسك بتطبيق القاعدة لما كان ذلك وكانت المعاهدات الدولية قد اصبحت مصدرا هاما من مصادر القانون البحرى وطريقة لتوحيد احكامه على النطاق الدولى وصارت قواعده بمقتضى هذه المعاهدات قواعد دولية معروفة لدى القضاء البحرى فى كثير من الدول ، وكانت مصر قد انضمت الى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن الموقعة ببروكسل فى ١٩٢٤/٨/٢٥ والتي اصبحت تشريعا نافذا المفعول فى مصر بموجب المرسوم بقانون الصادر فى ١٩٤٤/١/٣١ ، وكان بروتوكول هذه المعاهدة قد خول الدول المتعاقدة الحق فى تنفيذها اما باعطائها قوة القانون أو بادخال احكامها فى تشريعاتها الوطنى ، وكان من المعلوم فقها وقضاء ان انجلترا قد ادخلت احكام معاهدة سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ فى تشريعاتها الداخلى حيث اصدرت قانون نقل البضائع بحرا لسنة ١٩٢٤ وجعلت احكامه مطابقة لاحكام المعاهدة المذكورة التى اصبحت تشريعا نافذا فى مصر ، فان علم القاضى بمضمون هذا القانون يكون مفترضا ولا يكون ثمة محل لالقاء عبء اثبات مضمونه على عاتق من يتمسك به ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد قضى بتأييد الحكم الابتدائى الذى قضى بعدم قبول دعوى الطاعنة لرفعها على خلاف الاجراءات المقررة فى المادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ من القانون البحرى تأسيسا على ان الطاعنة لم تقم باثبات القانون الانجليزى الذى اتفق الطرفان فى سند الشحن على تطبيقه ، وكان من المقرر فى قضاء هذه المحكمة ان المواعيد المقررة بالمادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ من القانون البحرى لا تتعلق بالنظام العام بما

يجوز معه للطرفين عند إبرام عقد النقل البحرى انقاص او زيادة
المواعيد المقررة بهما أو الاتفاق على المواعيد المنصوص عليها فى
قانون اجنبى ، كما ان الدفع المقرر بموجب هاتين المادتين يجوز
التنازل عنه صراحة أو ضمنا ، وكان القانون الانجليزى لنقل
البضائع بحرا الصادر سنة ١٩٢٤ والذى جاء مطابقا لاحكام
معاهدة بروكسل لسندات الشحن المشار اليها لا يعرف نظام
الدفع بعدم القبول المقرر فى المادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ من القانون
البحرى وانما يقرر فى الفقرة السادسة من المادة الثالثة المطابقة
لنص المقابل فى المعاهدة المشار اليها تقادما لدعوى المسؤولية
مدته سنة من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذى كان
ينبغى تسليمها فيه لما كان ذلك وكانت الطاعنة قد اقامت
دعواها قبل انقضاء هذه السنة فان الحكم المطعون فيه اذ قضى
بعدم قبولها على النحو السالف بيانه يكون قد اخطأ فى تطبيق
القانون بما يستوجب نقضه دون حاجة لبحث باقى اسباب
الطعن .

(الطعن ٩٨٣ سنة ٤٩ ق جلسة ١٩٨٤/٢/٦ لم ينشر بعد)

(٢٣)

٣٨ — الاتفاق فى سند الشحن على تطبيق قانون نقل البضائع بطريق البحر
الانجليزى لسنة ١٩٢٤ . تطبيق محكمة النقض أحكام معاهدة
سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ .

• وحيث إن الطعن يقوم على خمسة أسباب يتلخص السبب الأول
منها فى النعى على الحكم بمخالفة القانون والخطأ فى تطبيقه
وتأويله ، ذلك أنه حمل الناقل البحرى مسؤولية فقد ما بداخل
الصندوق مع أن الرمان سلمه فى ميناء الوصول بالاسكندرية بنفس
الحالة التى تسلمه بها ولم يكتشف العبث بمحتوياته إلا عند فتحه
داخل مخزن الجمرك . ومن المقرر قانونا أن الناقل البحرى لا يسأل
عن محتويات الطرد المشحون مقفلا ما دام أنه سلمه بنفس الحالة
التي كان عليها عند الشحن ، وقد نص البند الأول من سند

الشحن على أن المجهز لا يسأل عما ورد في السند بخصوص الوزن والمقاس والعلامات والصف والمحتويات وإذا كان الريان قد تسلم الصندوق مغلقا فهو يجهل محتوياته وقد أدرج في سند الشحن تحفظ يتضمن ذلك ، وتنص الفقرة الثالثة ج من المادة الثالثة من معاهدة سندات الشحن على أن الناقل البحري تقف مسؤوليته قبل الشاحن عند حد الحالة الظاهرة للصناديق المشحونة وتكييفها حسب ما هو وارد في سند الشحن طبقا لإقرارات الشاحن ، ويتلخص السبب الثانى فى النعى على الحكم بالقصور . ذلك أن الحكم قرر بأن إبدال محتويات الصندوق بمواد غريبة قد تم أثناء وجود الصندوق فى عنبر السفينة أثناء سفرها من مرسيليا إلى الاسكندرية . وقد بنى تلك النتيجة التى استخلصتها على مقدمات لا تؤدى إليها مع أنه لا يستبعد حصول السرقة فى ظروف زمنية ومكانية أخرى كاحتمال وقوعها فى المصنع بفرنسا أو وقوعها أثناء نقل الصندوق برا من المصنع فى داخل فرنسا إلى ميناء مرسيليا . أو وقوعها فى ميناء الشحن قبل نقل الصندوق على ظهر السفينة فى مرسيليا . ولم يبين الحكم أساسا لاستبعاد جميع تلك الاحتمالات لإمكان الحكم بأن السرقة قد حصلت حتما فى السفينة أثناء الرحلة البحرية . ويتلخص النعى فى السبب الثالث ببطلان الحكم لمخالفة الثابت فى أوراق الدعوى من وجهين — الوجه الأول — أن الحكم أسس قضاءه بحصول السرقة وقت الرحلة البحرية على أن المواد التى أبدلت بها البضاعة المسروقة هى من متعلقات البحارة ، مع أن الثابت من أوراق الدعوى وبنوع خاص من المحضر الذى استند إليه الحكم والذى حرره جمرک الاسكندرية بعد شكفه على الصندوق أن هذه المواد ليست من متعلقات البحارة بل ويصعب الحصول عليها فى السفينة . مما كان يستوجب الحكم بأن السرقة لم تحصل أثناء الرحلة البحرية ، والوجه الثانى — أن الحكم الابتدائى الذى أيدته الحكم المطعون فيه قال إن وزن الصندوق عند شحنه كان ١٥٨ كيلو بحسب إقرار الشاحن فى سند الشحن بينما أن وزنه حسب الشهادة التى أصدرها جمرک الاسكندرية بعد الكشف

عليه لم يبلغ سوى ١٣٤ كيلو مع أن سند الشحن لم يرد فيه بيان مستقل لوزن هذا الصندوق استقلالا وإنما شمل الوزن الوارد في سند الشحن الصناديق الثلاثة كلها ومقدارها ٤٥٣ كيلو حسب إقرار الشاحن دون بيان لوزن كل صندوق على حدة . ويكون الحكم وقد بنى قضاءه على ما قرره في شأن نقص وزن الصندوق بينما أنه لم يدون في سند الشحن وزن هذا الصندوق بالذات قد خالف الثابت في الأوراق بما يبطله ، وتنعى الطاعتان في السبب الرابع بمخالفة الحكم للقانون والخطأ في تطبيقه وتأويله ، ذلك أنه إذا سلم جدلا بأن الطاعنة الأولى بوصفها ناقلة بحرية مسئولة عن العبث الذى حصل في الصندوق عملا بأحكام المادة ٣ فقرة ٢ من معاهدة بروكسل في سندات الشحن . فكان من الواجب قانونا تحديد تلك المسؤولية بمبلغ مائة جنيه استرليني ، وذلك عملا بأحكام المادة ٤ فقرة ٥ من معاهدة بروكسل المذكورة حتى ولو كانت مسؤولية الناقل ترقى إلى مرتبة « الغش والتدليس » كما يقول الحكم المطعون فيه ، ذلك لأن نص هذه المادة لا يحتمل إخراج حالة الغش والتدليس من حكمه لأنه لم يقصد من هذا النص مجرد تخفيف المسؤولية عن الناقل البحرى بل أريد تقرير قرينة قانونية لا تقبل الدليل العكسى لقيمة محتويات الطرد أو الوحدة التى تهلك أو ت تلف أثناء السفر البحرى ما لم يدرج الشاحن تلك القيمة في سند الشحن نفسه فعندئذ يصح مجاوزة التحديد الوارد في تلك المادة ، وبما أن قيمة محتويات الصندوق موضوع النزاع لم يدونها الشاحن في سند الشحن ، فلا يصح مساءلة الناقل أو السفينة في أى حال من الأحوال « بما يزيد على المائة جنيه استرليني » — ويتلخص ما تنعى به الطاعتان في السبب الخامس بمخالفة الحكم للقانون والخطأ في تطبيقه وتأويله . ذلك أن الحكم استبعد أعمال الأحكام الآمرة للمادة ٤ فقرة ٥ من معاهدة بروكسل ، تأسيسا على أن مسؤولية الناقل ترقى إلى مرتبة الغش والتدليس . والثابت أن الغش والتدليس المزعومين لم يكونا من عمل الناقل البحرى (الطاعنة الأولى) بل أسندهما الحكم إلى رجال الطاقم . ولما كان مصدر

مسئولية الناقل في هذه الحالة لا يعدو المسؤولية الخطئية أو التقصيرية عن أعمال مرؤوسيه وهى مسؤولية يميز القانون التحلل منها حتى في حالة الغش أو التدليس الذى يرتكبه المرؤوس (المادة ٢١٧ مدنى) فيكون الحكم المطعون فيه قد وقع مخالفا للقانون إذ وصف مسؤولية الطاعنة الأولى بأنها مسؤولية مترتبة على غش وتدليس وما كان يصح هذا القول ما لم يسند هذا الغش أو التدليس إلى عمل شخصى ارتكبه الناقل البحرى يرقى إلى مرتبة الغش أو التدليس ولم يقل الحكم بوقوع مثل هذا الغش أو التدليس من الناقل نفسه .

وحيث إن النعى بما ورد في السببين الأول والثانى مردود ، ذلك أنه يبين من الاطلاع على الحكم الابتدائى المؤيد لأسبابه بالحكم المطعون فيه في خصوص مسؤولية الطاعنتين أن سند الشحن قد نص صراحة على أن الشحن قد تم وفقا لقانون نقل البضائع بطريق البحر الصادر في سنة ١٩٢٤ (المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة ببروكسل في ٢٥ من أغسطس سنة ١٩٢٤) . ولما كانت أحكام تلك المعاهدة على ما يبين من الأعمال التحضيرية الخاصة بها — أنه إذا هلك البضاعة المشحونة أو لحقها تلف أو نقص وتعذر تحديد وقت حصول — هذا الهلاك — أهو قد حصل قبل الشحن أم بعد التفريغ أم أثناء الرحلة البحرية — فإن الضرر يفترض وقوعه في فترة النقل البحرى بمعنى الكلمة — أى في الفترة التى تنقضى بين شحن البضاعة وتفريغها فقط ، إلا إذا أثبت الناقل أن الهلاك قد حدث أثناء العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ . ولما كان الحكم المطعون فيه قد خلا مما يدل على أن الطاعنتين قد قامتا بإثبات أن فقد محتويات الصندوق موضوع الدعوى قد حصل قبل شحنه أو بعد تفريغه فإن ما انتهى إليه الحكم من تحميلهما مسؤولية هذا الفقد تأسيسا على حصوله أثناء الرحلة البحرية لا يكون مخالفا للقانون . وما تنعى به الطاعنتان من أن سند الشحن قد أدرج به تحفظ يتضمن أن

الناقل مجهل وزن ومقاس ومحتويات البضاعة المشحونة يعفيه هذا التحفظ من مسئولية فقد تلك المحتويات المجهولة لديه طالما أنه قد سلم الطرود المسلمة له بحالة ظاهرية سليمة . هذا النعى مردود ، ذلك أن الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من معاهدة سندات الشحن بعد أن أوجبت على الناقل أو الريان أو وكيل الناقل بعد استلام البضائع وأخذها في عهده أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلبه سند شحن يتضمن مع بياناته المعتادة بيانات أوردتها في البنود (ا) و (ب) و (ج) من تلك الفقرة نصت على ما يأتي : « ومع ذلك فليس الناقل أو الريان أو وكيل الناقل ملزما بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عدد أو كمية أو وزن إذا توافر لديه سبب جدى يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلا أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق من ذلك » . ومؤدى ذلك أن مثل هذا التحفظ الذى يدونه الناقل في سند الشحن تدليلا على جهله بمحتويات البضاعة المسلمة إليه أو بصحة البيانات المدونة عنها بسند الشحن لا يعتد به ولا يكون له اعتبار في رفع مسئوليته عن فقد البضاعة المسلمة إليه إلا إذا كانت لديه أسباب جدية للشك في صحة بيانات الشاحن أو ألا يكون لديه الوسائل الكافية للتحقق من صحة هذه البيانات ، ويقع عبء إثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدم كفاية وسائل التحقق من صحة تلك البيانات على عاتقه ، فإن عجز هذا الإثبات تعين عدم التعويل على هذا التحفظ ، ولما كان لا يبين من الحكم المطعون فيه أن الطاعنتين قد قامتا بإثبات شيء مما سبق ، وكانت الفقرة الرابعة من المادة الثالثة من المعاهدة سألقة الذكر تنص على أنه « يعتبر سند الشحن المحرر بهذه الكيفية (المبينة في الفقرة الثالثة من المادة الثالثة) قرينة على أن ناقل البضاعة تسلمها بالكيفية الموصوفة بها طبقا للفقرة الثالثة (ا) و (ب) و (ج) من هذه المادة ما لم يقيم الدليل على خلاف ذلك » فإن الطاعنتين لا تفيدان من شرط التحفظ المدون في سند الشحن ، ويكون النعى في هذا الصدد في غير محله ويتعين لذلك رفض هذا

النعى بسببيه .

وحيث إن النعى بما رُود في السبب الثالث بشقيه مردود ، ذلك أنه وقد تبين مما سبق في الرد على السببين الأول والثاني أن فقد محتويات الصندوق قد حصل في أثناء الرحلة البحرية مما يجعل الناقل مسئولا عنه فإنه يكون من غير المجدى تشبث الطاعنتين — دفعا لهذه المسؤولية — بما ورد في الشق الأول من هذا السبب من النعى . أما ما أثاراه في الشق الثاني منه فلم يكن له أثر في قضاء الحكم ، ذلك أن الحكم الابتدائي وإن كان قد أشار في أسبابه إلى وزن الصندوق عند شحنه . ونقص هذا الوزن عند تسلمه في الجمرک فإن الحكم المطعون فيه لم يعتمد على أسباب الحكم الابتدائي في هذا الخصوص وإنما أقام قضاءه بفقد محتويات الصندوق على أسباب أخرى خلاف نقص وزنه كافية تلك الأسباب لحمله . ومن ثم يكون النعى بهذا السبب برمته واجب الرفض :

وحيث إنه في خصوص ما تنعى به الطاعتان في السببين الرابع والخامس فإنه وإن كان تحديد مسؤولية الناقل الوارد في الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من معاهدة سندات الشحن الموقعة في سنة ١٩٢٤ لا يسرى في حالة الغش وإنما يسرى فيما دون ذلك من حالات الخطأ جسيما أو غير جسيم فإنه يشترط في الغش الذي يحرم الناقل من الإفادة من هذا التحديد أن يكون منسوبا إليه شخصا ، ولما كان الحكم المطعون فيه وهو في صدد تحديد نطاق الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من تلك المعاهدة قال « ومن حيث إن الثابت من تقرير مصلحة الجمارك ومن تقرير الخبير الذي ندبته المستأنف عليها لمعاينة الصندوق موضوع النزاع أن هذا الصندوق كان بحالة ظاهرية سليمة وإنما وزنه كان ينقص عن الوزن المدون بسند الشحن وسرقت محتوياته الأصلية واستبدلت بقطع من الخشب وبعض الحجارة وقطع من الحبال وأكياس قديمة يرجح أنه من متعلقات البحارة ... ومن حيث إن تحديد مسؤولية الناقل طبقا

لنص الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من المعاهدة المذكورة لا ينطبق على هذه الحالة التي ترقى إلى مرتبة الغش والتدليس وتدخل المسؤولية فيها تحت قواعد القانون العام ، لأن الثابت أنه لم يحصل تلف للبضاعة أو فقدائها نتيجة عمليات الشحن البحري المختلفة من وقت استلام البضاعة إلى وقت تفريغها ولكن واضح من حالة الطرد أن العبث الذي وقع به متعمد وبطريق الغش لاختلاف محتوياته ووضع أشياء أخرى لا قيمة لها وإعادة غلقه حفظاً لسلامة منظره ووزنه ، وهذا الذي أورده الحكم وإن كان قد انتهى فيه إلى أن ما حدث بالصندوق من تلف أو عبث كان بطريق الغش إلا أنه لم ينسب هذا الغش إلى الشركة الناقلة شخصياً وإنما نسبة إلى عمالها ، ولما كان الغش الذي يخرج عن نطاق التحديد الوارد في الفقرة الخامسة من المادة الرابعة سائلة الذكر — على ما سبق — هو الغش الذي يقع من الناقل شخصياً ، وكان الحكم المطعون فيه لم ينسب الغش الذي استظهره مما حدث بالصندوق إلى الشركة الناقلة شخصياً ولكنه قضى بالرغم من ذلك على الطاعنتين بالتعويض كاملاً من غير تقييد بالتحديد الوارد في تلك المادة . فإن الحكم المذكور يكون مخالفاً للقانون متعيناً نقضه .

(الطعن ١٢٤ سنة ٢٥ ق جلسة ١١/٢/١٩٦٠ س ١١ ع ١ ص ١٣٧)

(٢٤)

٣٩ — تحصيل الحكم — في حدود سلطته الموضوعية — لما ورد بسند الشحن من انه يفيد الاتفاق على تطبيق قانون نقل البضائع بحراً الانجليزي لسنة ١٩٢٤ . اعماله ما نصت عليه أحكام ذلك القانون . عدم رده على أسباب الحكم الابتدائي الذي الغاه . لا خطأ .

٤٠ — اعفاء الناقل من المسؤولية طبقاً للقانون الانجليزي لسنة ١٩٢٤ عن خطأ الربان في الملاحة أو في ادارة السفينة يشمل الخطأ سواء وقع في اعلى البحار أم في المياه الاقليمية .

• — وحيث إن الوقائع — على ما يبين من الحكم المطعون فيه وسائر أوراق الطعن تتحصل في أن شركة الشرق للتأمين (الطاعنة) أقامت الدعوى رقم ٤٧٤ سنة ١٩٥٨ تجارى كلى اسكندرية ضد الشركة العربية المتحدة لأعمال النقل البحرى توكيل ابو سمبل الداجة لشركة دى كاسترو وشركاه (التي حلت محل شركة اسكندرية للتوكيلات الملاحية) بصفتها وكيلة عن السفينة « ناديا » وعن شركة (ريوجراندى) وعن الشركة العامة للمراقبة وآخرين . طالبة الحكم بالزام المدعى عليهم متضامين بأن يدفعوا لها مبلغ ٧٧٣٤٥ جنيها وفوائده القانونية اعتبارا من ١٩٥٩/٣/٢٤ حتى السداد . وقالت بيانا للدعوى ان شركة الحديد والصلب المصرية كانت قد استوردت كمية من الفحم المعدنى قيمتها ٧٧٣٤٥ جنيها أمنت عليها لدى المدعية وتم شحنها على السفينة (ناديا) المقيدة بسجل شركة لويذر باسم شركة الملاحه (ريوجراندى) — والتي تستأجرها الشركة. العامة للمراقبة بمشارطة تأجير لصالح اللجنة العامة لشئون النقل البحرى للقاهرة من شركة تريشيرى — ولما حاولت السفينة عند وصولها يوم ١٩٥٨/٣/١٣ دخول ميناء الاسكندرية بغير مرشد إبان عاصفة شديدة اصطدمت بصخور فى مدخل الميناء — مما أدى الى غرقها بحمولتها — وإذ دفعت المدعية قيمة البضاعة إلى الشركة المستوردة التى حولت إليها حقوقها فقد أقامت الدعوى بطلباتها ، ودفعت المدعى عليها الأولى (المطعون عليها الأولى) بعدم قبول الدعوى الموجهة اليها باعتبارها وكيلة الشركة العامة للمراقبة لرفعها على الریان لعدم اصطحابه مرشدا عند دخول ميناء الوصول لأنه من أخطاء الملاحة المسئول هو وحده عنها دون الناقل أو مالك السفينة وقد صدر سند الشحن تنفيذا لمشارطة الایجار المبرمة فى ١٩٥٨/٣/١٤ بين شركة الملاحه (ريوجراندى) مالكة السفينة وشركة (تريشيرى) ونص فيه وفى المشارطة على سريان قانون نقل البضائع بحر الصادر بانجلترا والقواعد الملحقه به الذى يعفى الناقل أو السفينة من المسئولية من الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن أعمال أو اهمال أو خطأ الریان أو البحارة .

وفى ١٩٦٤/٢/٢٠ حكمت المحكمة أولاً — برفض الدفع بعدم قبول الدعوى لرفعها على غير ذات صفة المبدى من المدعى عليها الأولى بصفتها وكيلة الشركة العامة للمراقبة — ثانياً — بالزام الشركة المدعى عليها الأولى بصفتها وكيلة الباخرة (ناديا) ووكيلة شركة الملاحه (ريوجراندى) ووكيلة الشركة العامة للمراقبة — بأن تدفع للمدعية مبلغ ٧٧٣٤٥ جنيها وفوائده القانونية بواقع ٥٪ من تاريخ صيرورة الحكم نهائيا حتى تمام السداد . استأنفت الشركة العامة للمراقبة (المطعون عليها الثانية) هذا الحكم لدى محكمة استئناف الاسكندرية طالبة الغاء والحكم بعدم قبول الدعوى لرفعها على غير ذات صفة واحتياطيا رفضها وقيد هذا الاستئناف برقم ٤٧ سنة ٢١ ق تجارى ، كما استأنفته شركة اسكندرية للتوكيلات الملاحية (المطعون عليها الأولى) طالبة إلغاء والحكم بعدم قبول الدعوى الموجهة إليها بصفتها وكيلة عن الشركة العامة للمراقبة لرفعها على غير ذات صفة ورفض الدعوى بالنسبة لها بصفتها وكيلة السفينة ومالكها وقيد هذا الاستئناف برقم ٤٨ سنة ٢١ ق تجارى اسكندرية وبعد أن ضمت المحكمة الاستئنافين حكمت فى ١٩٥٨/٢/٢١ فى الاستئناف رقم ٤٧ سنة ٢١ ق تجارى بالغاء الحكم المستأنف وبعدم قبول الدعوى لرفعها على غير ذى صفة وفى الاستئناف رقم ٤٨ سنة ٢١ ق تجارى بالغاء الحكم المستأنف ورفض الدعوى طعنت الطاعنة فى هذا الحكم بطريق النقض وطلبت المطعون ضدها الاولى رفض الطعن وقدمت النيابة العامة مذكرة برأيها وطلبت رفض الطعن .

وحيث أن الطعن أقيم على أربعة أسباب حاصل أولها بطلان الحكم المطعون فيه لقصور أسبابه . ذلك أنه وقد انتهى إلى انتفاء مسئولية الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن أعمال أو اهمال أو خطأ البحارة أو مستخدمى الناقل فى الملاحه ، أغفل الرد على أسباب حكم محكمة أول درجة التى انتهت الى عدم انطباق معاهدة سندات الشحن على واقعة الدعوى وإلى أن قانون

التجارة البحرية المصرى قانون ميناء التفريغ هو الواجب التطبيق لعدم اتفاق الطرفين على تطبيق أحكام قانون معين آخر — واذ لم ينظم هذا القانون الأخير مسئولية الناقل فإنه يتعين الرجوع إلى أحكام المواد ٩١ و ٩٢ و ٩٧ من القانون التجارى وإلى أحكام المسئولية التعاقدية بصفة عامة (المادة ٢١٥ مدنى) ومقتضاها أنه إذ لم يقم الناقل بتنفيذ التزامه بنقل البضاعة سليمة إلى ميناء الوصول فى الميعاد المتفق عليه فإنه يفترض خطؤه — ويتعين عليه تعويض الشاحن عما أصابه من ضرر وما فاته من كسب سواء كان عدم التنفيذ راجعا إلى خطأ الناقل الشخصى أو خطأ تابعيه البحريين .

وحيث إن هذا النعى مردود ذلك أن الحكم المطعون فيه بعد أن خلص إلى أن التعاقد على شحن البضاعة المؤمن عليها بمعرفة الطاعنة تم بمشارطة إيجار لا تخضع لأحكام معاهدة سندات الشحن . أعمل ما تم اتفاق الطرفيه عليه من تطبيق أحكام قانون نقل البضائع بحر الصادر بائجلترا فى سنة ١٩٢٤ والقواعد الملحقه به وإذ تقضى المادة الرابعة من تلك القواعد بعدم مسئولية الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن أعمال أو إهمال أو خطأ البحارة أو المرشد أو مستخدمى الناقل فى الملاحة — أو فى إدارة السفينة ، وكان تحصيل الحكم لما ورد بمشارطتى الإيجار وسند الشحن من أنه يفيد الاتفاق على تطبيق القانون المذكور هو من قبل فهم الواقع فى الدعوى مما يستقل به قاضى الموضوع — وكان هذا الاستخلاص سائغا وله أصله الثابت فى الأوراق ويكفى لحمل قضائه فإن المحكمة لا تكون بعد ملزمة بتتبع أسباب الحكم الابتدائى الذى ألفته والرد عليها ، ويكون النعى بما ورد فى السبب على غير أساس .

وحيث إن الطاعنة تنعى بالسبب الثانى على الحكم المطعون فيه تناقض أسبابه ، ذلك أنه بعد أن استبعد تطبيق معاهدة بروكسل باعتبار أن التعاقد تم بمشارطة إيجار استنادا إلى الفقرة

الثالثة من المادة الخامسة من ذات المعاهدة عاد وأعمل نصوصها تأسيساً على أن مشاركة الإبحار قد تضمنت شرطاً يقضى بتمتع ملاك السفينة بجميع الامتيازات والحقوق المنصوص عليها في القانون الإنجليزي ومن بينها شرط عدم مسئولية الناقل عن خطأ الربان في حين أن إحالة المشاركة إلى مواد القانون الإنجليزي لا يعدو أن يكون اتفاقاً على بعض الشروط يتعين تفسيرها في نطاق أحكام المسئولية في القانون المصري لوقوع الحادث في المياه الإقليمية المصرية .

وحيث إن هذا النعى مردود ذلك أن الحكم المطعون فيه لم يطبق أحكام معاهدة بروكسل وإنما طبق أحكام القانون الإنجليزي الصادر في سنة ١٩٢٤ والقواعد الملحقة به التي أتفق الطرفان في المشاركة وسند الشحن على تطبيق أحكامه والتي تعفى الناقل أو السفينة من المسئولية طوال الرحلة البحرية من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول متى كان الهلاك أو التلف ناشئاً عن أعمال أو خطأ الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمى الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة .

وحيث أن الطاعنة تنعى بالسبب الثالث على الحكم المطعون فيه الخطأ في تطبيق القانون ذلك أنه استند في القضاء بإعفاء السفينة وملاكها من المسئولية عن هلاك الشحنة الى أحكام معاهدة سندات الشحن مع أنه بفرض انطباق أحكامها على واقعة النزاع ، فإن هذا الاعفاء لا يسرى إلا في حالة الخطأ اليسير دون الخطأ الجسيم ، علاوة على أنه يتعين تطبيق أحكام المادة ٢١٧ من القانون المدنى المصرى والتي لا تعفى الناقل أو السفينة إذا صدر من الربان غش أو خطأ جسيم لعدم الاتفاق على هذا الإعفاء . واذ أوجب قانون الإرشاد بميناء الاسكندرية رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٨ على ربان السفن الإستعانة بمرشد لدخول الميناء وإلا تعرضوا للعقوبة الجنائية . فإن مخالفة ربان السفينة لهذا النص يعتبر خطأ جسيماً يوجب مسئوليته ومسئولية الناقل والسفينة مادام الحادث قد وقع في المياه الإقليمية التي تتحقق فيها رقابة

مالك السفينة بواسطة وكلائه .

وحيث إن هذا النعى مردود ذلك أنه يبين من الحكم المطعون فيه أنه بعد أن استخلص من مشاركة الإيجار وسند الشحن أن طرفي عقد النقل قد اتفقا على تطبيق أحكام قانون نقل البضائع بحر الصادر بالمرسلة في سنة ١٩٢٤ والقواعد الملحقه به انتهى إلى أن تطبيق هذه الأحكام يعفى الناقل والسفينة من المسئولية على الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة التي تقع من الرهان وإذ تقضى القاعدتان الأولى والرابعة من تلك القواعد بعدم مسئولية الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن أعمال أو خطأ الرهان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمى الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة من الوقت الذى ينقضى بين شحن البضائع في السفينة وتفريرها منها ولو كانت أخطاء جسيمة بما مفاده أن الاعفاء يسرى على تلك الأخطاء سواء وقعت في أعالي البحار أم في المياه الإقليمية فان النعى على الحكم بهذا السبب يكون على غير أساس .

(الطعن ٢١٤ سنة ٣٨ ق جلسة ١٣/٦/١٩٧٤ س ٢٥ ص ١٠٤٥)

(٢٥)

٤١ - لمحكمة الموضوع ان تستخلص التنازل عن الدفع بعدم القبول .
مثال بشأن اصدار الشركة الناقلة اذن تسليم .

• وحيث ان الطعن اقيم على سببين حاصلهما أن الحكم المطعون فيه أقام قضاءه برفض الدفع المبدى من الطاعنة بعدم قبول الدعوى لعدم مراعاة الاجراءات والمواعيد المنصوص عليها في المادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ من القانون البحرى على انها تنازلت ضمنا عن هذا الدفع واستخلص الحكم هذا التنازل الضمنى من اصدارها اذن التسليم بمقدار العجز وما سبق ذلك من مفاوضات في حين أن هذه المفاوضات لا أساس لها في الأوراق واذا كان

التنازل الضمنى لا يمكن استخلاصه الا من قول أو فعل لا يدع مجالاً للشك فى دلالة على هذا التنازل ، وكان اصدار الشركة الطاعة اذن التسليم المشار اليه لا يدل على تنازها عن ذلك الدفع لان الغرض من اصدار الاذن هو مجرد تمكين المرسل اليه من تسليم البضاعة الواردة من مخازن الجمارك ولا يتضمن اقرارا بالمسئولية عن العجز فان الحكم المطعون فيه اذ ذهب الى غير ذلك يكون قد خالف الثابت بالأوراق وخالف القانون وأخطأ فى تطبيقه .

وحيث ان هذا النعمى فى غير محله — ذلك انه لما كان من المقرر فى قضاء هذه المحكمة ان لمحكمة الموضوع أن تستخلص من الوقائع ما تراه من القرائن مؤديا عقلا الى النتيجة التى انتهت اليها متى كان استخلاصها سائغا وكان الحكم المطعون فيه قد استخلص من اصدار الشركة الطاعة بصفتها وكيلة عن ملاك السفينة الناقلة — اذن التسليم بمقدار العجز الذى ثبت لديها بالشهادة الجمركية وتقرير مكتب مراقبة ومعاينة البضائع أنه لم يفرغ من السفينة أصلا — ان هذا الاذن صدر نتيجة مفاوضات بشأن حالة الرسالة ويتضمن تنازل الشركة التى اصدرته عن الدفع بعدم القبول المنصوص عليه بالمادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ من القانون البحرى ، وكان هذا الاستخلاص بشقيه سائغا ، فان النعمى على الحكم بما ورد بسبب الطعن يكون على غير أساس ومن ثم يتعين رفض الطعن .

(الطعن ١٣٤ سنة ٥١ ق جلسة ١٩٨٥/١٢/٢٣ لم ينشر بعد)

التقادم الوارد بالمادة ٢٧١ بحرى

(٢٦)

٤٢ — توجيه اليمين طبقاً للمادة ٢٧٢ بحرى يوجب الفصل فى الدعوى وفقاً لما يسفر عنه توجيه اليمين دون اعمال تقادم المادة ٢٧١ .

٤٣ — جواز توجيه اليمين المقررة بالمادة ٢٧٢ بحرى الى ممثل الشخص المعنوى فى حدود نيابته .

. وحيث ان الطعن أقيم على ثلاثة أسباب ينعى الطاعن بالسبب الثالث منها على الحكم المطعون فيه الخطأ فى تطبيق القانون . وفى بيان ذلك يقول انه استخدم الحق المخول له بمقتضى المادة ٢٧٢ من قانون التجارة البحرى وطلب تحليف رئيس مجلس ادارة الشركة المطعون ضدها ، واذ رفضت محكمة الاستئناف توجيه اليمين استنادا الى أن رئيس مجلس الادارة يعد نائبا عن الشركة فلا يجوز تحليفه وقضت بتأييد الحكم الابتدائى فى قضائه برفض الدعوى لسقوطها بالتقادم الحولى المنصوص عليه فى المادة ٢٧١ من القانون المشار اليه فان الحكم المطعون فيه يكون قد أخطأ فى تطبيق القانون ذلك لأن اليمين التى طلب توجيهها لرئيس مجلس ادارة الشركة المطعون ضدها تدخل فى نطاق المسائل والتصرفات القانونية التى تصدر من الشخص الاعتبارى الذى يمثلها ولأن المشرع بإجازته فى المادة ٢٧٢ من القانون المذكور للدائن طلب تحليف المدين يكون قد وضع قيда على اعمال حكم التقادم المنصوص عليه فى المادة ٢٧١ من ذات القانون .

وحيث ان هذا النعى فى محله ، ذلك أن التقادم الحولى المنصوص عليه فى المادة ٢٧١ من قانون التجارة البحرى وان كان قد شرع لحماية الناقل البحرى من المطالبات الناشئة عن

عقد العمل البحرى خشية ضياع معالم الاثبات ، فان النص فى المادة ٢٧٢ من هذا القانون على أنه « ومع سقوط الحق فى الدعاوى المذكورة بمضى المواعيد المبينة فى المواد الأربعة السابقة يجوز لمن احتج به عليه أن يطلب تحليف من احتج به » . يدل على أنه اذا طلب الدائن تحليف المدين الذى يحتج عليه بالتقادم على أنه قد أوفى بالتزاماته قبله تحول عمل القاضى من اقرار الأثر المترتب على سقوط الدعوى بالتقادم الى وجوب الأخذ بما يسفر عنه توجيه اليمين من حلف أو نكول بحيث يترتب على نتيجته الفصل فى الدعوى وكانت هذه اليمين توجه فى الأصل الى الخصم الآخر الذى له حق المطالبة بالاثبات الا أنه اذا كان هذا الخصم شخصا معنويا فليس هناك ما يمنع من توجيهها الى مثله القانونى فى حدود نيابته عنه . لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد خالف هذا النظر وقضى بتأييد الحكم الابتدائى الذى انتهى الى رفض الدعوى اعمالا للأثر المترتب على سقوط الدعوى بالتقادم بعد أن رفض طلب تحليف رئيس مجلس ادارة الشركة المطعون ضدها على أن الشركة قد أوفت الطاعن مبلغ ٢٨٢,٣١٤ جنيها الذى أظهره الخبير فى تقريره بمقولة أن اليمين التى طلب الطاعن توجيهها اليه غير جائزة لورودها على عمل لم يصدر منه شخصيا مع أن أداء الشركة لأجور عمالها هو مما تتسع له نيابة رئيس مجلس الادارة عنها ، وتحجب بذلك عن توجيه اليمين اليه والفصل فى الدعوى بناء على ما يسفر عنه توجيه اليمين فانه يكون فضلا عن خطئه فى تطبيق القانون قد شابه القصور بما يوجه نقضه دون ما حاجة لبحث باقى أسباب الطعن .

(الطعن ٥٨٣ سنة ٤٨ ق جلسة ١٩٨٢/١١/٢٩ لم ينشر بعد)

معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤

(٢٧)

٤٤ - شروط تطبيق معاهدة بروكسل ان يكون سند الشحن محررا في دولة موقعة عليها أو منضمة اليها ، وأن يكون الناقل والشاحن متتمان لاحدى هذه الدول ، وأن يكون النقل بين مينائين تابعين لدولتين مختلفتين .

٤٥ - العبارة في تطبيق معاهدة بروكسل بجنسية الناقل مالكا أو مستأجرا للسفينة . لا عبارة بجنسية السفينة أو العلم الذى ترفعه .

• وحيث ان الطعن أقيم على ستة أسباب تنعى الشركة الطاعنة على الحكم المطعون فيه بالاسباب الاول والثانى والثالث وبالشق الثانى من الوجه الاول للسبب الخامس الخطأ فى تطبيق القانون ومخالفة الثابت بالاوراق وبيانا لذلك تقول ان الحكم استند فى قضائه برفض دفعها بعدم قبول الدعوى لرفعها على خلاف أحكام المادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى المصرى الى انطباق احكام معاهدة بروكسل بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن على الواقعة أخذا بحرفية نص المادة العاشرة منها دون أحكام هذا القانون ، فى حين أنه لا يكفى لتطبيق أحكام تلك المعاهدة ما تستلزمه المادة المذكورة من صدور سند الشحن فى بلد موقع عليها أو منضم لها وكون العلاقة بين الناقل والشاحن ذات عنصر أجنبى ، بل يشترط فوق ذلك أن يتعلق الأمر بنقل دولى بين طرفين مختلفى الجنسية ينتمى كل منهما لدولة موقعة على المعاهدة المذكورة أو منضمة لها ، واذا ثبت من سندی الشحن أن السفينة الناقلة لبنانية الجنسية لتسجيلها بميناء بيروت ولرفعها العلم اللبنانى ، فان القانون المصرى يكون هو الواجب التطبيق نظرا لان لبنان ليس من

بين الدول المنضمة أو الموقعة على المعاهدة ، وهو ما تمسكت به الطاعنة أمام محكمة الموضوع لكن الحكم التفت عن دفاعها بمقوله ان الاوراق خلو مما يشير الى ذلك ، وأن الشركة الناقلة هي « فريتش بلانت » الهولندية والشاحن مصرى الجنسية ، خلافا لما ثبت بالاوراق من أن الشركة المذكورة هي احدى الشركتين الشاحتين وان الشركة الناقلة لبنانية وهي شركة منا للملاحة والسياحة مالكة السفينة ، فضلا عن أن الشاحن ليس مصرى لان الجمعية المطعون ضدها لم تكن طرفا في عقد النقل عند ابرامه وليس من شأن تظهيره لها تغيير القانون الواجب التطبيق .

وحيث ان هذا النعى مردود ذلك أنه لما كانت معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن والتي وافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ وانضمت اليها وأصدرت مرسوما بقانون في ٣١ يناير سنة ١٩٤٤ يقضى بالعمل بها اعتبارا من ٢٩ مايو سنة ١٩٤٤ ، تنص في مادتها العاشرة على أن « تسرى أحكام هذه المعاهدة على كل سند شحن يعمل في احدى الدول المتعاقدة » فان مفاد هذا النص أن أحكام المعاهدة تسرى على العلاقة القانونية المترتبة على النقل البحري بين الناقل والشاحن اذا كان سند الشحن محررا في دولة من الدول الموقعة عليها أو المنضمة اليها ، وكان الناقل والشاحن ينتميان لاحدى تلك الدول وأن يكون النقل بين ميناءين تابعين لدولتين مختلفتين . ولما كان الثابت من الاوراق أن سندی الشحن اللذين استندت اليهما الجمعية المطعون ضدها قد حررا في ميناء « روتردام » بهولندا لنقل البضاعة من الميناء المذكور الى ميناء الاسكندرية وأن كلا من الشركة الشاحنة « فريتش بلانتا » والشركة الناقلة « يندر لاندش بيفراستنچ سكاتتور » تحمل الجنسية الهولندية وكانت هولندا من الدول التي انضمت الى معاهدة بروكسل فقد وجب تطبيق أحكام هذه المعاهدة على واقعة النزاع ،

واذ انتهى الحكم المطعون فيه الى استبعاد تطبيق أحكام القانون المصرى فانه يكون قد انتهى الى النتيجة الصحيحة قانونا رغم ما حصله فى مدوناته من أن الشاحن مصرى ، ذلك أن كون الشاحن والناقل يحملان جنسية هولاندا لا يحول دون تطبيق أحكام المعاهدة ، ولا يغير من ذلك ما نعتة الشركة الطاعنة على الحكم من التفاته عن دفاعها بأن السفينة الناقلة لبنانية الجنسية لتسجيلها بميناء بيروت ورفعها العلم اللبنانى ، ذلك أن بغض النظر عما جاء بالحكم من أن الأوراق خالية مما يشير الى ذلك ، فان العبرة فى تطبيق أحكام المعاهدة ليس بجنسية السفينة أو بالعلم الذى ترفعه وإنما بجنسية الناقل الذى لا يلزم بالضرورة أن يكون هو المالك فقد يكون مستأجرا لها ومن ثم يكون النعى على الحكم بالخطأ فى تطبيق القانون ومخالفة الثابت بالأوراق فى غير محله .

(الطعن ٤٧٠ سنة ٤١ ق جلسة ١٩٨٥/٢/٤ لم ينشر بعد)

(٢٨)

٤٦ — معاهدة سندات الشحن تسرى على الرحلة البحرية التى تبدأ بشحن البضاعة فى السفينة وتنتهى بتفريغها .

٤٧ — المرحلة السابقة على الشحن أو اللاحقة على التفريغ يحكمها قانون التجارة البحرى وتخضع للتقادم المنصوص عليه فى المادة ٢٧١ منه .

• وحيث إن الطعن أقيم على خمسة أسباب تنعى الطاعنة بالسبب الأول منها على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ فى تطبيقه وتأويله وفى بيان ذلك تقول إن الحكم المطعون فيه أقام قضاءه فى الاستئناف رقم ١٦٥ سنة ٨٩ ق بسقوط دعاوها قبل المطعون ضدها الأولى (الناقلة) على سند من المادة ٦/٣ من معاهدة بروكسل لسندات الشحن قولا منه إن الرسالة هلكت أثناء عملية التفريغ التى تعتبر جزءا من عملية النقل البحرى ومن ثم تخضع الدعوى بشأنها لأحكام المعاهدة — المنطبقة على النزاع — ولا محل

لتطبيق المادة ٢٧١ من قانون التجارة البحرى ، وهذا من الحكم مخالفة للقانون وخطأ فى تطبيقه وتأويله ذلك أن وحدة عقد النقل البحرى لا تؤدى إلى وحدة القانون المنطبق على جميع مراحل العقد ، ولما كانت معاهدة بروكسل لسندات الشحن تنطبق طبقاً للمادة ١/هـ منها على المرحلة البحرية التى تنقضى به شحن البضائع فى السفينة وتفريغها منها بينما تخضع المراحل السابقة على الشحن واللاحقة على التفريغ لأحكام القانون الوطنى فان التقادم الخاص بدعوى التعويض عما يصيب البضاعة بعد تفريغها من تلف أو هلاك يخضع للتقادم المنصوص عليه فى المادتين ٢٧١ و ٢٧٢ من قانون التجارة البحرى وهو تقادم يختلف فى احكامه وشروطه عن التقادم الوارد بالمادة ٦/٣ من المعاهدة .

وحيث إن هذا النعى صحيح ذلك أن النص فى المادة ١/هـ من معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ المعمول بها فى مصر اعتباراً من ١٩٤٤/٥/٢٩ على أن « نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذى ينقضى بين شحن البضائع فى السفينة وبين تفريغها منها » ؛ يدل على أن تطبيق المعاهدة قاصر على المرحلة البحرية التى تبدأ بشحن البضائع فى السفينة وتنتهى بتفريغها منها أما المرحلة السابقة على الشحن أو المرحلة اللاحقة على التفريغ فيحكمها قانون التجارة البحرى . لما كان ذلك ، وكان البين من مدونات الحكم المطعون فيه أن البضاعة موضوع الداعى قد تم تفريغها من السفينة الناقلة إلى الصندل المملوك للشركة المطعون ضدها الثانية بتاريخ ١٩٦٤/١٢/٧ وأن تلك البضاعة قد هلكت نتيجة الحريق الذى شب فى الصندل ليلة ١٣/١٢ من ديسمبر سنة ١٩٦٤ ، ومن ثم فإن الضرر الذى لحق البضاعة يكون قد حدث فى تاريخ لاحق على تفريغها من السفينة فلا تخضع دعوى التعويض عنه للتقادم المنصوص عليه فى المادة ٦/٣ من معاهدة بروكسل لسندات الشحن وإنما يسرى بشأنها التقادم المنصوص عليه فى المادة ٢٧١ من قانون التجارة

البحرى وهو تقادم يختلف من حيث أحكامه وشروطه وانطباقه عن التقادم الذى أتت به المعاهدة وإذا خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر الصحيح فإنه يكون قد خالف القانون وأخطأ فى تطبيقه بما يستوجب نقضه لهذا السبب .

(الطعن ٧١٣ سنة ٤٤ ق جلسة ١٩٨٠/٦/٢٣ س ٣١ ص ١٨٣٢)

(٢٩)

٤٨ — تسليم البضاعة الى مصلحة الجمارك غير مبرىء لذمة الناقل قبل المرسل اليه .

٤٩ — الاتفاق على اعفاء الناقل من المسئولية عن الضرر الذى يلحق البضاعة قبل الشحن أو بعد التفريغ . لا محل لاعمال شرط الاعفاء طالما خلت الأوراق مما يفيد حصول الضرر خلال هاتين الفترتين .

٥٠ — الاتفاق على اعمال شرط « بارامونت » مؤداه تطبيق معاهدة بروكسل لسندات الشحن ١٩٢٤ .

٥١ — تعذر تحديد وقت حصول هلاك البضاعة أو تلفها . افتراض وقوعه أثناء الرحلة البحرية وليس قبل الشحن أو بعد التفريغ .

. وحيث ان مما تنعاه الشركة الطاعنة على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ فى تطبيقه ، وفى بيان ذلك تقول أن الحكم المطعون فيه أقام قضاءه على أن تسليم البضاعة إلى المخازن الجمركية يعتبر تسليماً قانونياً مبرئاً لذمة الشركة الناقلة ومنها لمسئوليتها قبل المرسل إليه ، وأنه يتعين على مصلحة الجمارك أن تقوم بوزن البضاعة عند التفريغ وقبل ايداعها المخازن إذ أن اكتشاف العجز عند صرف البضاعة من الجمارك لا يترتب مسئولية الناقل . هذا من الحكم مخالفه للقانون وخطأ فى تطبيقه إذ أن تسليم البضاعة الذى يترتب عليه انقضاء عقد النقل البحرى هو تسليم البضاعة إلى المرسل إليه ولا يكفى تسليمها إلى مصلحة الجمارك فضلاً عن أن معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ — المنطبقة على النزاع —

تقيم قرينة مفادها حصول الضرر أثناء الرحلة البحرية بحيث يسأل عنه الناقل ما لم يثبت أن الضرر قد حدث في الفترة السابقة على الشحن أو اللاحقة على التفريغ وإذا خلت الأوراق مما يدل على أن الضرر الذى لحق البضاعة المشحونة موضوع التذاعى قد حدث قبل شحنها أو بعد تفريغها فإنه يفترض حدوث هذا الضرر أثناء الرحلة البحرية وتساءل عنه الشركة المطعون ضدها الناقلة ، وإذا رفض الحكم المطعون فيه دعوى الطاعنة المرسل إليها بالمطالبة بتعويضها عن هذا الضرر يكون قد خالف القانون وأخطأ فى تطبيقه بما يستوجب نقضه .

وحيث إن هذا النعى فى محله ذلك أن عقد النقل البحرى — وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة — لا ينقضى ولا تنتهى مسئولية الناقل إلا بتسليم البضاعة المنقولة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه أو نائبه ، ولا يغنى عن ذلك وصول البضاعة سليمة إلى جهة الوصول أو — تسليمها إلى مصلحة الجمارك إذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه فى استلام البضاعة وإنما تتسلمها بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هى وفاء الرسوم المستحقة ومن ثم فلا ينقضى عقد النقل بهذا التسليم ولا تبرأ به ذمة الناقل قبل المرسل إليه ، ولما كان سند الشحن موضوع التذاعى وأن نص فى بنده الثالث على إعفاء الناقل من المسئولية عن الضرر الذى يلحق البضاعة فى الفترة السابقة على شحنها أو اللاحقة على تفريغها ، إلا أنه وقد خلت أوراق الدعوى — بما فى ذلك تقرير الخبير فيها — مما يدل على حدوث الضرر قبل الشحن أو بعد التفريغ ، فإنه لا مجال لأعمال شرط الإعفاء من المسئولية سالف البيان ، لما كان ذلك ، وكان الثابت بالبند الأول من سند الشحن أنه قد تضمن الاتفاق على أعمال « شرط بارامونت » فإن مفاد ذلك أن الطرفين قد ارتضيا تطبيق أحكام معاهدة بروكسل الدولية لسنة ١٩٢٤ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات

الشحن ، ولما كان الاستفادة من الأعمال التحضيرية لهذه المعاهدة أنه إذا هلك البضاعة المشحونة أو لحقها تلف أو نقص وتعذر تحديد وقت حصول ذلك — هل حصل قبل الشحن أم بعد التفريغ أم أثناء الرحلة البحرية — فإن الضرر يفترض وقوعه في فترة النقل البحري بمعنى الكلمة أى في الفقرة التى تنقضى بين شحن البضاعة وتفريغها فقط ويكون الناقل مسئولاً عن تعويض المرسل إليه عن هذا الضرر ، لما كان ما تقدم فإن الحكم المطعون فيه إذ خالف هذا النظر الصحيح فى القانون وقضى برفض دعوى الشركة الطاعنة (المرسل إليها) بمقولة أن التسليم إلى الجمارك يعتبر تسليماً صحيحاً فى القانون ينقضى به عقد النقل وتبرأ به ذمة الناقل قبل المرسل إليه طالما لم يقم دليل على وجود عجز فى البضاعة عند تسليمها لمخازن الجمارك فإنه يكون قد اخطأ فى تطبيق القانون بما يوجب نقضه والإحالة دون حاجة لبحث باقى أسباب الطعن .

(الطعن ٣٨٨ سنة ٤٦ ق جلسة ١٧/٣/١٩٨٠ س ٣١ ع ١ ص ٨٣٢)

(٣٠)

٥٢ — حدوث العجز فى الرسالة أثناء الرحلة البحرية التى انتهت بوصول السفينة الناقلة فى ١٩٧٥/٥/٣١ . خضوع التعويض عنه فيما يتصل بمحدود مسئولية الناقل البحري لحكم المادة ٥/٤ من معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤ دون تعديلها الموقع فى ١٩٦٨/٢/٢٣ الذى لم يعمل به الا اعتباراً من ١٩٨٣/٤/٣٠ .

٥٣ — تحديد مسئولية الناقل البحري فى معاهدة سندات الشحن هو حد أقصى لما يمكن أن يحكم به .

• وحيث ان الطعن أقيم على سببين تنعى الطاعنة بالسبب الأول منها على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ فى تطبيقه وتأويله وفى بيان ذلك تقول ان الحكم الابتدائى قدر التعويض وفقاً لنص الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن والتى حددت مسئولية

الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضاعة بما لا يزيد عن مائة جنيه انجليزى عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى واستبعد تطبيق بروتوكول سنة ١٩٦٨ الذى عدّل هذا النص ورفع التعويض الى ما يعادل عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو ثلاثين فرنك عن كل كيلوجرام من الوزن القائم للبضاعة الهالكة أو التالفة أيهما أكبر واستند الحكم فى ذلك الى أن تطبيق أحكام البروتوكول آنف الذكر من شأنه الوفاء بالعملة الذهبية وهو أمر باطل لمخالفته المرسوم بقانون رقم ٤٥ لسنة ١٩٣٥ الذى يحرم شرط الذهب — هذا فى حين أن تعديل معاهدة بروكسل المتعلقة بسندات الشحن ببروتوكول سنة ١٩٦٨ يستوجب تطبيق الاحكام التى استحدثها البروتوكول فى خصوص مسؤولية الناقل البحري على أن يقدر التعويض على أساسه بحسب السعر الالزامى للعملة الورقية لا العملة الذهبية .

وحيث أن هذا النعى مردود — ذلك أنه اذا كانت أحكام معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن تعتبر نافذة فى مصر ومعمولا بها اعتبارا من ١٩٤٤/٥/٢٩ بمقتضى المرسوم بالقانون الصادر فى ١٩٤٤/١/٣١ الا أن مصر لم توافق على بروتوكول تعديل هذه المعاهدة الموقع فى بروكسل بتاريخ ١٩٦٨/٣/٢٣ الا بمقتضى القرار الجمهورى رقم ٤٦٢ لسنة ١٩٨٢ الصادر فى ١٩٨٢/٩/٢٢ ولم يعمل به الا اعتبارا من ١٩٨٣/٤/٣٠ ولما كان الثابت فى الدعوى أن سند الشحن — موضوع النزاع — صادر بتاريخ ١٩٧٥/٤/١٦ وأن عملية النقل البحري التى تمت بمقتضاه قد انتهت بوصول السفينة الناقلة الى الاسكندرية فى ١٩٧٥/٥/٣١ حيث تم اكتشاف العجز فى الرسالة بتاريخ ١٩٧٥/٦/٢٤ — وكان لا خلاف على أن هذا العجز قد حدث أثناء الرحلة البحرية فان التعويض عنه يخضع فيما يتصل بحدود مسؤولية الناقل البحري لحكم الفقرة ال خامسة من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل المشار اليها دون بروتوكول تعديلها الذى لم يكن مطبقا فى مصر فى ذلك التاريخ —

واذ التزم الحكم المطعون فيه هذا النظر واستبعد تطبيق أحكام البروتوكول المعدل فانه يكون قد انتهى الى نتيجة صحيحة في القانون ولا يعيبه ما يكون قد ورد في أسبابه من خطأ في شأن علة استبعاد أحكام بروتوكول سنة ١٩٦٨ اذ لمحكمة النقض أن تصحح هذا الخطأ دون أن تنقضه ومن ثم فان النعى عليه بهذا السبب يكون على غير أساس .

وحيث ان الطاعنة تنعى بالسبب الثاني — على الحكم المطعون فيه — القصور في التسيب والتناقض وفي بيان ذلك تقول انه كان يتعين على الحكم — وقد أخذ في اعتباره — عند تقدير التعويض المستحق عن العجز الجزئي في مشمول الصندوق — سعر بيع البضاعة في ميناء الوصول أن يقدر التعويض المستحق عن فقد الصندوق الآخر على أساس هذا السعر وليس على أساس آخر لأن أخذه بمعاييرين مختلفين للتعويض عن ضرر واحد أدى الى نتيجة غير منطقية وهى زيادة قيمة التعويض الاول عن قيمة التعويض الثانى هذا الى ان الحكم لم يبين سنده في طريقه تقدير التعويض المستحق عن فقد الصندوق .

وحيث أن هذا النعى مردود — ذلك أنه لما كان مؤدى نص الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المعمول بها في مصر بمقتضى المرسوم بالقانون الصادر فى ١٩٤٤/١/٣١ أن التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى الذى نصت عليه المعاهدة فى حالة عدم بيان جنس البضاعة وقيمتها فى سند الشحن وهو مائة جنيه انجليزى عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى يعتبر حدا أقصى للتعويض القانونى الذى يمكن أن يحكم به وكان الثابت من الحكم الابتدائى المؤيد بالحكم المطعون فيه والذى احوال اليه فى أسبابه أنه قدر التعويض المستحق عن فقد الصندوق بما يعادل مائة جنيه انجليزى بالعملة المصرية وهو الحد الاقصى لما يمكن أن يحكم به طبقا

لاحكام معاهدة بروكسل المشار اليها وكان مؤدى ذلك عدم تجاوز التعويض المحكوم به عن الفقد الجزئى لهذه القيمة وكان تصحيح هذا الوضع من شأنه تخفيض قيمة التعويض المحكوم به بما يؤدى الى الاضرار بمركز الطاعنة وهو ما كان يمتنع على محكمة الاستئناف اجراؤه طالما أن الاستئناف رفع أمامها من الطاعنة وحدها دون الشركة الناقلة ومن ثم فان النعي على الحكم المطعون فيه بما ورد بسبب الطعن يكون على غير أساس .

- (الطعن ٣٠١ سنة ٥٠ ق جلسة ١٦/٤/١٩٨٤ لم ينشر بعد)
(الطعن ٥٩ سنة ٥٠ ق جلسة ٢٨/٥/١٩٨٤ لم ينشر بعد)
(الطعن ١٦٧٩ سنة ٥٠ ق جلسة ٦/٥/١٩٨٥ لم ينشر بعد)

تأمين بحرى

(٣١)

٥٤ - اذا كانت عبارة العقد واضحة فلا يجوز الانحراف عنها عن طريق تفسيرها للتعرف على ارادة المتعاقدين . مثال بشأن شرط ورد بوثيقة تأمين .

. وحيث ان الطعن بنى على سببين تنعى بهما الطاعنة على الحكم المطعون فيه الخطأ فى تطبيق القانون وفى بيان ذلك تقول ان شرط حوالة الحق الوارد بوثيقة التأمين ينص على أن يتنازل المؤمن له عن كافة حقوقه ودعاويه قبل الغير أو المستفيد من العوارية العامة والتي قد تنشأ بسبب وقوع الخطر المؤمن منه ، ولما كانت عبارة الشرط واضحة لا تحمل تفسيراً للتعرف على ارادة المتعاقدين اذ ان كلمة « أو » تفيد اختلاف الشئ أو تغييره فان مقتضى هذا الشرط ان تحمل الطاعنة محل المؤمن له فى كافة الحقوق والدعاوى التى قد تنشأ مستقبلاً بسبب وقوع الخطر المؤمن منه سواء كانت هذه الدعاوى موجهة ضد الغير كالناقل البحرى أو أى شخص آخر مستفيد من العوارية العامة واذا خرج الحكم المطعون فيه فى تفسير شرط الحوالة عن مضمونه ومحتواه بقصره على حالة الرجوع على المستفيد من العوارية العامة فانه يكون قد اخطأ فى تطبيق القانون وتفسيره .

وحيث ان هذا النعى سديد ذلك انه لما كان النص فى المادة ١٥٠/١ من القانون المدنى على أنه « اذا كانت عبارة العقد واضحة فلا يجوز الانحراف عنها عن طريق تفسيرها للتعرف على ارادة المتعاقدين ... » يدل على أن القاضى ملزم بأن يأخذ عبارة المتعاقدين الواضحة كما هى ، فلا يجوز له تحت ستار التفسير الانحراف عن مؤداها الواضح الى معنى آخر ، ولئن كان المقصود بالوضوح هو وضوح الارادة لا اللفظ الا أن المفروض فى الاصل

ان اللفظ يعبر بصدق عما تقصده الارادة وعلى القاضي اذا ما أراد حمل العبارة على معنى مغاير لظاهرها أن يبين في حكمه الاسباب المقبولة التي تبرر هذا المسلك . وكان ما تقضى به المادة المشار اليها يعد من القواعد التي وضعها المشرع على سبيل الالتزام وينطوي الخروج عنها على مخالفة للقانون لما فيه من تحريف ومسوخ وتشويه لعبارة العقد الواضحة ، لما كان ذلك وكان الثابت أن الشرط محل الخلاف الوارد بوثيقة التأمين ينص على أن « يتنازل المؤمن له عن كافة حقوقه ودعاويه قبل الغير أو المستفيد من العوارية العمومية والتي قد تنشأ مستقبلا بسبب وقوع الخطر المؤمن منه » ، فان هذه العبارة الواضحة للشرط تشمل تنازل المؤمن له للمؤمن (الطاعنة) عن كافة حقوقه ودعاويه التي قد تنشأ بسبب وقوع الخطر المؤمن منه سواء قبل الغير أو قبل المستفيد من العوارية ، ولما كان الحكم المطعون فيه قد أيد قضاء الحكم الابتدائي بعدم قبول دعوى الطاعنة لرفعها من غير ذات صفة تأسيسا على ان شرط الحوالة المشار اليه يقتصر اعماله على حالة الرجوع على المستفيد من العوارية العامة دون غيرها ، ومن ثم فلا يسرى على دعوى الطاعنة لتعلقها بمطالبة الناقل البحري بتعويض عما اصاب البضاعة المشحونة من تلف وعجز فانه يكون قد خالف القانون لانحرافه عن عبارة الشرط الواضحة بما يستوجب نقضه .

(الطعن ١٣٣ سنة ٥١ ق جلسة ١٩٨٥/٢/٤ لم ينشر بعد)

تحكيم (٣٢)

٥٥ — الاتفاق على التحكيم لا يفترض. وجوب تعبير الاتفاق على التحكيم على انصراف ارادة الخصوم الى اتباع هذا الطريق وأن يتضمن تحديد المنازعة أو المنازعات التي ينصرف اليها .

• . وحيث أن مما تنعى به الطاعنة على الحكم المطعون فيه بالسببين الثانى والسادس الخطأ فى تطبيق القانون وفى تفسيره والفساد فى الاستدلال وفى بيان ذلك نقول ان مشاركة الايجار موضوع النزاع لم تتضمن شرطاً خاصاً بالتحكيم وإنما تضمنت شرطاً خاصاً بالخسارة المشتركة General Average ورد بالبند ١٣—١٢ وجرى نصه على أن « تتم تسوية الخسارة المشتركة والتحكيم فى لندن طبقاً لقواعد يورك وانفرس ١٩٥٠ على ان يقوم ملاك البضاعة بدفع نصيب البضاعة فى المصاريف العامة حتى لو حدثت الخسارة المشتركة بسبب اهمال ملاك السفينة أو اهمال ربانها » ، ولما كانت عبارات الشرط واضحة لا تحتمل تفسيراً للتعرف على ارادة المتعاقدين ومقتضاها ان تسوى الخسارة المشتركة فقط — دون غيرها من الانزعة — عن طريق التحكيم فى لندن طبقاً لقواعد يورك وانفرس ١٩٥٠ فان الحكم المطعون فيه اذ فسر هذا الشرط على انه يتضمن الاتفاق على احوالة كافة ما ينشأ عن تنفيذ مشاركة الايجار من أنزعة الى التحكيم فى لندن فانه يكون قد خرج فى تفسيره للشرط عن مضمونه وحتواه وجعل الاتفاق على التحكيم ينصرف الى كل المنازعات التى تنشأ عن المشاركة فى حين ان التحكم باعتباره طريقاً استثنائياً لتسوية الخلافات يجب أن يكون الاتفاق بشأنه صريحاً لا لئس فيه ولا غموض مبيناً صراحة الأمور التى اتفق على تسويتها بطريق التحكيم ، وهو ما يعيب الحكم بالخطأ فى تطبيق القانون وفى تفسيره وبالفساد فى الاستدلال .

وحيث ان هذا النعى شديد ذلك انه لما كان النص في المادة ١/٥٠ من القانون المدنى على انه « اذا كانت عبارة العقد واضحة فلا يجوز الانحراف عنها عن طريق تفسيرها للتعرف على ارادة المتعاقدين ... » يدل على ان القاضى ملزم بأن يأخذ عبارة المتعاقدين الواضحة كما هى ، فلا يجوز له تحت ستار التفسير الانحراف عن مؤداها الواضح الى معنى آخر ، وما تقضى به المادة المشار اليها يعد من القواعد التى وضعها المشرع على سبيل الالتزام وينطوى الخروج عنها على مخالفة للقانون لما فيه من تحريف ومسوخ وتشويه لعبارة العقد الواضحة ، وكان التحكيم طريقا استثنائيا لفض المنازعات قوامه الخروج على طرق التقاضى العادية وبه ينزل الخصوم عن اللجوء الى القضاء مع التزامهم بطرح النزاع على محكم أو اكثر فان الاتفاق على التحكيم لا يفترض وانما يلزم أن يعبر بوضوح عن انصراف ارادة الخصوم الى اتباع هذا الطريق وأن يتضمن على وجه التحديد المنازعة أو المنازعات التى تنصرف اليها ، لما كان ذلك وكان الثابت من الاطلاع على أصل مشاركة الايجار مدار النزاع المرفقة بأوراق الطعن انها لا تتضمن شرطا خاصا بالتحكيم وانما ورد بالبند ١٣—١٢ منها ما يلى :

“General average - General average and arbitration in London to be settled according to York - Antwerp Rules, 1950, Proprietors of cargo to pay the cargo, share in the general expenses even if same have necessitated through neglect or default of the Owners, servants”

المتعلق بالخسارة المشتركة أن « تتم تسوية الخسارة المشتركة والتحكيم فى لندن طبقا لقواعد يورك وانفرس ١٩٥٠ ، يدفع اصحاب البضائع حصتها فى المصروفات العامة حتى ولو كانت هذه المصروفات قد أصبحت ضرورية نتيجة خطأ أو اهمال من الملاك أو تابعيهم » وكانت هذه العبارة الواضحة للشرط تفيد الاتفاق على تسوية الخسارة المشتركة عن طريق التحكيم فى لندن طبقا لقواعد

يورك وانفرس ١٩٥٠ — والمتعلقة بالخسارة المشتركة ولا تنصرف الى غير ذلك من المنازعات التي تنشأ عن تنفيذ المشاركة فان الحكم المطعون فيه اذ أيد الحكم الابتدائي القاضي بعدم قبول الدعوى لوجود شرط التحكيم — رغم تعلقها بطلب غرامات تأخير وأجرة متأخرة تأسيسا على تفسيره للشرط المشار اليه من انه يفيد اتفاق الطرفين على الالتجاء الى التحكيم في كل ما ينشأ بينهما من نزاع بشأن مشاركة الايجار وانه لا يجعل التحكيم مقصورا على حالة الخسارة المشتركة فانه يكون قد خالف القانون لانخافه عن عبارة الشرط الواضحة ، بما يستوجب نقضه دون حاجة لبحث باقى اسباب الطعن .

(الطعن ١٥٧٩ سنة ٤٩ ق جلسة ١٠/٢/١٩٨٦ لم ينشر بعد)

(٣٣)

٥٦ — محكمة النقض أن تثير من تلقاء نفسها أى سبب يتعلق بالنظام العام ولو لم يرد فى صحيفة الطعن شريطة أن يكون واردا على الجزء المطعون عليه من الحكم ولا يخالطه عنصر واقعى لم يسبق عرضه على محكمة الموضوع .

٥٧ — شرط التحكيم لا يتعلق بالنظام العام يتعين التمسك به أمام محكمة الموضوع ويجوز النزول عنه صراحة أو ضمنا ويسقط الحق فيه لو أثير متأخرا بعد الكلام فى الموضوع .

٥٨ — الدفع بعدم قبول الدعوى لوجود شرط التحكيم لا يعد دفعا موضوعيا .

٥٩ — قضاء محكمة أول درجة بعدم قبول الدعوى لوجود شرط التحكيم لا تستفد به المحكمة ولايتها .

٦٠ — يتعين على محكمة الاستئناف اذا قضت بالغاء الحكم المستأنف ورفض الدفع بعدم قبول الدعوى لوجود شرط التحكيم أن تعيد الدعوى الى محكمة أول درجة .

• وحيث أنه من المقرر في قضاء محكمة النقض أن لها أن تثير من تلقاء نفسها أى سبب يتعلق بالنظام العام ولو لم يرد في صحيفة الطعن، شريطة أن يكون واردا على الجزء المطعون عليه من الحكم والا يخالطه عنصر واقعى لم يسبق عرضه على محكمة الموضوع ، ولما كانت المادة ١/١١٥ من قانون المرافعات تنص على أن الدفع بعدم قبول الدعوى يجوز ابدائه في أية حالة كانت عليها ، وكان المقصود بهذا الدفع هو الدفع بعدم القبول الموضوعى فلا ينطبق حكم هذه المادة على الدفع الذى يتخذ اسم عدم القبول لأن العبرة هى بحقيقة الدفع ومراماه وليس بالتسمية التى تطلق عليه ، وكان التحكيم هو — وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة — طريق استثنائى لفض المنازعات قوامه الخروج عن طريق التقاضى العادية ، ولا يتعلق شرط التحكيم بالنظام العام فلا يجوز للمحكمة أن تقضى به من تلقاء نفسها وانما يتعين التمسك به أمامها ويجوز النزول عنه صراحة أو ضمنا ، ويسقط الحق فيه فيما لو أثر متأخرا بعد الكلام فى الموضوع اذ يعتبر السكوت عن ابدائه قبل نظر الموضوع نزولا ضمنا عن التمسك به ؛ ومن ثم فان الدفع بعدم قبول الدعوى لوجود شرط التحكيم لا يعد دفعا موضوعيا مما ورد ذكره فى المادة ١/١١٥ سالفه البيان ، لما كان ذلك فان محكمة أول درجة اذا قبلت هذا الدفع وحكمت بعدم قبول الدعوى لا تكون قد استنفذت ولايتها فى نظر الدعوى فاذا استؤنف حكمها وقضت محكمة الاستئناف بالغاء هذا الحكم ورفض الدفع فانه يجب عليها فى هذه الحالة أن تعيد الدعوى الى محكمة أول درجة لنظر موضوعها لان هذه المحكمة لم تقل كلمتها فيه ، ولا تملك محكمة الاستئناف الفصل فى الموضوع لما يترتب على ذلك من تفويت احدى درجات التقاضى على الخصوم ، واذا خالفت محكمة الاستئناف هذا النظر وجرت فى حكمها الصادر فى ١٩٦٩/٦/٧ على ان محكمة اول درجة قد استنفذت ولايتها بقضائها بعدم قبول الدعوى لوجود شرط التحكيم ، وتصدت لنظر موضوع الدعوى فى شقها المتعلق

بسندات الشحن التى لا تتضمن شرط التحكيم بعد الغائها الحكم الابتدائى فان حكمها يكون مخالفا للقانون وباطلا ولا يزيل هذا البطلان عدم تمسك الطاعنة بطلب اعادة القضية الى محكمة اول درجة ذلك أن مبدأ التقاضى على درجتين يتعلق بالنظام العام باعتباره من المبادئ الاساسية للنظام القضائى فلا يجوز للمحكمة مخالفته كما لا يجوز للخصوم النزول عنه ، مما يتعين معه نقض الحكم المطعون فيه الصادر بتاريخ ١٩٧٩/٦/٧ والحكم الصادر فى الموضوع بتاريخ ١٩٨٠/٦/٨ المترتب عليه دون حاجة لبحث باقى أسباب الطعن .

(الطعن ١٨٧٥ سنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٦/٣/٣ لم ينشر بعد)

(٣٤)

٦١ — النص فى شرط التحكيم الوارد بسند الشحن على احوالة النزاع الى ثلاثة تحكيمية فى السويد . مؤداه . الرجوع فى تقرير صحة شرط التحكيم وترتيبه لآثاره الى قواعد القانون السويدى بشرط ألا يكون فى قواعد ذلك القانون ما يخالف قواعد النظام العام فى مصر .

٦٢ — مخالفة المادة ٣/٥٠٢ من قانون المرافعات التى توجب بيان اسماء المحكمين فى اتفاق التحكيم أو فى اتفاق مستقل . لا يترتب عليها استبعاد تطبيق القانون الأجنبى الواجب التطبيق . علة ذلك .

• . وحيث ان الطعن أقيم على خمسة اسباب تنعى بها الطاعنة على الحكم المطعون فيه الخطأ فى تطبيق القانون وفى بيان ذلك تقول انه يجب لاعمال شرط التحكيم ان يكون صحيحا طبقا للقانون المصرى حتى لو كان قد اتفق على اجراء التحكيم فى الخارج ، ولما كان الدفع بعدم قبول الدعوى لسبق الاتفاق على التحكيم هو فى حقيقته دفع بعدم الاختصاص وكانت المحاكم المصرية تختص طبقا للمادة ٣٠ من قانون المرافعات بالدعاوى التى ترفع على الاجنبى الذى ليس له موطن أو محل اقامة فى مصر فان على القاضى الوطنى طبقا للمادة ٢٢ من القانون المدنى قبل ان يتخلى عن اختصاصه

للمحكمين في الخارج أن يثبت من صحة شرط التحكيم طبقاً لقانونه ولما كانت المادة ٣/٥٠٢ من قانون المرافعات قد أوجبت تعيين اشخاص المحكمين في الاتفاق على التحكيم فان الحكم المطعون فيه اذ اعتبر شرط التحكيم الوارد بسند الشحن صحيحاً رغم خلوه من بيان اسماء المحكمين ورتب على ذلك قضاءه بتأييد الحكم الابتدائي الذي قضى بعدم قبول الدعوى فانه يكون قد اخطأ في تطبيق القانون بما يوجب نقضه .

وحيث ان هذا النعى غير سديد ، ذلك انه لما كان الثابت في الدعوى أن شرط التحكيم الوارد بسند الشحن قد نص على احالة كل ما ينشأ من نزاع الى ثلاثة محكمين بمدينة جوتنبرج ، وكان المشرع قد أقر الاتفاق على اجراء التحكيم في الخارج ولم ير في ذلك ما يمس النظام العام فانه يرجع في تقرير صحة شرط التحكيم وترتيبه لآثاره الى قواعد القانون السويدي باعتباره قانون البلد الذي اتفق على اجراء التحكيم فيه بشرط الا يكون في قواعد ذلك القانون ما يخالف قواعد النظام العام في مصر . واذا كانت المادة ٣/٥٠٢ من قانون المرافعات بما اشترطته من وجوب بيان اسماء المحكمين في اتفاق التحكيم أو في اتفاق مستقل — وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة — لا تتعلق بالنظام العام فان مخالفتها لا تنهض مبرراً لاستبعاد تطبيق القانون الاجنبي الواجب التطبيق واذا التزم الحكم المطعون فيه هذا النظر فان النعى عليه بالخطأ في تطبيق القانون يكون على غير أساس .

- (الطعن ٣٢٦ سنة ٥١ ق جلسة ١٣/١/١٩٨٦ لم ينشر بعد)
(الطعن ١٢٥٩ سنة ٤٩ ق جلسة ١٣/٦/١٩٨٣ لم ينشر بعد)
(الطعن ٢٤٥ سنة ٥٠ ق جلسة ٢١/١/١٩٨٥ لم ينشر بعد)

٦٣ - جواز الاتفاق على اجراء التحكيم فى الخارج . الرجوع فى شأن صحة شرط التحكيم وترتيبه لآثاره الى قواعد قانون البلد الذى اتفق على اجراء التحكيم فيه .

. وحيث ان مما تنعى به الطاعنة بالسبب الأول من أسباب الطعن على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ فى تطبيقه وتأويله وفى بيان ذلك تقول ان الحكم اعتبر شرط التحكيم الوارد بسند الشحن باطلا لعدم تعيين اشخاص المحكمين فى اتفاق التحكيم أو فى اتفاق مستقل اعمالا لنص المادة ٣/٥٠٢ من قانون المرافعات ولما كان شرط التحكيم قد تضمن الاتفاق على احالة أى نزاع ينشأ عن سند الشحن الى ثلاثة محكمين فى لندن فان الحكم بتطبيقه القانون المصرى على تحكيم متفق على اجرائه فى لندن ومن ثم يخضع للقانون الانجليزى فانه يكون قد خالف القانون وأخطأ فى تطبيقه وتأويله .

وحيث ان هذا النعى شديد ، ذلك انه لما كان الثابت ان شرط التحكيم الوارد بسند الشحن موضوع الدعوى قد نص على احالة كل ما ينشأ عنه من نزاع الى التحكيم فى لندن ، وكان المشرع قد أقر الاتفاق على اجراء التحكيم فى الخارج ولم ير فى ذلك ما يمس النظام العام فانه يرجع فى تقرير صحة شرط التحكيم وترتيبه لآثاره الى قواعد القانون الانجليزى باعتباره قانون البلد الذى اتفق على اجراء التحكيم فيه بشرط الا يكون فى قواعد ذلك القانون ما يخالف قواعد النظام العام فى مصر ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد اعتبر شرط التحكيم الوارد فى سند الشحن باطلا لعدم تضمنه اسماء المحكمين طبقا لما أوجبه المادة ٣/٥٠٢ من قانون المرافعات فانه يكون قد اخطأ فى تطبيق القانون باخضاعه هذا الشرط للقانون المصرى دون القانون الانجليزى الواجب التطبيق بما يستوجب نقضه دون حاجة لبحث باقى اسباب الطعن .

(الطعن ٢٤٥ سنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٥/١/٢١ لم ينشر بعد)

قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣

(٣٦)

٦٤ — النقص في البضاعة المفرغة من السفينة عما هو ثابت بقائمة الشحن
قرينة قانونية على مظنة التهريب في حق الريان طبقا لاحكام قانون
الجمارك ٦٦ لسنة ١٩٦٣ . انتفاء القرينة في حالة النقص في
البضائع المنفرطة (الصب) في حدود التسامح وقدره ٥٪ طبقا لقرار
مدير عام الجمارك رقم ٤ لسنة ١٩٦٣ . عدم ادخال نسبة التسامح
في حساب الرسوم الجمركية المستحقة عن العجز ولا يسأل الريان الا
عما هو مستحق عن العجز الذي يجاوز هذه النسبة .

• . وحيث ان هذا النعى غير سديد ذلك انه لما كانت المادة ٣٧ من
قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ قد نصت على أن « يكون
ريانة السفن أو من يمثلونهم مسئولين عن النقص في عدد الطرود أو
محتوياتها أو في مقدار البضائع المنفرطة (الصب) الى حين استلام
البضاعة في المخازن الجمركية أو في المستودعات أو بمعرفة أصحاب
الشأن . وترفع هذه المسئولية عن النقص في محتويات الطرود اذا
كانت قد سلمت بحالة ظاهرية سليمة يرجح معها حدوث النقص
قبل الشحن ولا تكون الجهة القائمة على ادارة المخازن او
المستودعات مسئولة عن النقص في هذه الحالة وتحدد بقرار من
المدير العام للجمارك نسبة التسامح في البضائع المنفرطة زيادة أو
نقصا وكذلك النقص الجزئى في البضاعة الناشئ عن عوامل طبيعية
أو نتيجة لضعف الغلافات وانسياب محتوياتها » وكان المدير العام
للجمارك اعمالا لهذا التفويض التشريعى قد أصدر القرار رقم ٤
لسنة ١٩٦٣ الذى نص في مادته الاولى على أن « لا يجوز أن
تتجاوز نسبة الزيادة في البضائع المنفرطة (الصب) ١٠٪ ولا أن
تتجاوز نسبة النقص فيها ٥٪ ولا تستحق الضرائب والرسوم
الجمركية على ما نقص من البضاعة في حدود هذه النسبة كما لا
تستحق اية غرامة عن الزيادة والنقص في حدود هاتين النسبتين » ،
وكانت المادة ٣٨ من قانون الجمارك سالف الذكر قد نصت على

انه « اذا كان مقدار البضائع او عدد الطرود المفرغة اقل مما هو مبين في قائمة الشحن وجب على ربان السفينة أو من يمثله ايضاح اسباب النقص . واذا كانت البضائع أو الطرود الناقصة لم تشحن اصلا أو لم تفرغ أو فرغت في جهة اخرى وجب ان يكون تبرير النقص مؤيدا بمستندات جدية واذا تعذر تقديم هذه المستندات جاز اعطاء مهلة لا تتجاوز ستة أشهر لتقديمها بشرط أخذ ضمان يكفل حقوق الجمارك » ، فان مفاد هذه النصوص انه وإن كان وجود نقص في مقدار البضائع او في عدد الطرود المفرغة من السفينة عما هو مدرج في قائمة الشحن يفترض معه أن الربان قد هربه الى داخل البلاد ، ولا تنتفى هذه القرينة الا اذا برر الربان هذا النقص وفقا لما تتطلبه المادة ٣٨ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ ، فاذا عجز عن تبريره ظلت هذه القرينة قائمة في حقه والترم باداء الرسوم الجمركية المستحقة عن هذا النقص ، الا أن المشرع رأى تحديد نسبة تسامح بالنسبة للبضائع المنفرطة (الصب) بالنظر الى طريقة شحنها ، وقد حددها مدير عام الجمارك بما لا يجاوز ٥٪ في المادة الاولى من قراره رقم ٤ لسنة ١٩٦٣ ، دون ان يشترط ان يكون النقص في حدود هذه النسبة ناشئا عن اسباب او عوامل طبيعية تنبى عنها حالة البضاعة ، ولما كان غرض الشارع من ايراد هذا النص هو التسامح عن هذه النسبة من النقص في البضاعة المنفرطة بالنظر الى طريقة شحنها التي ينتفى معها افتراض تهريب هذا النقص فان ذلك يقتضى عدم ادخال النقص بالنسبة المحددة في قرار مدير عام الجمارك في حساب الرسوم الجمركية لانتفاء المسوغ لاستحقاقها اذ هي لا تستحق في حالة النقص الجزئى في البضاعة الا حيث لا تنتفى القرينة على التهريب ، وقد افترض المشرع انتفاءها في حالة النقص الذى لا يجاوز النسبة التي حددها ، اما ما جاوز هذه النسبة فان الربان يلتزم بتبريره على نحو ما تقتضى به المادة ٣٨ من قانون الجمارك فان عجز عن ذلك قامت في حقه قرينة التهريب بالنسبة للعجز الذى يجاوز نسبة التسامح والترم باداء الضرائب والرسوم الجمركية المستحقة عنه ، لما

كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد التزم هذا النظر واستبعد من
النقص الحاصل في البضائع المفرغة — وهى بضائع منفردة نسبة
التسامح وهى ٥ ٪. والزم المطعون ضدها باعتبارها ممثلة للريان
بالضرائب والرسوم الجمركية عن النقص الزائد عن نسبة التسامح
لعدم ايضاحها سببه فانه يكون قد أصاب صحيح القانون ويكون
النعى عليه بالخطأ فى تطبيق القانون وتأويله والقصور فى التسيب
على غير أساس .

(الطعن ٩١٦ سنة ٤٩ ق جلسة ١٩٨٢/١١/٢٢ لم ينشر بعد)

(٣٧)

٦٥ — استبعاد الحكم المطعون فيه مسئولية الريان عن الرسوم الجمركية
المستحقة عن العجز فى الشحنة على سند من أن مصلحة الجمارك لم
تقم الدليل على وجود هذا العجز . خطأ فى تطبيق القانون . علة
ذلك .

• وحيث أن الطعن أقيم على سبب واحد تنعى به الطاعنة على الحكم
المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ فى تطبيقه وفى تأويله وذلك من
وجهين حاصل أولهما ان النزاع بينها وبين المطعون ضدها يدور حول
الرسوم الجمركية المستحقة لها طبقا لقانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة
١٩٦٣ الا ان الحكم المطعون فيه طبق قواعد مسئولية الناقل
البحرى فى مواجهة المرسل اليه والمترتبة على عقد النقل البحرى ،
ولما كانت الطاعنة قد قدمت للمحكمة قائمة الشحن المبين بها
مقدار العجز الذى لم يفرغ فان قرينة التهريب تكون قد قامت فى
حق الريان ، وحاصل الوجه الثانى ان الحكم المطعون فيه لم يعتبر
الاستمارة رقم ٥٠ ك.م ورقة رسمية وأهدر حجبتها فى اثبات العجز
بمقوله انها من صنع الطاعنة ولم تعد اصلا لاثباته ومن ثم يكون قد
أخطأ فى تطبيق القانون وفى تأويله .

وحيث ان هذا النعى شديد ذلك ان مفاد نصوص المواد ٣٧ و ٣٨ و ١١٧ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ مجمعة — وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة — ان المشرع أقام قرينة مؤداها ان وجود نقص في مقدار البضائع المنفرطة أو في عدد الطرود المفرغة من السفينة عما هو مبين في قائمة الشحن يفترض معه أن الريان قد هرب الى داخل البلاد دون أداء الرسوم الجمركية المستحقة عليه . الا انه اجاز للريان دفع مظنة التهريب بايضاح أسباب النقص وتقديم البراهين المبررة له . واستلزم المشرع ان يكون هذا التهريب بمستندات جدية في حالات ثلاث هي عدم شحن البضاعة على السفينة أصلا وعدم تفريغها أو سبق تفريغها في ميناء آخر أما في غير هذه الحالات المحددة فان المشرع لم يقيد نقص تلك القرينة بطريق معين من طرق الاثبات ومن ثم يجوز نفيها بكافة الطرق حسبما تقضى القواعد العامة فاذا ما أوضح الريان أو من يمثله سبب النقص أيا كان مقداره وأقام الدليل عليه انتفت القرينة على التهريب واذا لم يثبت الريان سبب النقص أو ما يبرره بمستندات جدية في الحالات التي يستلزم فيها القانون ذلك ظلت القرينة قائمة في حق الريان والزم بأداء الرسوم المقررة ، لما كان ذلك وكان البين من مدونات الحكم المطعون فيه انه اقام قضاءه بانتفاء مسؤولية المطعون ضدها — بصفتها ممثلة للريان — عن الرسوم الجمركية المطالبة بها عن العجز في البضائع المفرغة على انها لم تقدم الدليل على وجود هذا العجز وان الاستمارة الجمركية ٥٠ ك.م لم تعد أصلا لاثباته ، وكان الثابت من الاطلاع على المستندات التي قدمتها الطاعنة لمحكمة الاستئناف انها تضمنت قائمة الشحن مثبتا بها العجز في البضاعة المفرغة والذي اخطرت به المطعون ضدها بموجب الاستمارة ٥٠ ك.م لتقوم من جانبها بتوضيح أسباب عدم تفريغ هذا العجز فكان جوابها انها سوف توافي المصلحة الطاعنة بالنتيجة بعد اجراء البحث ، فان الحكم المطعون فيه اذ استبعد مسؤولية المطعون ضدها عن الرسوم الجمركية المستحقة عن العجز في الشحنة والذي تضمنته قائمة الشحن وأثبتته المصلحة الطاعنة

فى الاستارة رقم ٥٠ ك.م وأخطرت به المطعون ضدها ، بمقوله ان المصلحة لم تقدم الدليل على وجود هذا العجز يكون قد نفى عن الربان قرينة التهريب التى أقامها المشرع فى هذه الحالة دون أن يوضح الربان أو من يمثله سبب النقص ويقيم الدليل عليه وهو ما يعيبه بمخالفة القانون والخطأ فى تطبيقه وتأويله ويستوجب نقضه .

(الطن ٥٣٥ سنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٥/٢/٤ لم ينشر بعد)

(الطن ٢٨٧ سنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٥/٢/٤ لم ينشر بعد)

(٣٨)

٦٦ — استناد الحكم فى التدليل على نفى وجود التلف الى ان ملف الرسالة المودع بالجمارك لم يشر اليه ، وأن المحكمة لا تظمن الى تقرير المعاينة لعدم بيانه سبب التلف . فساد فى الاستدلال .

• وحيث إن الطعن أقيم على سبب واحد تنعى به الطاعنة على الحكم المطعون فيه القصور فى التسبب وفساد الإستدلال ومخالفة الثابت بالأوراق وبيانا لذلك تقول إن الحكم بنى قضاءه برفض طلب التعويض عن التلف الحاصل بالرسالة على أن ملف الرسالة المودع بالجمر ك ، والذي إطلع عليه خبير الدعوى — قد خلا مما يشير إلى وجود ذلك التلف وأن تقرير المعاينة « تقرير مانلى » المقدم من الطاعنة لم يبين سبب التلف الذى أشار إلى وجوده بالرسالة ، فى حين أن حكم ندب الخبير الصادر من محكمة أول درجة حدد مهمته فى التحقق من العجز لذا — فإن أعماله لم تتناول التحقق من التلف الذى لا ينفى وجوده خلو ملف الرسالة بالجمارك مما يدل عليه لأن مسؤولية الناقل قبل مصلحة الجمارك تنحصر فيما يظهر من نقص فى وزن الرسالة دون ما قد يعتريها من تلف بينما تتسع مسؤوليته قبل المرسل اليه لتشمل كل ما ينال الرسالة من تلف أو عجز ، أما ما قرره الحكم من أن تقرير المعاينة المقدم قد جاء مجهلاً لم يفصح عن سبب التلف فهو يخالف الثابت بالأوراق ذلك أن — التقرير تضمن بيان سبب التلف وطريقة حساب

التعويض عنه وهو ما يعيب الحكم بالقصور وفساد الإستدلال .

وحيث إن هذا النعى فى محله ذلك أن محكمة الموضوع وإن كان لها السلطة التامة فى تقدير أدلة الدعوى وبحث مستنداتها وإستخلاص الصحيح الثابت منها إلا أن ذلك مشروط بأن يكون هذا الإستخلاص وذلك التقدير قائما على أسباب سائغة تكفى لحمل قضاء الحكم ، لما كان ذلك وكان البين من مدونات الحكم المطعون فيه أنه إستند فى التدليل على نفى وجوه التلف إلى أن ملف الرسالة المودع بالجمارك لم يشر إليه وأن المحكمة لا تطعن إلى ما حواه تقرير المعاينة من وجود تلف بالرسالة لأنه لم يفصح عن سببه ، وهذا الذى قرره الحكم ينطوى على فساد فى الإستدلال فضلا عن مخالفة الثابت بالأوراق ذلك أن مسئولية شركات الملاحة قبل مصلحة الجمارك طبقا لأحكام القانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ تنحصر فى النقص الحاصل فى البضائع المفرغة عن الثابت بقائمة الشحن لشبهة تهريبه إلى داخل البلاد ومن ثم فإن خلو ملف الرسالة الخاص بالجمارك مما يشير إلى وجود تلف بها لا يدل بذاته على سلامة الرسالة وخلوها مما يعيبها وإذ كان الثابت من تقرير المعاينة المودع بملف الطعن أنه أوضح أن سبب التلف الذى أصاب بعض أجولة الدقيق هو الصدمات والحركة وإحتكاك الأجولة وإستعمال الخطاطيف داخل عنابر الباخرة وإختلاط الأجولة بالماء المالح حسبما دل عليه تقرير التحليل الكيماوى فإن الحكم المطعون فيه إذ أقام قضاءه على أن التقرير لم يفصح عن سبب التلف يكون قد خالف الثابت بالأوراق فضلا عن قصوره وفساد إستدلاله بما يستوجب نقضه .

(الطعن ٥٤٦ سنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٣/٣/٢٨ لم ينشر بعد)

(٣٩)

٦٧ — دفاع مصلحة الجمارك المستند الى القرارين الجمهوريين رقمى ٢١١٠ لسنة ١٩٦٣ ، ٤١٧ لسنة ١٩٦٥ بانتفاء مسئوليتها عن العجز فى

الرسالة المودعة بالمخازن الجمركية باعتبارها فى حيازة الهيئة العامة لميناء الاسكندرية التى أصبحت بموجب هذين القرارين هى المسئولة عن إدارة المخازن والمستودعات داخل الدائرة الجمركية . دفاع جوهرى . اغفال الرد عليه . قصور .

• وحيث إن مما تنعاه الطاعنة بالسببين الثانى والثالث على الحكم المطعون فيه القصور فى التسيب والفساد فى الإستدلال ، وفى بيان ذلك تقول إن الحكم قضى بالإلزام الطاعنة بالمبلغ المحكوم به على أساس أنها إستلمت رسالة فول الكاكاو وأودعتها المخازن التابعة لها بالميناء وبالتالى تكون مسئولة عما لحقها من عجز أثناء حيازتها لها فى حين أنه بمقتضى القرار الجمهورى رقم ٢١١٠ لسنة ١٩٦٣ بإنشاء المؤسسة المصرية العامة لميناء الإسكندرية والقرار الجمهورى رقم ٤١٧ لسنة ١٩٦٥ بتحديد الأصول المملوكة للدولة التى تؤول اليها أصبحت المؤسسة المصرية العامة لميناء الإسكندرية هى الجهة المختصة بإنشاء وإدارة وإستغلال المخازن والمستودعات والمساحات الواقعة داخل الدائرة الجمركية وقد آلت اليها تلك المخازن والمستودعات وبذلك أصبحت الطاعنة غير مسئولة عن حيازة البضائع المودعة بالمخازن المذكورة وقدمت الطاعنة مذكرة بهذا الدفاع أمام محكمة الإستئناف فى جلسة ١٩٧٨/١/٢٧ — إلا أن الحكم المطعون فيه إنتهى إلى إعتبارها مسئولة عن عجز دون أن يبين فى أسبابه كيف إنتقى هذه الحقيقة التى قام عليها مما يعد قصورا مبطلا للحكم كما أنه ذهب إلى مسئولية الطاعنة عندما إتخذت موقف الدفاع ودرء المسئولية عنها دون أن يقدم الحكم الدليل على إستلام البضاعة من الشركة المطعون ضدها الثانية وأن الرسالة كانت فى حيازتها .

وحيث إن هذا النعى فى محله ، ذلك أن البين من مدونات الحكم المطعون فيه أن مصلحة الجمارك الطاعنة قدمت أمام محكمة الإستئناف مذكرة بدفاعها دفعت فيها بعدم قبول الدعوى لرفعها على غير ذى صفة لان المخازن الجمركية والمستودعات لا

تخضع لإدارتها ، كما يبين من الصورة الرسمية لهذه المذكرة المودعة ملف الطعن أن الطاعنة أسست دفعها على أن الهيئة العامة لميناء الإسكندرية أصبحت بعد صدور القرار الجمهورى رقم ٢١١٠ لسنة ١٩٦٣ والقرار الجمهورى رقم ٤١٧ لسنة ١٩٦٥ هى المسئولة عن إدارة المخازن والمستودعات داخل الدائرة الجمركية أما مصلحة الجمارك فقد إنحصرت دورها فى تطبيق التعريفات الجمركية على البضائع المنصرفة فقط وإذ كان الحكم المطعون فيه قد أورد فى مدوناته رداً على هذا — الدفاع قوله « وحيث إن الثابت من الأوراق ومن مراحل النزاع أن المستأنفة (المطعون ضدها الأولى) إختصت مصلحة الجمارك تأسيساً على أن البضاعة دخلت فى حوزتها بعد إستلامها من الشركة المستأنف عليها الأولى (المطعون ضدها الثانية) وبعد ذلك لحق بها عجز تسأل عنه مصلحة الجمارك وظلت هذه الأخيرة تدافع عما هو منسوب اليها وتدفع عنها المسئولية وإذا كان ذلك فيكون للمستأنفة (شركة مصر للتأمين) ثمة مصلحة مباشرة فى مساءلة الجمارك عما تذهب اليه من وجود عجز فى الرسالة التى كانت فى حوزة مصلحة الجمارك ويكون للأخيرة صفة فى هذا التقاضى وينبنى على ذلك أن يضحى الدفع المبدى من الجمارك بعدم قبول الدعوى لرفعها على غير ذى صفة جديراً بالرفض » وكان هذا الذى إنتهى اليه الحكم المطعون فيه لا يواجه دفاع الطاعنة المستند الى القرارات الجمهوريين رقمى ٢١١٠ سنة ١٩٦٣ و ٤١٧ لسنة ١٩٦٥ من أن الرسالة لم تكن فى حيازتها وإنما كانت فى حيازة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية وهو دفاع جوهري من شأنه لو صح أن يغير وجه الرأى فى الدعوى وإذ إجتزأ الحكم المطعون فيه عن ذلك بإفتراض أن البضاعة بعد تفريغها كانت فى حوزة مصلحة الجمارك ورتب مسئوليتها عن العجز الذى لحقها فى تلك الأثناء مستنداً على ذلك بأنها ظلت تدافع عما هو منسوب اليها وتدفع عنها المسئولية فإنه يكون فضلاً عن فساد استدلاله قد جاء مشوباً بالقصور فى التسييب بما يستوجب نقض مع الإحالة دون حاجة إلى بحث باقى أوجه الطعن .

(الطعن ٥٤٢ سنة ٤٨ ق جلسة ١٩٨٣/٣/٢٨ لم ينشر بعد)

٦٨ — ليس من شأن نظام « تسليم صاحبه » تغيير مسئولية الريان قبل مصلحة الجمارك . استمرار مسئوليته عن البضاعة حتى تمام التسليم .

٦٩ — انتهاء الحكم بالمخالفة للثابت بالأوراق الى أن المستندات لا تفيد على وجه اليقين وجود نقص في البضائع ونفيه عن الريان قرينة التهريب مجرد ورود البضائع تحت نظام تسليم صاحبه دون أن يوضح الريان أو من يمثله سبب النقص ويقيم الدليل عليه . مخالفة للثابت بالأوراق وفساد في الاستدلال ومخالفة للقانون .

• وحيث ان الطعن أقيم على سببين تنعى الطاعنة بالسبب الاول على الحكم المطعون فيه مخالفة للثابت في الاوراق والفساد في الاستدلال وفي بيان ذلك تقول ان الحكم أقام قضاءه — معتقدا أسباب الحكم الابتدائي — على خلو الاستمارة رقم ٥٠ ك.م المحررة بمعرفة الجمارك من اثبات العجز على وجه دقيق ومحدد ، في حين أن الثابت بهذه الاستمارة ان هناك نقصا قدره ١٨٨٣٦٠ كيلوجراما واذ لم يعتد الحكم بما تضمنته الاستمارة المشار اليها وما ثبت من أذن الافراج عن الرسالة المرفقة بالاوراق من أن الكمية المفرج عنها قدرها ١٩١٦٤٠ كيلوجراما من اجمالى الرسالة وقدرها ٣٨٠٠٠٠ كيلوجراما كما ورد بقائمة الشحن فانه يكون قد خالف الثابت بالاوراق وشابه فساد في الاستدلال . وحاصل النعى بالنسب الثانى مخالفة الحكم المطعون فيه للقانون وبيانا لذلك تقول الطاعنة ان الحكم اعتمد فى قضائه برفض الدعوى على أن الرسالة وردت طبقا لنظام « تسليم صاحبه » وسلمت الى المرسل اليه من عنابر السفينة مباشرة وأن النقص لم يكتشف الا عند الافراج عن البضاعة ورتب على ذلك اعفاء الريان من مسئوليته عن الرسوم الجمركية المستحقة عن النقص فى حين أن أساس هذه المسئولية هى قيام مظنة التهريب فى حق الريان حتى يوضح سبب النقص ويقيم الدليل عليه بالطرق المحددة فى المادتين ٣٧ و ٣٨ من قانون الجمارك رقم

٦٦ لسنة ١٩٦٣ ولا تختلف هذه المسؤولية في حالة التسليم طبقاً لنظام « تسليم صاحبه » عنها في غيره من نظم التسليم مما يعيب الحكم بمخالفة القانون .

وحيث ان النعى بالسببين سديد ، ذلك أن قضاء هذه المحكمة قد جرى على ان مفاد نصوص المواد ٣٧ و ٣٨ و ١١٧ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ مجتمعة ان المشرع أقام قرينة مؤداها أن وجود نقص في مقدار البضائع المنفرطة أو في عدد الطرود المفرغة من السفينة عما هو مبين في قائمة الشحن يفترض معه أن الريان قد هرب الى داخل البلاد دون أداء الرسوم الجمركية المستحقة عليه ، الا أنه اجاز للريان دفع مظنة التهرب بايضاح اسباب النقص وتقدير البراهين المبررة له فاذا ما أوضح الريان أو من يمثله سبب النقص أيا كان مقداره وأقام الدليل عليه بالطرق التى استلزمها القانون انتفتت القرينة على التهرب والا ظلت تلك القرينة قائمة في حقه والتزم بأداء الرسوم المقررة ، وأن مؤدى نظام « تسليم صاحبه » أن يقوم الناقل بتسليم البضاعة مباشرة الى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل المخازن الجمركية والى أن يتم هذا التسليم تبقى البضاعة في حراسة الناقل ويكون مسئولاً عنها ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد أسس قضاءه على أن استمارة الجمارك رقم ٥٠ ك.م قد خلت مما يثبت العجز على وجه يقينى ومحدد وان الثابت ببيان مأمور قسم ثان المؤرخ ١٩٦٧/٩/٦ ان العجز اكتشف عند صرف الرسالة التى وردت تحت نظام تسليم صاحبه وسلمت الى المرسل اليه من عنابر السفينة مباشرة ورتب على ذلك انتفاء مسئولية المطعون ضدها — بصفتها ممثلة للريان — عن الرسوم المستحقة عن النقص في البضاعة موضوع الدعوى ، وكان يبين من الاطلاع على الاستمارة رقم ٥٠ ك.م وبيان مأمور قسم ثانى — المرفقين بأوراق الطعن — أن جملة الرسالة كما وردت في قائمة الشحن ٣٨٠٠٠٠ كيلوجرام وان المنصرف منها ١٩١٦٤٠ كيلوجرام بعجز قدره ١٨٨٣٦٠ كيلوجرام وكان نظام « تسليم

صاحبه « على نحو ما سلف بيانه ليس من شأنه تغيير مسئولية الريان قبل مصلحة الجمارك عن كل نقص في البضائع عن الثابت بقائمة الشحن، فان الحكم المطعون فيه اذا انتهى الى ان المستندين المشار اليهما لا يفيدان على وجه اليقين وجود نقص في البضائع ونفى عن الريان قرينة التهريب التى اقامها المشرع لمجرد ورود البضائع تحت نظام تسليم صاحبه دون أن يوضح الريان أو من يمثله سبب النقص ويقيم الدليل عليه فانه يكون قد خالف الثابت بالأوراق وشابه فساد فى الاستدلال فضلا عن مخالفة القانون بما يستوجب نقضه .

(الطعن ٤٥٦ سنة ٤٦ ق جلسة ١٩٨٤/١/٩ لم ينشر بعد)

(٤١)

٧٠ — الحكم بانتفاء مسئولية الريان عن الرسوم الجمركية المستحقة عن النقص فى الرسالة استنادا الى ما جاء بتقرير الخبير من عدم معرفة تاريخ اكتشاف العجز وسببه رغم ما ثبت من ذات التقرير من اكتشاف العجز قبل تسليم الرسالة. مخالفة للثابت بالأوراق ونفى لقرينة التهريب بغير الطريق الذى رسمه القانون .

. وحيث ان الطعن أقيم على سببين تنعى بهما مصلحة الجمارك الطاعنة على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ فى تطبيقه وتأويله ومخالفة الثابت بالأوراق ، وفى بيان ذلك تقول ان الحكم المطعون فيه أقام قضاءه على أنه لم يثبت أن العجز حصل قبل التسليم ، وأن الخبير أثبت فى تقريره أنه لم يتبين سبب العجز ولا تاريخ اكتشافه فى حين أن الثابت من هذا التقرير ان العجز المدعى به تم اكتشافه قبل تسليم الرسالة الى شركة المستودعات المصرية وتم اخطار الشركة المطعون ضدها بهذا العجز بموجب الاستمارة ٥٠ ك.م ولم تتقدم الشركة بأى تبرير له ، ومن ثم فانها تلتزم بالرسوم الجمركية المقررة عملا باحكام المواد ٣٧ ، ٣٨ ، ١١٧ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ .

وحيث ان هذا النعى بشقيه فى محله ، ذلك أن مفاد نصوص المواد ٣٧ ، ٣٨ ، ١١٧ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ مجتمعة — وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة — ان المشرع أقام قرينة مؤداها ان وجود نقص فى مقدار البضائع المنفرطة أو فى عدد الطرود المفرغة من السفينة عمّا هو مبين فى قائمة الشحن يفترض معه أن الريان قد هربه الى داخل البلاد دون أداء الرسوم الجمركية المستحقة عليه ، الا أنه أجاز للريان دفع مظنة التهريب بايضاح أسباب النقص وتقديم البراهين المبرره له ، واستلزم المشرع أن يكون هذا التقرير بمستندات جدية فى حالات ثلاثة هى عدم شحن البضاعة على السفينة أصلا وعدم تفريغها وسبق تفريغها فى ميناء آخر ، أما فى غير هذه الحالات المحددة فان المشرع لم يقيد نقص تلك القرينة بطريق معين من طرق الاثبات ، ومن ثم يجوز نفيها بكافة الطرق حسبما تقضى به القواعد العامة ، فاذا ما أوضح الريان أو من يمثله سبب النقص أيا كان مقداره وأقام الدليل عليه ، انتفت القرينة على التهريب ، واذا لم يثبت أحدهما سبب النقص أو ما يبرره بمستندات جدية فى الحالات التى يستلزم فيها القانون ذلك ظلت تلك القرينة قائمة فى حق الريان وألزم بأداء الرسوم المقررة، لما كان ذلك ، وكان الثابت بتقرير الخبير المقدمة صورته ضمن أوراق الطعن وجود نقص فى عدد الطرود المفرغة قدره « صندوقان » من الحديد المصنع فى مشمول البوليصه رقم ٢٣ ، وطردان أحدهما صندوق والآخر جرار فى مشمول البوليصه رقم ٤٣ ومؤشر بذلك على قائمة الشحن من مدير المخازن فى ١٦/٦/١٩٧١ وقد ذيل هذا البيان بخاتم الشركة المطعون ضدها ، كما أثبت الخبير فى تقريره أنه اطلع على خطاب صادر من شركة المستودعات المصرية يوضح أن الرسالة سلمت اليها يوم ١٧/٦/١٩٧٦ وأودعت مخزن (١٥) فى الفترة من ١٧/٦/١٩٧١ حتى ٣٠/٦/١٩٧١ ناقصة العجز المدعى به ، مما يؤكد اكتشافه قبل هذا التسليم ، ولما كان الحكم المطعون فيه قد أقام قضاءه أساسا بعدم التزام الشركة المطعون

ضدها بالرسوم الجمركية المستحقة عن النقص المشار اليه استنادا الى ما جاء بتقرير الخبير من انه لم يتوصل لمعرفة تاريخ اكتشاف النقص وسببه ، فان الحكم يكون فضلا عن مخالفته للثابت بالأوراق ، قد نفى عن الريان قرينة التهريب التى أقامها المشرع فى هذه الحالة دون أن يوضح الريان أو من يمثله سبب النقص أو يقيم الدليل عليه ، وهو ما يعيب الحكم بمخالفة القانون والخطأ فى تطبيقه وتأويله ويستوجب نقضه .

(الطعن ٤٩٥ سنة ٤٩ ق جلسة ١٩٨٣/١١/٢١ لم ينشر بعد)

(٤٢)

٧١ — اغفال الحكم الأخذ بالدلالة المستفادة من الاستمارة ٥٠ ك.م فى اثبات مقدار العجز . مخالفة للثابت بالأوراق وقصور فى التسيب .

• وحيث أن الطعن أقيم على سببين تنعى بهما الطاعنة على الحكم المطعون فيه مخالفة للثابت بالأوراق والقصور فى التسيب وفى بيان ذلك تقول ان الحكم بنى قضاءه برفض الدعوى على ان البضاعة شحنت صبا وأن العجز المدعى به وقدره ٢/٥٨ طنا يدخل فى حدود نسبة التسامح المقررة قانونا فلا تستحق عنه رسوم جمركية وهذا الذى ذهب اليه الحكم يخالف الثابت فى الأوراق وينطوى على قصور فى التسيب . ذلك أنه وأن كانت صحيفة الاستئناف قد ورد بها ان مقدار العجز فى البضاعة هو ٢/٥٨ طنا — إلا أن الطاعنة تداركت هذا الخطأ المادى فى مذكرتها الختامية المقدمة لمحكمة الاستئناف حيث أحالت فى شأن اثبات مقدار العجز الى الاستمارة رقم ٥٠ ك.م — المودعة بالملف الابتدائى — ولما كان الثابت بالاستمارة المشار اليها أن العجز يبلغ ٧٠٢/٥٨٠ طنا — وكان الحكم المطعون فيه قد أغفل دلالة تلك الاستمارة فى اثبات حقيقة مقدار العجز فانه يكون قد خالف الثابت فى الأوراق وعاره القصور فى التسيب .

وحيث أن هذا النعى صحيح — ذلك أنه لما كان البين من

مدونات الحكم المطعون فيه أنه أقام قضاءه برفض الدعوى على ما انتهى اليه من أن البضاعة شحنت صبا وأن العجز المدعى به وقدره ٢/٥٨ طنا يدخل في حدود نسبة التسامح المقررة قانونا فلا تستحق عنه رسوم جمركية — وكان الثابت من المذكرة الختامية التي قدمتها الطاعنة لمحكمة الاستئناف — أثناء فترة حجز الدعوى للحكم — والمرفق صورتها الرسمية ضمن أوراق الطعن — أنها أحالت في شأن اثبات مقدار العجز الى الاستمارة رقم ٥٠ ك.م المقدمة منها لمحكمة أول درجة — والمودعة ملف الطعن — وكان الثابت بتلك الاستمارة أن مقدار العجز في البضاعة المشحونة يبلغ ٧٠٢/٥٨٠ طنا — فان الحكم المطعون فيه اذ التفت عن الأخذ بالدلالة المستفادة من المستند المذكور في اثبات حقيقة مقدار العجز وأغفل التحدث عنه — فانه يكون فضلا عن مخالفته الثابت في الأوراق قد شابه قصور في التسبيب بما يتعين نقضه .

(الطعن ١٤٠١ سنة ٤٩ ق جلسة ١٤/١١/١٩٨٣ لم ينشر بعد)

(٤٣)

٧٢ — الحكم بانتفاء مسئولية الريان بغير أن ينفي قرينة التهريب بالطرق المقررة قانونا . خطأ .

• وحيث ان مما ينعه الطاعن على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ في تطبيقه وتأويله . وفي بيان ذلك يقول ان الحكم أقام قضاءه بتأييد الحكم الابتدائي برفض الدعوى على ما أورده ذلك الحكم في أسبابه من أن الرسالة — محل النزاع — وريت تحت نظام تسليم صاحبه — فيوس وأن من مقتضى هذا النظام حصول التسليم قبل التفريغ وعلى ظهر السفينة واذ خلت الأوراق مما يقطع بأن العجز حدث قبل التفريغ وليس أثناء عملية التفريغ وبسببها فقد انتفت مسئولية الريان عن هذا العجز — في حين أن مؤدى نصوص المواد ٣٧ ، ٣٨ ، ١١٧ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ أن الريان يكون مسئولاً مباشرة أمام مصلحة الجمارك عن

كل عجز غير مبرر في شحنة السفينة ولا يعفيه من ذلك ما قد يدعيه من أن المرسل اليه استلم البضاعة على ظهر السفينة قبل الشروع في عملية التفريغ — ذلك أن مسؤولية الريان قبل مصلحة الجمارك مسؤولية مستقلة عن مسؤوليته أمام صاحب الرسالة التي تنتهى في ظل نظام تسليم صاحبه بمجرد تسليمها اليه في الميناء المتفق عليه بينما تبقى مسؤوليته أمام مصلحة الجمارك قائمة لحين حصول المطابقة وبعد أتمام اجراءات القيد والمراجعة .

وحيث ان هذا النعى شديد — ذلك أن مفاد نصوص المواد ٣٧ ، ٣٨ ، ١١٧ من قانون الجمارك الصادر بالقانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ — وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة أن « المشرع قد أقام قرينة مؤداها أن وجود نقص في مقدار البضائع المنفرطة أو في عدد الطرود المفرغة من السفينة عما هو مبين في قائمة الشحن يفترض معه أن الريان قد هربه الى داخل البلاد دون أداء الرسوم الجمركية المستحقة عليه الا أنه أجاز للريان دفع مظنة التهريب هذه بايضاح أسباب النقص وتقديم البراهين المبررة له — واستلزم المشرع أن يكون هذا التبرير بمستندات جديدة في حالات ثلاث هى عدم شحن البضاعة على السفينة من ميناء الشحن أصلا أو عدم تفريغها من السفينة في ميناء الوصول أو سبق تفريغها في ميناء آخر — أما في غير هذه الحالات المحددة فان المشرع لم يقيد نقص قرينة التهريب بطريق معين من طرق الاثبات ، ومن ثم يجوز نفيها بكافة الطرق حسبما تقضى القواعد العامة — فاذا ما أوضح الريان أو من يمثله سبب النقص أيا كان مقداره وأقام الدليل عليه انتفت قرينة على التهريب — واذا لم يثبت الريان سبب النقص أو ما يبرره وبمستندات جديدة في الحالات التي يستلزم فيها القانون ذلك ظلت تلك القرينة قائمة في حق الريان وألزم بأداء الرسوم المقررة باعتبار أنه مسئول مباشرة أمام مصلحة الجمارك عن أى عجز يظهر في شحنة السفينة — وهى مسؤولية مستقلة عن مسؤوليته أمام صاحب الرسالة التي تنتهى — في ظل نظام تسليم صاحبه — بمجرد تسليمها اليه في الميناء المتفق عليه — بينما تبقى مسؤوليته قائمة أمام

مصلحة الجمارك ، لما كان ذلك وكان البين من مدونات الحكم المطعون فيه أنه أقام قضاءه على ما ثبت من تقرير الخبير من أن الرسالة وردت تحت نظام — فيوس — وأن مقتضى هذا النظام أن يقوم المرسل اليه دون الشركة المطعون ضدها بعملية التفريغ بعد حصول التسليم على ظهر السفينة وأن ورود الرسالة كان بتاريخ ١٩٧٠/٧/٢٦ ولكنها لم تودع المخازن الا في ١٩٧١/٥/٢٧ وقد خلت الأوراق مما يقطع بأن العجز حدث قبل التفريغ وليس أثناء عملية التفريغ وبسببها وبعد انتهاء الرحلة البحرية — وهو ما رتب عليه الحكم انتفاء مسئولية الشركة المطعون ضدها عن العجز ، ومن ثم يكون الحكم المطعون فيه قد نفى عن الريان قرينة التهريب التي أقامها المشرع في هذه الحالة دون أن يعلل الريان أو من يمثله سبب النقص وقيم الدليل عليه وهو ما يعيب الحكم بمخالفة القانون والخطأ في تطبيقه وتأويله بما يستوجب نقضه دون حاجة لبحث باقي أوجه الطعن .

(الطعن ٣٩٤ سنة ٤٩ ق جلسة ١٩٨٢/١١/١٥ لم ينشر بعد)
(الطعن ١٣٨٥ سنة ٤٩ ق جلسة ١٩٨٤/ ٢/١٣ لم ينشر بعد)

(٤٤)

٧٣ — اغفال الحكم بحث دلالة قائمة الشحن المرفقة بالأوراق والتي عرض الخبير في تقريره لما تضمنته من بيانات بشأن العجز . القضاء بانتفاء مسئولية الريان عن الرسوم الجمركية تأسيسا على عدم كفاية الاستمارة ٥٠ ك.م في اثبات العجز . قصور .

• وحيث ان مما تنعاه الطاعنة في سبب الطعن القصور في التسيب وفي بيان ذلك تقول ان الحكم اقام قضاءه برفض الدعوى على أسباب حاصلها ان الاستمارة الجمركية ٥٠ ك.م التي تضمنت بيانا بالعجز هي مجرد خطاب ترسله مصلحة الجمارك الى شركة الملاحة لاختطارها بوجود عجز في البضاعة المفرغة ، وانها بهذا الوصف لا تكفى لاثبات أن العجز لم يفرغ ، ويكون الحكم بذلك قد أغفل

بحث المستندات الأخرى المقدمة من الطاعنة وأخصها قائمة الشحن التي أعتمدت عليها في اثبات وجود العجز الكلى بالنسبة للبولىصة رقم ١١٦ والعجز الجزئى بالنسبة للبولىصة رقم ١ على النحو المبين بها تفصيلا .

وحيث ان هذا النعى سديد ذلك أن البين من مدونات الحكم المطعون فيه انه أقام قضاءه بانتفاء مسؤولية المطعون ضدها — بصفتها ممثلة للربان — عن الرسوم الجمركية المستحقة عن النقص في الشحنة ، على عدم كفاية الاستمارة الجمركية رقم ٥٠ ك.م في اثبات أن العجز الوارد بها لم يفرغ من السفينة ، في حين أن الثابت من تقرير الخبير الذى ندبته محكمة أول درجة أنه اطلع على قائمة الشحن المرفقة بأوراق الدعوى وتبين له أنها تتضمن بيانات بشأن العجز وانها موقعة من الربان ومن هذه البيانات أن مشمول البولىصة رقم ١ يبلغ ٢٥٢٧,٦٦٠ طنا من الحديد وجد به عجز قدره ١٦٣,٧٤٠ طنا تم التأشير به على قائمة الشحن ، أما البولىصة رقم ١١٦ وشمولها ٨٠٠٠ كيلوجرام فلم يفرغ شئ منه اذ لم تقدم عنها أية مستندات للافراج واعتبر العجز فيها كليا ، واذا كان الثابت ان الحكم المطعون فيه لم يعرض لما ورد في تقرير الخبير من بيانات تضمنتها قائمة الشحن بشأن العجز في الشحنة الذى اثبتته السلطات الجمركية في الاستمارة رقم ٥٠ ك.م واستبعد مسؤولية المطعون ضدها عن الرسوم الجمركية المستحقة عن النقص دون أن يقول كلمته فيما ورد بتقرير الخبير وفي بيانات قائمة الشحن فانه يكون مشوبا بالقصور في التسبيب بما يستوجب نقضه دون حاجة الى بحث باقى أوجه النعى .

(الطعن ٤٩٦ سنة ٤٩ ق جلسة ١٩٨٢/١١/٢٩ لم ينشر بعد)

٧٤ — نفى مسئولية الرّبان عن الرسوم الجمركية المستحقة عن النقص في البضاعة استنادا الى ان تقرير الخبير لم يفصح عن سبب النقص وتاريخ اكتشافه مخالفة للقانون وخطأ في تطبيقه .

• . وحيث ان مما تنعاه الطاعنة على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ في تطبيقه وفي بيان ذلك تقول ان الحكم المطعون فيه بنى قضاءه بالغاء الحكم المستأنف ورفض الدعوى على عدم مسئولية المطعون ضدها عن الرسوم الجمركية المقررة على مقدار العجز في الرسالة استنادا الى أن تقرير الخبير لم يفصح عن سبب هذا العجز وتاريخ اكتشافه وهو من الحكم خطأ في تطبيق القانون لأن — المشرع أقام قرينة مؤداها مسئولية ربانة السفن عن الرسوم الجمركية المستحقة على العجز في البضاعة المفرغة ما لم يقدموا ما يبرر هذا العجز .

وحيث ان هذا النعى شديد ذلك أن مفاد نصوص المواد ٣٧ ، ٣٨ ، ١١٧ من قانون الجمارك رقم ٦٦ سنة ١٩٦٣ مجمعة — وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة — ان المشرع اقام قرينة مؤداها أن وجود نقص في مقدار البضائع المنفرطة أو في عدد الطرود المفرغة من السفينة عما هو مبين في قائمة الشحن يفترض معه أن الرّبان قد هربه الى داخل البلاد دون أداء الرسوم الجمركية المستحقة عليه ، الا أنه أجاز للرّبان دفع مظنة التهريب بايضاح اسباب النقص وتقديم البراهين المبررة له ، واستلزم المشرع أن يكون هذا التبرير بمستندات جدية في حالات ثلاث هي عدم شحن البضاعة على السفينة أصلا أو عدم تفريغها أو سبق تفريغها في ميناء آخر أما في غير هذه الحالات المحددة فان المشرع لم يقيد نقض تلك القرينة بطريق معين من طرق الاثبات ومن ثم يجوز نفيا بكافة الطرق حسبما تقضى القواعد العامة ، فاذا ما أوضح الرّبان — أو من يمثله — سبب النقص ايا كان مقداره وأقام الدليل

عليه انتفت القرينة على التهريب واذا لم يثبت الريان سبب النقص أو ما يبرره بمستندات جديـة في الحالات التي يستلزم فيها القانون ذلك ظلت القرينة قائمة في حق الريان وألزم بأداء الرسوم المقررة ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد اقام قضاءه بانتهاء مسؤولية المطعون ضدها — بصفتها ممثلة للريان — عن الرسوم الجمركية المستحقة عن النقص في البضاعة موضوع الدعوى استنادا الى ان تقرير الخبير لم يفصح عن سبب النقص وتاريخ اكتشافه فإنه يكون قد نفى عن الريان قرينة التهريب التي أقامها المشرع في هذه الحالة دون أن يوضح الريان أو من يمثله سبب النقص ويقيم الدليل عليه مما يعيبه بمخالفة القانون والخطأ في تطبيقه بما يستوجب نقضه دون حاجة لبحث باقي اسباب الطعن .

(الطعن ٤٧٢ سنة ٤٩ ق جلسة ١٩٨٢/١١/٢٢ لم ينشر بعد)

(٤٦)

٧٥ — وجود الرسالة بالكامل عند تحقق الواقعة المنشئة للرسوم الجمركية بالافراج عنها . أثره . عدم مسؤولية الريان عما يكتشف من عجز عند صرف الرسالة .

• إن المواد ٣٧ ، ٣٨ ، ١١٨ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ إذ تقرر مسؤولية الريان أو من يمثله عن سداد الرسوم الجمركية المستحقة عن العجز غير المبرر في البضاعة المفرغة من السفينة عما هو مبين في قائمة الشحن فإنها تلزم المرسل اليه بالرسوم المستحقة على الرسالة في حدود ما يفرج عنه منها ، لما كان ذلك وكانت المحكمة قد إستخلصت وجود الرسالة بالكامل عند تحقق الواقعة المنشئة للرسوم الجمركية وهي الافراج عن البضاعة وانه تم الافراج عن الشحنة كاملة بعد أن قامت المرسل اليها بسداد الرسوم الجمركية المستحقة عنها وان العجز المدعى به لم يكتشف الا عند صرف الرسالة ورتبت المحكمة على ذلك انه لا

يحق للمصلحة الطاعنة ان تطالب بالرسوم الجمركية عن هذا العجز ، واذ كان هذا الاستخلاص سائغا وله اصله الثابت بالاوراق ويتفق وصحيح القانون باعتبار ان الافراج عن البضاعة هو الواقعة المنشئة لاستحقاق الرسوم الجمركية .

(الطن ٧٣٢ سنة ٤٩ ق جلسة ١٩٨٣/٥/٣٠ لم ينشر بعد)

الصفة في الدعوى

(٤٧)

٧٦ — اختصاص شركة التوكيلات الملاحية بصفتها وكيلة عن ملاك السفينة الناقلة وربانها ، ترك الخصومة بالنسبة للملاك لا يمتد الى الربان .

. وحيث ان الطعن اقيم على ثلاث أسباب تنعى الطاعتان بالسببين الثانى والثالث منها على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ فى تطبيقه ومخالفة الثابت بالاوراق وفى بيان ذلك تقولان ان الحكم اقام قضاءه بالغاء الحكم المستأنف وباتهاء الدعوى على ان الطاعتين اختصاصتا الشركة المطعون ضدها امام محكمة اول درجة بصفتها وكيلة عن ملاك السفينة ورتب على تنازلهما عن محاصمة هؤلاء الملاك انتهاء الدعوى ، فى حين أن الخصومة لم تقتصر على ملاك السفينة انما امتدت الى ربان السفينة أيضا اذ الثابت من صحيفة افتتاح الدعوى أن الطاعتين اختصاصتا الشركة المطعون ضدها بصفتين أولهما صفتها كوكيل عن ملاك الباخرة وثانيهما صفتها كوكيل عن الربان وتنازل الطاعتين عن محاصمة الملاك لا يعنى التنازل عن أصل الحق المرفوع به الدعوى والذى لازال قائما فى مواجهة الربان .

وحيث ان هذا النعى فى محله ذلك انه لما كان مفاد نص المادة ١٤٣ من قانون المرافعات أن الاثر المترتب على ترك الخصومة هو زوال الآثار التى تترتب على رفعها بالنسبة للخصوم الذين أنهى

المدعى الخصومة قبلهم دون أن يمس ذلك اصل الحق المرفوعة به الدعوى ، وكان لا يوجد فى القانون ما يحول دون توجيه الدعوى لشخص واحد بصفتين طالما اقترن اسمه بهاتين الصفتين ، وكان الثابت من مدونات الحكم الابتدائى أن الطاعتين اختصمتا الشركة المطعون ضدها بصفتها وكيلة عن ملاك السفينة الى جانب صفتها كوكيل عن ربان السفينة ، فان الحكم المطعون فيه اذ قصر صفة المطعون ضدها فى الخصومة على كونها وكيلة عن ملاك الباخرة ورتب على ترك الخصومة بالنسبة للملاك السفينة انتهاء الدعوى يكون قد خالف الثابت بالاوراق فضلا عن مخالفته القانون والخطأ فى تطبيقه بما يوجب نقضه دون حاجة لبحث باقى أوجه الطعن .

(الطعن ١٨٨ سنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٥/١/١٤ لم ينشر بعد)

(٤٨)

٧٧ — أساس المصلحة فى الطعن الضرر الذى ينطوى عليه الحكم بالنسبة الى الطاعن أيا كان مركزه فى الدعوى .

٧٨ — يشترط فيمن يختصم فى الطعن ان يكون قد افاد من الوضع القانونى الناشئ عن الحكم بحيث تكون له مصلحة فى الدفاع عن الحكم حين صدوره .

٧٩ — القضاء بعدم قبول الدعوى بالنسبة لأحد المختصمين فرفعها على غير ذى صفة . تأييد هذا الحكم استئنافيا . مؤداه . جواز اختصاص الخصم المحكوم بعدم قبول الدعوى بالنسبة له فى الطعن بالنقض على هذا الحكم .

• وحيث ان الوقائع — على ما يبين من الحكم المطعون فيه وسائر أوراق الطعن — تتحصل فى ان الشركة المطعون ضدها الاولى (شركة شبرا للصناعات الهندسية) أقامت الدعوى رقم ١٨١٤ لسنة ١٩٧٨ تجارى كلى الاسكندرية على الشركة المطعون ضدها الثانية (شركة الاسكندرية للتوكيلات الملاحية) بصفتها وكيلة عن

ملاك السفينة « سنيارمونيا » وعلى الشركة الطاعنة طالبة الزام الاولى بأن تؤدى اليها مبلغ ١٥٦,٤١٧,١٧٢ جنيها بالإضافة الى مبلغ ١٥٦,٤١٧ جنيها مصاريف ادارية وبالزام الشركة الطاعنة بأن تقدم ما تحت يدها من مستندات تثبت مسؤولية ملاك السفينة المشار اليها والتي تنوب عنها الشركة المطعون ضدها الثانية ، وقالت المطعون ضدها الاولى بيانا لدعواها انها شحنت على السفينة المذكورة رسالة من قضبان النحاس وزن ١٠٠/٦٢٧ طنا من ميناء هامبورج وعند استلام الشحنة بميناء الاسكندرية في ١٩٧٨/٥/٢٢ تبين ان بها عجزا قدره ١٤٧ طنا تسأل عنه المطعون ضدها الثانية بصفتها وكيلة عن ملاك السفينة الناقلة . بتاريخ ١٩٧٩/٣/٢١ قررت المحكمة حجز الدعوى للحكم لجلسة ١٩٧٩/٤/١١ مع التصريح بتقديم مذكرات في أجل محدد وفى خلال هذا الاجل تقدمت المطعون ضدها الاولى (المدعية) بمذكرة طلبت فيها الحكم أصليا بالزام المطعون ضدها الثانية بدفع قيمة العجز فى الرسالة واحتياطيا بالزام الشركة الطاعنة بذات الطلبات اذا ما اثبتت المطعون ضدها الثانية عدم مسؤوليتها عن العجز ، كما تقدمت الشركة المطعون ضدها الثانية بمذكرة دفعت فيها بعدم قبول الدعوى بالنسبة لها لرفعها على غير ذى صفة تأسيسا على أن سند الشحن صادر من الشركة الطاعنة مستأجرة السفينة بما تعتبر معه هى الناقلة المسؤولة عن تعويض العجز فى الرسالة المطالب به ، وتقدمت الطاعنة بمذكرة طلبت فيها الالتفات عن الطلب الذى وجهته لها الشركة المطعون ضدها الاولى فى مذكرتها المقدمة خلال فترة الدعوى للحكم لرفعها على خلاف المادة ١٢٣ من قانون المرافعات . وبتاريخ ١٩٧٩/٤/٢٥ قضت محكمة أول درجة أولا : بعدم قبول الدعوى الموجهة الى المدعى عليها الاولى (المطعون ضدها الثانية) لرفعها على غير ذى صفة . ثانيا : بعدم اختصاص المحكمة ولاثيا بنظر الدعوى الموجهة الى المدعى عليها الثانية (الطاعنة) وباحالتها بحالتها الى مكتب التحكيم بوزارة العدل . استأنفت الطاعنة هذا الحكم بالاستئناف رقم ٦٧٧ سنة

٣٥ ق . كما استأنفته المطعون ضدها الاولى بالاستئناف رقم ٦٥٣ سنة ٣٥ ق . وتاريخ ١٩٨٠/٦/٨ قضت محكمة استئناف الاسكندرية في الاستئنافين برفضهما وتأيد الحكم المستأنف . طعنت الطاعنة في هذا الحكم بطريق النقض وقدمت النيابة العامة مذكرة دفعت فيها بعدم قبول الطعن بالنسبة للمطعون ضدها الثانية ورفضه بالنسبة للمطعون ضدها الاولى . عرض الطعن على هذه المحكمة في غرفة مشورة فحددت جلسة لنظره وفيها التزمت النيابة رأيا .

وحيث ان مبنى الدفع المبدى من النيابة بعدم قبول الطعن بالنسبة للمطعون ضدها الثانية انه لم توجه اليها طلبات كما لم يقض لها أو عليها بشيء للطاعنة ومن ثم لا تعتبر خصما حقيقيا في الطعن .

وحيث ان هذا الدفع غير سديد ، ذلك ان اساس المصلحة في الطعن انما يكون في الضرر الذي ينطوي عليه الحكم بالنسبة الى الطاعن سواء في قضاء الحكم بشيء عليه أو برفض كل أو بعض طلباته أو في عدم أخذ الحكم بدفاعه وذلك أيا كان مركز المحكوم عليه في الدعوى سواء كان مدعيا أو مدعى عليه أو مت دخلا أو مدخلا بأى صفة كانت ، كما لا يكفي فيمن يختصم في الطعن ان يكون طرفا في الخصومة التي صدر فيها الحكم المطعون فيه وانما يجب ان يكون قد أفاد من الوضع القانوني الناشئ عن هذا الحكم بحيث تكون له مصلحة في الدفاع عن الحكم حين صدوره ، لما كان ذلك وكانت المطعون ضدها الاولى قد اختصمت المطعون ضدها الثانية أمام محكمة أول درجة للحكم عليها بطلباتها السالف بيانها بينما ادخلت الطاعنة في الدعوى لتقدم ما تحت يدها من مستندات تثبت مسؤولية المطعون ضدها الثانية ، ثم قدمت في فترة حجز الدعوى للحكم مذكرة طلبت فيها بصفة احتياطية الحكم على الطاعنة بذات الطلبات التي رفعت بها الدعوى واذا رأت محكمة أول درجة ان الطاعنة هي المسؤولة عن

التعويض المطالب به قضت بعدم قبول الدعوى بالنسبة للمطعون ضدها الثانية لرفعها على غير ذى صفة وبعدم اختصاصها ولائيا بنظر الدعوى بعد ان انحصرت بين الطاعنة والمطعون ضدها الاولى لكونهما من شركات القطاع العام ، واذ استأنفت كل من الطاعنة والمطعون ضدها الاولى هذا الحكم طالبة الغاءه ، وأختصمت المطعون ضدها الثانية فى الاستئناف فقضى الحكم المطعون فيه بتأييد الحكم المستأنف ، وكانت الطاعنة بذلك لم تجب الى طلباتها فى الاستئناف فانها تعد محكوما عليها بما يوفر لها المصلحة فى الطعن ، كما تعد المطعون ضدها الثانية محكوما لها لتوافر مصلحتها فى الدفاع عن الوضع القانونى الذى افادت منه والناشئ عن تأييد الحكم المطعون فيه قضاء الحكم الابتدائى بعدم قبول الدعوى بالنسبة لها لرفعها على غير ذى صفة وهو ما يجيز للطاعنة اختصاص المطعون ضدها الثانية فى هذا الطعن الذى اقيم على أسباب تتعلق بها بما يكون معه الدفع بعدم قبول الطعن بالنسبة لها على غير أساس .

وحيث ان الطعن استوفى أوضاعه الشكلية .

وحيث ان مما تنعى به الطاعنة على الحكم المطعون فيه بالسبب الاول مخالفة القانون وفى بيان ذلك تقول ان الشركة المطعون ضدها الاولى ادخلتها فى الدعوى ابتداء لالزامها بتقديم ما تحت يدها من مستندات تثبت مسئولية المطعون ضدها الثانية التى اختصمت فى الدعوى باعتبارها الناقلة والمسئولة عن تعويض العجز الحاصل فى البضاعة المنقولة الا أن محكمة أول درجة قضت فى الدعوى على أساس الطلب الاحتياطى الذى ضمنته المطعون ضدها الاولى مذكرتها المقدمة أثناء فترة حجب الدعوى الحكم بالزام الطاعنة بالتعويض المطالب به باعتبارها الناقلة والمسئولة عن العجز الحاصل للبضاعة فخالفت بذلك نص المادة ١٢٣ من قانون المرافعات واذ قضى الحكم المطعون فيه بتأييد الحكم الابتدائى رغم تمسك الطاعنة بعدم جواز ابداء هذا الطلب فانه يكون قد أحل بحقها فى الدفاع

وفوت عليها احدى درجات التقاضى مما يشوبه بالبطلان .

وحيث ان هذا النعى شديد ، ذلك انه لما كان مناط تحديد الخصم هو بتوجيه الطلبات اليه فى الدعوى ، وكان ادخال شخص ما فى الدعوى لالزامه بتقديم محرر تحت يده يعتبر بمثابة اجراء من اجراءات الاثبات المؤدية الى ايجاد حل للنزاع ولا يؤدى الى اعتبار المدخل طرفا فى الخصومة وانما يبقى رغم ذلك من الغير بالنسبة لها ، ولا يعتبر خصما بالمعنى الصحيح ، لما كان ذلك ، وكان اختصاص الغير فى الدعوى لا يتحقق — على ما تقضى به المادة ١١٧ من قانون المرافعات — الا باتباع الاجراءات المعتادة لرفع الدعوى قبل يوم الجلسة المحددة لنظرها مع مراعاة مواعيد الحضور ، فانه لا يجوز اختصاصه شفاهة أو بمذكرة على نحو ما نصت عليه المادة ١٢٣ من قانون المرافعات لتعلق هذه المادة بتوجيه الطلبات العارضة للخصم ، ولما كان الثابت بالاوراق ان المطعون ضدها الأولى رفعت الدعوى ابتداء ضد المطعون ضدها الثانية طالبة الحكم عليها بالتعويض عن العجز فى البضاعة المنقولة وادخلت الطاعنة فى الدعوى لتقدم ما تحت يدها من مستندات تثبت مسئولية المطعون ضدها الثانية ، ثم تقدمت فى فترة حيز الدعوى للحكم بمذكرة طلبت فيها بصفة احتياطية الحكم على الطاعنة بذات الطلبات التى رفعت بها الدعوى باعتبارها الناقلة والمسئولة عن تعويض العجز فى البضاعة المنقولة فقبلت محكمة اول درجة ذلك رغم تمسك الطاعنة بعدم جواز اختصاصها على هذا النحو وانتهت المحكمة فى أسباب حكمها الى اعتبار الطاعنة هى الناقلة والمسئولة عن العجز فى البضاعة ثم قضت بعدم اختصاصها ولائيا بنظر الدعوى واحالتها الى هيئات التحكيم ، فان المحكمة تكون قد فصلت فى دعوى لم ترفع اليها بالطريق الذى رسمه القانون وكان يتعين عليها ان تقضى من تلقاء نفسها بعدم قبول الدعوى لتعلق اجراءات التقاضى بالنظام العام . واد أيد الحكم المطعون فيه الحكم الابتدائى مخالفا هذا النظر فانه

يكون قد خالف القانون بما يستوجب نقضه دون حاجة لبحث
باقى أسباب الطعن .

(الطعن رقم ١٩٢٢ سنة ٥٠ ق جلسة ١٤/١/١٩٨٥ لم ينشر بعد)
(الطعن رقم ١٩٨ سنة ٤٨ ق جلسة ١٩/١/١٩٨٠ لم ينشر بعد)

الفهرس

البند	الموضوع	الصفحة
تقديم		٧

مزاولة أعمال النقل البحرى

- ١ — خطر مزاولة أعمال الشحن والتفريغ على غير المقيدين فى السجل . م ٧ ق ٩
١٢ لسنة ١٩٦٤ .
- ٢ — مزاولة أعمال النقل البحرى والأعمال المرتبطة بالنقل البحرى . شرطه . ١٢
القيد فى السجل المعد لذلك . مؤداه .
- ٣ — قيد الشركة فى السجل البحرى يخولها الحق فى مزاولة الخدمات البحرية فى
حدود الغرض من انشائها .
- ٤ — شركة القناة للتوكيلات الملاحية لا تتمتع باحتكار .
- ٥ — الحكم بالادانة لمزاولة أعمال النقل البحرى قبل القيد فى السجل . لا
حجية له بعد القيد .
- ٦ — وجوب صدور قرار من وزير المواصلات بتحديد الاعمال المرتبطة بالنقل ١٦
البحرى .

مقاول التفريغ

- ٧ — مقاول التفريغ يعتبر فى مركز التابع للسفينة . جواز تفويض الريان فى اختيار ١٩
مقاول التفريغ والتعاقد معه نيابة عن ذوى الشأن .
- ٨ — التزام المرسل اليه بتفريغ البضاعة لا يعنى التزامه بالقيام بهذه العملية ٢٠
بنفسه .
- ٩ — نظام « تسليم صاحبه » ليس فيه ما يجعل مقاول التفريغ نائباً عن المرسل
اليه فى الاستلام .

الوكيل الملاحي

- ١٠ — وكيل صاحب السفينة الأجنبية فى مصر يمثله فى الدعاوى ويعتبر مقره ٢٣
موطناً له .
- ١١ — لا يعتد بالخطأ فى اسم التوكيل الملاحي التابع لشركة التوكيلات التى
اختصمت كوكيله عن مالك السفينة .

- ١٢ — الاعمال التي يقوم بها أمين السفينة يرجع بشأن تحديددها الى العرف في حالة عدم النص عليها في العقد .
- ١٣ — لا يجوز الطعن الا من كان خصماً في النزاع الذي فصل فيه وبالصفة التي كان متصفاً بها في الدعوى .
- ١٤ — اختصاص مدير التوكيل الملاحي وصدور الحكم عليه بهذه الصفة . يجب رفع الاستئناف منه . ليس لممثل الشركة التابع لها التوكيل رفع الاستئناف .
- ١٥ — اختصاص التوكيل الملاحي المسمى في سند الشحن تنعقد به الخصومة صحيحة .
- ٢٨

ارشاد

- ١٦ — رسم الارشاد الاضافي مجرد غرامة مدنية وليس عقوبة تكميلية . المادتان ١٩ و ٢٠ من ق ٩ لسنة ١٩٦٥ .
- ١٧ — هيئة المنياء ان تلجأ الى المحكمة المدنية للمطالبة بالرسم الاضافي .

مشارطات ايجار

- ١٨ — انحراف القاضي عن عبارات العقد الواضحة مخالفة للقانون .
- ٣٥
- ١٩ — تطبيق العرف البحري على ما ورد بشأنه نص في المشاركة خطأ في القانون .

عقد النقل البحري

- ٢٠ — استخلاص الحكم قيام علاقة تعاقدية بشأن النقل رغم عدم وجود سند شحن . تطبيق قانون التجارة البحري على العقد .
- ٣٩
- ٢١ — وجوب اعمال الشرط المكتوب اذا تعارض مع الشرط المطبوع .
- ٤٠
- ٢٢ — تفرغ المرسل اليه للبضاعة لا يعنى بذاته تمام التسليم قبل التفرغ .
- ٢٣ — قضاء الحكم على خلاف ما جاء بتقرير الخبير . مخالفة للثابت بالأوراق مثال بشأن عجز في البضاعة .
- ٢٤ — القاء عبء اثبات سبب العجز على عاتق المرسل اليه مخالفة لقواعد الاثبات .
- ٤٢
- ٢٥ — اعتماد الحكم على بيان خاطيء ورد بتقرير الخبير مخالفة للثابت بالأوراق .
- ٤٣
- مثال بشأن تاريخ تفرغ .

- ٢٦ — التزام الناقل البحرى التزام بتحقيق غاية . ٤٤
- ٢٧ — اطراح دلالة « اذن التسليم » الثابت به مقدار العجز . خطأ وقصور .
- ٢٨ — اطراح دلالة محضر التسليم وتقرير مكتب مراقبة البضائع . قصور ومخالفة ٤٧ للثابت بالأوراق .
- ٢٩ — نظام « فيو F.I.O. » لا شأن له بمسئولية الناقل .
- ٣٠ — على المرسل اليه اثبات عدم تنفيذ الناقل البحرى لالتزامه بالتسليم . تحلل ٤٩ الناقل من المسئولية . مناطه .
- ٣١ — اصدار الشركة الناقلة اذن تسليم للمرسل اليها يدل على عدم استلام الكمية الواردة به .

الاحتجاج المنصوص عليه فى المادة ٢٧٤ بحرى

- ٣٢ — لا شأن للاحتجاج باثبات العجز أو التلف . ٥١
- ٣٣ — يجب اثبات تسلم الناقل للاحتجاج ولا يكفى ارساله .

الاتفاق على تطبيق القانون الانجليزى لنقل البضائع بحرا لسنة ١٩٢٤ (الدفع بعدم القبول المنصوص عليه فى المادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ بحرى)

- ٣٤ — مناط وجوب اقامة الدليل على القانون الأجنبى المتمسك به . العلم ٥٣ الحقيقى أو المفترض للقاضى بالقانون الأجنبى لا يوجب على المتمسك بالقانون الاجنبى اثباته .
- ٣٥ — افتراض علم القاضى بمضمون القانون الانجليزى المطابق لمعاهدة سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ .
- ٣٦ — مواعيد المادتين ٢٧٤ و ٢٧٥ بحرى لا تتعلق بالنظام العام .
- ٣٧ — جواز الاتفاق على تطبيق قانون أجنبى يقرر تقادما خاصا لدعوى المسئولية .
- ٣٨ — تطبيق محكمة النقض أحكام معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ على سند شحن اتفق فيه على تطبيق القانون الانجليزى لنقل البضائع بطريق البحر لسنة ١٩٢٤ . ٥٥
- ٣٩ — لمحكمة الموضوع سلطة استخلاص ان ما ورد بسند الشحن يفيد الاتفاق ٦١ على تطبيق قانون نقل البضائع بحرا الانجليزى لسنة ١٩٢٤ .

- ٤٠ — اعفاء الناقل من المسؤولية عن خطأ الریان في الملاحة أو في ادارة السفينة .
مداه . القانون الانجليزى لسنة ١٩٢٤ .
- ٤١ — لمحكمة الموضوع أن تستخلص التنازل عن الدفع بعدم القبول .

التقادم الوارد بالمادة ٢٧١

- ٤٢ — توجيه اليمين طبقا للمادة ٢٧٢ بحرى يوجب الفصل فى الدعوى وفقا لما
يسفر عنه توجيه اليمين .
- ٤٣ — جواز توجيه اليمين المقررة بالمادة ٢٧٢ بحرى الى ممثل الشخص المعنوى .

معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة ٢٩٢٤

- ٤٤ — شروط تطبيق المعاهدة .
- ٤٥ — العبارة فى تطبيق المعاهدة بحسبة الناقل مالكا أو مستأجرا للسفينة . لا عبارة
بحسبة السفينة أو العلم الذى ترفعه .
- ٤٦ — المعاهدة تسرى على المرحلة البحرية .
- ٤٧ — المرحلة السابقة على الشحن أو اللاحقة على التفريغ تخضع لتقادم المادة
٢٧١ بحرى .
- ٤٨ — تسليم البضاعة للجمارك لا يبرىء ذمة الناقل .
- ٤٩ — الاتفاق على اعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر الذى يصيب البضاعة
قبل الشحن أو بعد التفريغ . اعماله . ان يثبت حصول الضرر خلال
هاتين الفترتين .
- ٥٠ — الاتفاق على شرط « بارامونت » مؤداه تطبيق معاهدة بروكسل لسنة
١٩٢٤ .
- ٥١ — افتراض وقوع الهلاك أو التلف أثناء الرحلة البحرية .
- ٥٢ — بروتوكول تعديل معاهدة بروكسل عمل به اعتبارا من ٣٠/٤/١٩٨٣ فلا
يسرى على الوقائع السابقة على ذلك .
- ٥٣ — تحديد مسؤولية الناقل طبقا للمعاهدة هو حد أقصى لما يمكن ان يحكم
به .

تأمين بحرى

- ٥٤ — لا يجوز الانحراف عن عبارة العقد الواضحة عن طريق تفسيرها . مثال
بشأن شرط ورد فى وثيقة تأمين .

تحكيم

- ٥٥ — الاتفاق على التحكيم لا يفترض . وجوب تضمين اتفاق التحكيم المنازعة أو المنازعات التي ينصرف إليها .
- ٥٦ — لمحكمة النقض أن تثير من تلقاء نفسها أى سبب يتعلق بالنظام العام . شرطه .
- ٥٧ — شرط التحكيم لا يتعلق بالنظام العام . مؤداه .
- ٥٨ — الدفع بعدم قبول الدعوى لوجود شرط التحكيم لا يعد دفعا موضوعيا .
- ٥٩ — قضاء محكمة أول درجة بعدم قبول الدعوى لوجود شرط التحكيم لا تستنفذ به المحكمة ولايتها .
- ٦٠ — اذا قضت محكمة الاستئناف بالغاء الحكم المستأنف ورفض الدفع بعدم قبول الدعوى لوجود شرط التحكيم تعين عليها اعادة الدعوى الى محكمة أول درجة .
- ٦١ — يرجع في تقرير صحة شرط التحكيم الى قانون البلد المتفق على اجراء التحكيم فيه . شرطه .
- ٦٢ — المادة ٣/٥٠٢ من قانون المرافعات التي توجب بيان اسماء المحكمين في اتفاق التحكيم أو في اتفاق مستقل . لا تتعلق بالنظام العام .
- ٦٣ — جواز الاتفاق على اجراء التحكيم في الخارج . تطبيق المادة ٣/٥٠٢ مرافعات على شرط التحكيم في الخارج خطأ في تطبيق القانون .

قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣

- ٦٤ — عدم احتساب نسبة التسامح في حدود ٥٪ في حساب الرسوم الجمركية المستحقة عن العجز . مسئولية الريان عما يجاوز هذه النسبة .
- ٦٥ — القاء عبء اثبات العجز على مصلحة الجمارك . خطأ في تطبيق القانون .
- ٦٦ — نفى وجود التلف استنادا الى ان ملف الرسالة بالجمارك لم يشر اليه . فساد في الاستدلال .
- ٦٧ — اغفال الرد على دفاع مصلحة الجمارك ان المخازن الجمركية أصبحت من مسئولية هيئة ميناء الاسكندرية . قصور .
- ٦٨ — ليس من شأن نظام « تسليم صاحبه » تغيير مسئولية الريان قبل الجمارك .

- ٦٩ — نفى قرينة التهريب لمجرد ورود البضائع تحت نظام « تسليم صاحبه » مخالفة للقانون .
- ٧٠ — نفى مسئولية الريان استنادا الى عدم معرفة تاريخ اكتشاف العجز وسببه . ٩٩ نفى لقرينة التهريب بغير الطريق القانونى .
- ٧١ — اغفال الحكم الأحذ بالدلالة المستفادة من الاستمارة ٥٠ ك.م . قصور ١٠١
- ٧٢ — نفى مسئولية الريان بغير أن ينفى قرينة التهريب . خطأ ١٠٢
- ٧٣ — اغفال الحكم بحث دلالة قائمة الشحن . قصور . ١٠٤
- ٧٤ — نفى مسئولية الريان استنادا الى عدم افصاح تقرير الخبير عن سبب ١٠٦ النقص . مخالفة للقانون .
- ٧٥ — عدم مسئولية الريان عما يكتشف من عجز عند صرف الرسالة . ١٠٧
- الصفة فى الدعوى**
- ٧٦ — اختصاص شركة التوكيلات الملاحية بصفقتها وكيلا عن ملاك السفينة وريائها ، ١٠٨ ترك الخصومة بالنسبة للملاك لا يمتد الى الريان .
- ٧٧ — اساس المصلحة فى الطعن الضرر الذى ينطوى عليه الحكم بالنسبة ١٠٩ للطاعن أيا كان مركزه فى الدعوى
- ٧٨ — يشترط فيمن يختصم فى الطعن ان يكون قد أفاد من الوضع القانونى الناشئ عن الحكم .
- ٧٩ — القضاء بعدم قبول الدعوى بالنسبة لأحد الخصوم لرفعها على غير ذى صفة . تأييد هذا الحكم استثنافيا . جواز اختصاص هذا الخصم فى الطعن بالنقض على هذا الحكم .

للمؤلف

أولا : الكتب :

- ١ — النقل البحرى الدولى للبضائع والحوادث البحرية ١٩٨٠ — منشأة المعارف بالاسكندرية .
- ٢ — قضاء النقض البحرى ١٩٨٢ — منشأة المعارف بالاسكندرية .
- ٣ — قضاء النقض التجارى ١٩٨٢ — منشأة المعارف بالاسكندرية .
- ٤ — البيوع البحرية (الطبعة الثانية) ١٩٨٣ — منشأة المعارف بالاسكندرية .
- ٥ — عقود ايجار السفن — ١٩٨٥ — منشأة المعارف بالاسكندرية .
- ٦ — قضاء النقض الضريبى — ١٩٨٦ — منشأة المعارف بالاسكندرية .

ثانيا : البحوث والمقالات :

- ١ — سند الشحن ودوره فى التجارة البحرية — مجلة ادارة قضايا الحكومة عدد ٢ س ١٩ .
- ٢ — التقادم السنوى الوارد فى المادة ٢١٩ من القانون البحرى الليبى — مجلة المحكمة العليا الليبية عدد ٣ س ١٣ ، ابريل ١٩٧٧ .
- ٣ — المساعدة والانقاذ فى القانون البحرى الليبى — مجلة ادارة قضايا الحكومة الليبية عدد ١ س ١ ، يونيو ١٩٧٧ .
- ٤ — اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر — مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحرى مجلد ٤ عدد ٧ ، يوليو ١٩٧٨ .
- ٥ — التقادم فى المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ وبروتوكول ١٩٦٨ — مجلة الأكاديمية مجلد ٤ عدد ٨ ، يناير ١٩٧٩ .
- ٦ — أضواء على معاهدة هامبورج لسنة ١٩٧٨ — مجلة الأكاديمية مجلد ٦ عدد ١١ ، يوليو ١٩٨٠ .
- ٧ — غرامات التأخير وكسب الوقت — مجلة الأكاديمية مجلد ٨ عدد ١٥ ، يوليو ١٩٨٢ .

- ٨ — أول قانون تجارى بحرى لدولة الامارات العربية المتحدة — مجلة الأكاديمية
مجلد ٩ ، العدد ١٨ ، يناير ١٩٨٤ .
- ٩ — الشرعية فى مجال نشاط النقل البحرى — الأهرام الاقتصادى — العدد
٧٨٥ الصادر فى ٣٠ يناير ١٩٨٤ .
- ١٠ — المسؤولية الجنائية لربانة السفن — النشرة الاخبارية لأكاديمية النقل
البحرى ، مارس ١٩٨٤ .
- ١١ — أضوا على بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة سندات الشحن لسنة
١٩٢٤ — مجلة القضاة ، يونيو ١٩٨٤ .
- ١٢ — الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية على الناقل البحرى — مجلة الأكاديمية
المجلد ١٠ ، العدد ٢٠ ، يناير ١٩٨٥ .
- ١٣ — التوحيد المنشود لتحديد مسؤولية الناقل البحرى — النشرة العلمية الدورية
لمركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى — العدد الثالث ،
مارس ١٩٨٥ .
- ١٤ — خطابات الضمان وأثرها على حجية سند الشحن — مجلة القضاة —
يناير ١٩٨٥ .

رقم الاستیعاد ۸۶ / ۹۷۹۶
استرقیم البروت ۳ - ۲۶۲ - ۱۰۳ - ۹۷۷

لمیج علی مطایح
روای الاطراف
العصافره . اسکندریة

