الوسيط
فى شرح
قانون التجارة البحرية

الجزء الأول
(السفينه - اشخاص الملاحة البحرية - الأشخاص البريون)

دكتور
محمد بهجت عبدالله امين قايد
أستاذ القانون التجارى والبحرى
كلية الحقوق - جامعة القاهرة
ورئيس قسم القانون التجارى والبحرى سابقا
والمحامى لدى محكمة النقض

الطبعة السابعة
٢٠١٤ - ٢٠١٥

كل نسخة غير موقعه من المؤلف شخصيا تعتبر مسروقة وتعرض حائزها
للمساءلة الجنائية والمدنية وفقا لقانون حماية الملكية الفكرية - المؤلف

بسم الله الرحمن الرحيم

- تقديم -

أهمية القانون البحرى :

١- تقاس أهمية القانون البحرى فى أى دولة بموقعها الجغرافى المطل على البحر ، وبأهمية التجارة الدولية فيها ، كذلك بمدى كثافة حركة الملاحة فى موانيها . وعلى ذلك فلا أهمية عملية لهذا الفرع من فروع القانون فى الدول غير المطلة على البحار كأفغانستان وسويسرا ، وعلى العكس تزداد أهمية القانون البحرى فى الدول المطلة على البحار والتى تعتمد كثيراً فى تجارتها الخارجية على النقل البحرى مثل فرنسا ومصر والمملكة العربية السعودية وغيرهم من الدول البحرية . فنجد مثلا فرنسا تطل على البحر الأبيض المتوسط جنوباً وبحر المانش شمالاً هذا فضلاً عن أنها تطل على المحيط الأطلسى من جهة الغرب ، كما يصل حجم تجارتها المنقولة بحراً ٧٥٪ (١) من تجارتها الخارجية الأمر الذى يفسر أهمية القانون البحرى فى هذه الدولة .

أهمية القانون البحرى فى مصر (٢):

---

(١) Gouilloud, (Martine Remond) Droit maritime ed A. Pedone 1988 no 1.

(٢) ولا شك أن هذه الأهمية البالغة للقانون البحرى هى السبب فى اختيارى لهذا الفرع من فروع القانون منذ أكثر من ربع قرن ليكون موضوعا لرسالة الدكتوراه التى تقدمت بها إلى جامعة ليون بفرنسا والتى كان موضوعها :

L'indemnité en matière d'assurance maritime sur facultés, dans les droits anglais, egypteen et francais (avaries particulieres et avaries communes), Université lyon 1980. =

٢- أهمية دراسة القانون البحرى فى مصر كغيرها من الدول ترجع إلى أسباب جغرافية وأخرى تجارية واقتصادية.

= وبعد تدريس هذا الفرع ثلاث سنوات متتالية لطلبة الليسانس سواء فى فرع جامعة القاهرة بالخرطوم أو بالجامعة الأم بالقاهرة قمت بتأليف الطبعة الأولى من كتابى فى القانون البحرى عام ١٩٨٤م وفقا للقانون البحرى الملغى ، وللأسف أنه رغم أهمية هذا الفرع من فروع القانون المدة المخصصة لتدريسه لا تكفى للإحاطة الضرورية واللازمة لموضوعاته المتشعبة ، وذلك لأننا بصدد قانون ذو شقين شق دولى يتمثل فى المعاهدات الدولية التى تنظم علاقات الملاحة الدولية (كالنقل البحرى الدولى) وشق وطنى ينظم العلاقات الناشئة عن الملاحة الوطنية (كالنقل البحرى الوطنى) الأمر الذى يفرض على الباحث التعرض للشقين معاً فى الدراسة ، زد على ذلك إضافة القانون الجوى للمدة المخصصة لتدريس هذا الفرع وهى ساعتان أسبوعياً فقط وأصبحت الآن فى حقوق القاهرة ساعة ونصف فقط الأمر الذى يضع المكلفين بتدريس هذه المادة بصدد صعوبة بالغة منشأها التوفيق بين الوقت المحدود والدراسة المتسعة والمتشعبة للقانونين البحرى والجوى معا ، الأمر الذى يدفعهم إلى استبعاد كثير من الموضوعات من الدراسة رغم أهميتها . ولهذا السبب أكتفيت فى مؤلفى السابق بمعالجة الموضوعات الهامة فى القانون البحرى دون كل موضوعات هذا القانون مراعاة لضيق الوقت ، ولكن الآن فى مؤلفى الطبعة الثانية (الوسيط فى القانون البحرى) وبعد أن أصبح الوقت أضيق مما يمكن تصوره بالنسبة لدراسة هذه المادة المتشعبة (القانون البحرى والقانون الجوى) فقررت فى هذا المؤلف الذى أكرسه للقانون البحرى فقط أن أعالج كل موضوعات القانون البحرى كما وردت فى قانون التجارة البحرية الحالى بطريقة لا تفيد طلبة قسم الليسانس فحسب وأنما كل الدارسين والمشتغلين بالقانون البحرى علما وعملا ، والإكتفاء بتدريس الموضوعات الهامة لطلبة الليسانس فى ضوء الوقت المتاح لهم ، ونتمنى أن يأتى الوقت الذى يتسع فيه الوقت لتدريس هذا الفرع من فروع القانون سواء على مستوى الليسانس ، أو على مستوى الدراسات العليا دراسة شاملة ومتعمقة تتفق مع ما يتمتع به من أهمية علمية وعملية .

فمن حيث الأسباب الجغرافية فهى ترجع إلى الموقع الجغرافى الممتاز الذى تتمتع به مصر ، فهى تقع فى ملتقى ثلاث قارات ، ولها موانئ وشواطئ ممتدة على كل من البحر الأحمر والمتوسط ، هذا فضلاً عن وجود الممر المائى الهام وهو قناة السويس داخل حدودها ليربط بين الشرق والغرب الأمر الذى ترتب عليه زيادة حركة الملاحة بين الدول ، وخاصة بعد التطور الهائل الذى طرأ على قناة السويس من حيث تعميق غاطسها وقدرتها على استقبال السفن العملاقة على اختلاف أنواعها ، الأمر الذى ترتب عليه زيادة عدد السفن المارة فى القناة.

٣- أما الأسباب التجارية التى تفرض دراسة القانون البحرى فهى تعود إلى زيادة حركة الصادرات من مصر وإليها ، فهى بإعتبارها من الدول النامية تُصدر كثيرا من السلع الأولية والمصنعة إلى الخارج وتستورد بدورها كثير من المواد المصنوعة والغذائية الأمر الذى أدى إلى زيادة حركة السفن ذهابا وأيابا إلى موانيها ، خاصة بعد اتباع مصر سياسة الانفتاح الاقتصادى والسوق المفتوح منذ عام ١٩٧٤ ، أضف إلى ذلك ما طرأ على الموانئ المصرية من زيادة وتطوير فقد أنشئ ميناء دمياط للحاويات وميناء سفاجا والعين السخنة هذا فضلا عن تطوير وتوسعة الموانئ القديمة فى بور سعيد والسويس والاسكندرية ، كل هذا يزيد من أهمية دراسة القانون البحرى بالتبعية .

ومن الأسباب الاقتصادية التى تؤكد أهمية دراسة القانون البحرى هى قلة تكاليف النقل البحرى بالمقارنة بغيره من أنواع النقل خاصة النقل الجوى (١).

---

(١) V. Carleen O'loughin, the economics of sea transport.
كارلين أولين إقتصاديات النقل البحرى - ترجمة مختار السويفى ص١٤ ، ١٦ القاهرة ١٩٨٠ .

ولا يفوتنا أن نذكر أهمية المنازعات البحرية وطرحها أمام ساحات القضاء ليس فقط أمام المحاكم الموجودة بالموانئ ولكن أيضا أمام غيرها من المحاكم كمحاكم الاستئناف ومحكمة النقض نظرا للضخامة المالية لحجم هذه المنازعات ، أضف إلى ذلك ذيوع التحكيم فى المنازعات البحرية وزيادة أهميته فى حسم هذه المنازعات الأمر الذى يجعل دراسة القانون البحرى والألمام به أمر بالغ الأهمية لكل المشتغلين بالأعمال القانونية .

٤- هكذا سوف ندرس فى مؤلفنا هذا كافة موضوعات القانون البحرى كما وردت فى قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ وهى على النحو التالى :

السفينة بأعتبارها أداة الملاحة البحرية والمحور الذى تدور حوله أحكام القانون البحرى ، أشخاص الملاحة البحرية والأشخاص البريون الذين لا يتم استغلال السفينة بدونهم ، كذلك الاستغلال البحرى أو استغلال السفينة سواء عن طريق الإيجار أو النقل البحرى أو عقود البيع البحرى التى يكون عقد النقل البحرى أساسيا فيها ، وأخيراً الحوادث أو الطوارئ البحرية والتأمين البحرى وما تحققه هذه الأنظمة من آمان لكل المرتبطين بالملاحة البحرية سواء للمجهزين عن طريق انقاذ سفنهم أو التأمين عليها ، أو للناقلين بالتأمين على مسئولياتهم قبل الغير ، أو للشاحنين بإنقاذ شحناتهم أو بالتأمين عليها ضد مخاطر البحر وغيرها من مخاطر الفقد والضياع وعلى ذلك سوف تكون خطة دراستنا فى هذا المؤلف على النحو التالى :

ينقسم هذا المؤلف إلى ثلاثة أجزاء أو ثلاثة كتب .

الجزء الأول أو الكتاب الأول وسوف نخصصه لدراسة السفينة وأشخاص الملاحة البحرية والأشخاص البريون .

تحديد المقصود بالحصار البحرى والبحر الإقليمى والأمتداد القارى وسيادة الدول عليه .

٢- **القانون الإدارى البحرى :** وينظم العلاقات الخاصة بالإستغلال البحرى والتى تكون فيها الدولة بوصفها صاحبة سيادة أو أحد فروعها طرفا فى العلاقة ، ومن هذه القواعد تلك المتعلقة بتنظيم تسجيل السفن وتأمين سلامتها وصلاحيتها للملاحة ، وكذلك القواعد المتعلقة بإستخدام الربابنه والملاحين والضباط والمهندسين البحريين .

٣- **القانون الجنائى البحرى :** وهو يحكم الجرائم التى تقع أثناء الملاحة البحرية ، وقد نظم القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن معظم الجرائم التى تتعلق بالملاحة البحرية .

٧- ثانياً القانون الخاص البحرى :

ويتفرع إلى فرعين : القانون التجارى البحرى أو قانون التجارة البحرية والقانون الدولى الخاص البحرى .

١- القانون التجارى البحرى أو قانون التجارة البحرية : ويعنى مجموعة القواعد القانونية التى تحكم العلاقات التى تنشأ بين الأفراد أو الهيئات بصفتها من أشخاص القانون الخاص بصدد إستغلال السفن فى الملاحة البحرية ، ومن هذه العلاقات ما ينشأ بين الأفراد والهيئات الخاصة بسبب تملك السفن أو تأجيرها أو أستئجارها وما ينشأ أيضا عن التأمين البحرى والحوادث البحرية كالتصادم والاتقاذ ، وتتركز دراستنا فى هذا المؤلف بصفة أساسية على قانون التجارة البحرية ، أما القانون البحرى العام وكذلك القانون الدولى الخاص البحرى وهو الذى يحكم تنازع القوانين البحرية بصدد العلاقات البحرية ذات العنصر الأجنبى - فهما يخرجان عن نطاق دراستنا .

ولا يغيب عن ذهننا أن هناك ارتباط كبير بين قانون التجارة البحرية وقانون التجارة البرية ، وقد ظهر ذلك بوضوح من نص المادة السادسة من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ فهو يعتبر كثير من الأعمال البحرية(١) من قبيل الأعمال التجارية ، أيضا تحديد نطاق دراستنا بالقانون التجارى البحرى لا يعنى الأهمال التام لبعض فروع القانون البحرى ولكننا سوف نتعرض لبعض المسائل فى هذين القانونين التى نرى بينها وبين القانون البحرى الخاص ارتباطا وثيقا يقتضى ضرورة دراستها .

---

(١) تنص المادة السادسة من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ على أنه يعد عملا تجاريا كل عمل يتعلق بالملاحة التجارية بحرية كانت أو جوية ، وعلى وجه الخصوص ما يأتى :

أ- بناء السفن أو الطائرات وإصلاحها وصيانتها .

ب- شراء أو بيع أو تأجير أو استئجار السفن والطائرات .

جـ- شراء أدوات أو مواد تموين السفن أو الطائرات .

د- النقل البحرى والنقل الجوى .

هـ- عمليات الشحن أو التفريغ .

و- استخدام الملاحين أو الطيارين أو غيرهم من العاملين فى السفن أو الطائرات .

باب تمهيدى

فى نشأة القانون البحرى ومصادره ونطاق تطبيقه

الفصل الأول

النشأة التاريخية للقانون البحرى

٨- ترتبط نشأة القانون البحرى أساساً بنشأة الملاحة البحرية وإستخدام البحر كوسيلة للنقل وتبادل السلع بين مختلف الشعوب ، ولما كانت الملاحة البحرية قد عرفت منذ الآف السنين فإننا نجد القانون البحرى قد عرف أيضا بالتبعية منذ عشرات القرون ، ولكن هذا القانون قد نشأ نشأة عرفية ، فهو قد تكون من مجموع العادات والأعراف البحرية التى استقر عليها العمل فى الموانئ والمدن المطلة على البحار ، ومع ذلك فلم يقف هذا القانون جامدا ازاء التطور الذى أصاب الملاحة البحرية وأداتها الأساسية وهى السفينة ، وانما تطور بتطورها ، فقد بدأت الملاحة البحرية بسفن شراعية تصنع من الخشب وتندفع بقوة الرياح ، ثم تطورت إلى السفن البخارية وذات الموتور ، وأصبحت الآن السفن تصنع من الصلب وتندفع ليس بمواتير ذرية فحسب وإنما أيضاً بالطاقة الذرية ، لهذا كان لابد للقانون البحرى من مجاراة هذا التطور حتى تواتم أحكامه حاجات الملاحة البحرية وتطورها ، وانطلاقا من هذا التطور قسم فقهاء القانون البحرى نشأة هذا القانون وتطوره إلى ثلاثة عصور هى العصر القديم – العصر الوسيط والعصر الحديث .

أولاً : العصر القديم :

٩- القواعد الأولى للقانون البحرى ترجع فى نشأتها إلى العادات والقواعد التى نشأت خلال العلاقات البحرية التى قامت منذ آلاف السنين بين مصر وجزيرتى كريت وقبرص من ناحية ، وبين مصر وأقليم بونت الذى

يقع عند المدخل الجنوبى للبحر الأحمر من ناحية أخرى ، وللأسف لم يصلنا شئ من هذه القواعد ولا تلك العادات . اما القواعد والعادات التى وصلتنا فهى ترجع أساسا إلى الفينيقيين الذى لهم بصمات فى تاريخ الملاحة البحرية فقد عرفوا بعض النظم البحرية وأهمها قانون رودس فى شأن الخسارات البحرية المشتركة(١) والذى عرف عام ٩١٦ قبل الميلاد ، ويتعلق هذا القانون بنظام الالقاء فى البحر الذى هو أصل نظام الخسارات المشتركة ، وحصيلة هذا النظام أنه اذا تعرضت السفينة للخطر فى عرض البحر و اضطر الربان إلى القاء بعض البضائع لانقاذ السفينة وبقية الشحنة ، فيكون لأصحاب البضائع التى القيت فى البحر الحق عند وصول السفينة فى مطالبة مالك السفينة ومالكى البضائع التى نجت بدفع تعويض لأصحاب البضائع التى القيت فى البحر بقدر ما أفادوه من هذه التضحية .

١٠- وقد نقل الرومان نظام الالقاء فى البحر فى مجموعة جستنيان وعرف لديهم بأسم Lex Rhodia de Jactu لكسى روديادى جاكتى(٢) .

وقد خلف لنا الأغريق نظاما آخر هو قرض المخاطرة الجسيمة ويتحصل هذا النظام فى أن المقرض يقرض الربان المبالغ اللازمة للرسالة البحرية فإذا وصلت السفينة سليمة استرد المقرض مبلغ القرض وشارك فى أرباح الرسالة البحرية ، أما اذا غرقت السفينة ضاع على المقرض القرض وليس له أن يطالب الربان بشئ ، ويعتبر قرض المخاطرة الجسيمة أصل نظام التأمين البحرى .

---

(١) د. ثروت عبد الرحيم - الخسارات البحرية المشتركة - القاهرة دار النهضة العربية - ١٩٧٨ بند رقم ٧.

(٢) انظر رسالة الدكتور محمود سمير الشرقاوى « الخطر فى التأمين البحرى » سنة ١٩٦٤ طبعة الدار القومية سنة ١٩٦٦ بند ٢٢ .

١١- هذا عن دور الفينيقيين والأغريق فى نشأة القانون البحرى ، أما الرومان فلم يكن لهم دور بارز بصدد هذا القانون ، كما هو الحال بالنسبة لنشأة القانون المدنى ، وذلك لأنهم كانوا يعتبرون التجارة بصورها المختلفة برية أو بحرية عملا وضيعا لا يليق إلا بالأرقاء والأجانب ومع ذلك يرجع إليهم الفضل فى تقرير دعوى الغير على مالك السفينة ، فيجوز للغير الذى تعاقد مع الربان أن يرفع الدعوى على مالك السفينة مباشرة بأعتبار أن العقود التى تبرم مع الربان تتصرف أثارها إلى المجهز على خلاف القواعد العامة فى القانون الرومانى التى لا تجيز النيابة فى العقود(١) .

ثانيا العصر الوسيط :

١٢- إزدهرت الملاحة البحرية وعلى أثر هذا الازدهار تكونت عناصر القانون البحرى بمفهومه الحديث فى العصور الوسطى ، وقد كان سبب هذا الازدهار انتشار الحروب الصليبية فى القرن الحادى عشر وما أدت إليه من كثرة الرحلات البحرية لنقل المؤن والجنود من غرب أوربا إلى الشرق العربى ، وعلى أثر هذا الازدهار نشأت فى المدن والموانئ الإيطالية وموانئ غرب أوربا وبحر البلطيق كثير من العادات والأعراف البحرية التى تم تدوينها فى عدة مجموعات تختلف بحسب الأماكن التى دونت فيها وهذه المجموعات هى :

(١) قواعد أوليرون	Les Roles d'oléron
(٢) قنصلية البحر	Le consulat de la mer
(٣) مجموعة ويسبى	Recueil de wisby
(٤) مرشد البحر	Le Guidon de la mer

---

(١) Vermond, Droit maritime no . (3).

(١) **قواعد أوليرون** : ترجع نشأة هذه القواعد إلى القرن الثانى عشر ، وهى تحوى أحكام القضاء البحرى المستقر فى الموانئ الفرنسية المطلة على المحيط الأطلنطى والأحكام السارية فى غرب أوربا ، وقد سميت كذلك نسبة إلى جزيرة أوليرون ، وكانت هذه القواعد موضع احترام فى موانئ بحر الشمال وسواحل بحر البلطيق .

١٣- (٢) **قنصلية البحر** : وذلك نسبة إلى المحكمة البحرية ببرشلونة ، وكانت هذه المجموعة تتمتع بنفس الأهمية التى كانت لقواعد أوليرون ويرجع تاريخها إلى القرن الرابع عشر حيث دونت باللغة المحلية لأهالى برشلونة ، وقد قننت العادات البحرية المتبعة فى ذلك الوقت فى الحوض الغربى للبحر المتوسط .

(٣) **مرشد البحر** : وقد وضعت هذه المجموعة فى القرن السادس عشر بمدينة روان فى شمال فرنسا ، وهذه المجموعة خلافا للمجموعتين السابقتين قد تضمنت لأول مرة قواعد تفصيلية للتأمين البحرى وبالتالى تعتبر مصدرا أساسيا فى هذا الخصوص .

(٤) **مجموعة وسبى** : وتضم هذه المجموعة العادات البحرية التى كانت مطبقة فى منطقة بحر البلطيق(١) .

ثالثا العصر الحديث :

١٤- على أثر ازدهار الملاحة البحرية واتساع نطاقها ظهرت الحاجة ماسة إلى تدوين قواعد القانون البحرى ليسهل الوقوف عليها وتطبيقها ،

---

(١) V. Tous les Textes anterieurs au x v 111e siecle figurent dans la collection des lois maritime de Pardessus (six. vol. 1822 - 1845) .

وكان التقنين البحرى الفرنسى الذى أصدره لويس الرابع عشر سنة ١٦٨١ أول التقنينات البحرية التى أشتملت على القواعد البحرية المعروفة فى ذلك الوقت فى أوربا الغربية سمى هذا التقنين بأمر البحر . ordonnance de la mer

وقد ضم هذا القانون قواعد القانون البحرى سواء ما تعلق منها بالقانون العام أو الخاص (١) ، وكذلك على أثر قيام الثورة الفرنسية سنة ١٨٧٩ أوصت الجمعية الوطنية بوضع تقنين شامل للقانون التجارى ، وقد صدر هذا القانون سنة ١٨٠٧(٢) وبدأ نفاذه سنة ١٨٠٨ ، وقد تضمن الكتاب الثانى من هذا التقنين قواعد القانون البحرى ، ولم يكن هذا الكتاب سوى نقل لأحكام القانون البحرى الواردة فى الأمر الملكى الصادر سنة ١٦٨١ مع أستبعاد ما ورد فى هذا الأمر الأخير من قواعد القانون العام البحرى ، ونظرا لعدم مجاراه هذه القواعد التطورات التى طرأت فى الملاحة البحرية وصناعة السفن فقد عدل المشرع الفرنسى هذا التقنين مصدراً عدة تشريعات منظمة للسفينة(٣) واستغلالها(٤) والتأمين(٥) البحرى ، كذلك الحال بالنسبة

---

(١) V- Chadelat, Revue hietorique du droit 1954 p. 74 et Rodiere et E. du Pontavice op-cit. no. 11.

(٢) Gouilloud (Martine Remond.) Droit maritime ed Pedone 1988 no- 17.

(٣) القانون رقم ٥ لسنة ١٩٦٧ والصادر فى ٣ يناير سنة ١٩٦٧ والمرسوم رقم ٩٦٧ لسنة ١٩٦٧ الصادر فى ١٩٦٧/١٠/٢٧ بخصوص النظام القانونى للسفن والمنشآت البحرية الأخرى .

(٤) القانون رقم ٤٢٠ لسنة ١٩٦٦ الصادر فى ١٨/يونيو/ ١٩٦٦ والمرسوم رقم ١٠٧٨ لسنة ١٩٦٦ الصادر فى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٦٦ المنظمان لعقود إيجار السفن والمنشآت البحرية الأخرى .

(٥) القانون رقم ٥٢٢ لسنة ١٩٦٧ الصادر فى ١٩٦٧/٧/٣ والمرسوم رقم ٦٤ لسنة ١٩٦٨ الصادر فى ١٩٦٨/١/١٩ المنظمان للتأمين البحرى .

لموضوعات القانون البحرى الأخرى مثل المسئولية المدنية لمستغلى السفن الذرية(١) ، والحوادث(٢) البحرية ، وتجهيز(٣) السفن والبيوع البحرية .

الوضع فى مصر :

١٥- قد تأثرت كثير من الدول ومن بينها مصر بالتقنينات الفرنسية ، ففى سنة ١٨٧٥ صدر قانون التجارة البحرى المختلط . وفى سنة ١٨٨٣ صدر قانون التجارة البحرى الأهلى وهما ترجمة حرفيه للكتاب الثانى من التقنين التجارى الفرنسى ، وعلى ذلك فقواعد القانون البحرى التى كانت مطبقة فى مصر حتى صدور القانون الحالى لم تكن سوى ترديد لقواعد الأمر الملكى الفرنسى الصادر سنة ١٦٨١ ، ولا شك أن التطور الكبير الذى أصاب الملاحة البحرية وصناعة السفن من ناحية ، أو وسائل الشحن والتفريغ واستخدام أوعية الشحن فى النقل من ناحية أخرى ، قد أظهر عجز القانون البحرى الملغى عن مجارة مثل هذا التطور ، لهذا فقد شُكلت لجان عديدة لتطوير القانون البحرى أبتداء من عام ١٩٣٢ وتوالت مشروعات القوانين فى عامى ١٩٣٥ و ١٩٥١ ثم مشروع أخر عقب الوحدة بين مصر وسوريا سنة ١٩٥٨ وكان آخر هذه المشروعات هو المشروع بقانون المعد فى وكالة وزارة العدل لشئون التشريع وذلك بعد تعديلاته الأخيرة فى ١٩٨٢/٨/٩

---

(١) القانون رقم ٩٥٦ لسنة ١٩٦٥ الصادر فى ١٢ نوفمبر سنة ١٩٦٥ والمرسوم رقم ٦٩٠ لسنة ١٩٦٩ فى ١٩ يونيه سنة ١٩٦٩ بخصوص المسئولية المدنية لمستغلى السفن الذرية .

(٢) القانون رقم ٥٤٥ لسنة ١٩٦٧ الصادر فى ٧ يوليو سنة ١٩٦٧ والمرسوم رقم ٦٥ لسنة ١٩٦٨ الصادر فى ١٩٦٨/١/١٩ بخصوص الحوادث البحرية .

(٣) القانون رقم ٨ لسنة ١٩٦٩ الصادر فى ٣ يناير سنة ١٩٦٩ والمرسوم رقم ٩٧٩ الصادر فى ١٩٦٩/٦/١٩ بخصوص التجهيز والبيوع البحرية .

التجارى سنة ١٨٠٧ حيث جمع النصوص التجارية والبحرية فى مجموعة واحدة ، وذلك على خلاف المشرع المصرى الذى أختص كلا من قواعد القانون التجارى والبحرى بمجموعتين مستقلتين سواء فى الماضى حيث كانت المجموعات المختلطة الصادرة سنة ١٨٧٥ أو المجموعات الوطنية الصادرة سنة ١٨٨٣ أو الحاضر (قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ - والقانون التجارى رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩) كما يستند إلى أن مصادر القانون البحرى هى نفس مصادر القانون التجارى وهى التشريع والعرف ، وأن النظم الخاصة بالقانون التجارى كالتاجر فردا أو شركة لا تختلف عن مثيلتها فى القانون البحرى(١) .

١٧- **الاتجاه الثانى** : وهو الاتجاه الراجح ورأى غالبية الفقهاء وينادى بذاتية القانون البحرى والنظر إليه كفرع مستقل (autonomie) (٢) من فروع القانون الخاص عن كل من القانون التجارى والقانون المدنى على السواء ، فدعاة هذا الرأى يرون أن القانون البحرى وليد مخاطر الملاحة البحرية وما تمليه ضرورة المحافظة على الرسالة البحرية وسلامتها من اعتبارات خاصة ، ومن قبيل أحكام القانون البحرى التى تميزه عن غيره من فروع القانون التجارى نظام الخسارات المشتركة ، ونظام التخلى أو الترك فى التأمين البحرى ، والمسئولية المحدودة لمالك السفينة وغلبه الصفة الدولية على قواعده ، والظروف التى تسود استخدام العاملين فى البحر وأثر ذلك على حقوقهم التى تختلف أحيانا عن حقوق العاملين على الأرض .

---

(١) أنظر بوتكاز السابق بند ٣٨ .

(٢) د. مصطفى طه بند (٤) محكمة الاسكندرية التجارية الجزئية فى ٢٨ سبتمبر سنة ١٩٦٧ - المحاماة - ٢٢ - ٣٥٢ - شوفو المطول بند (٧) .

١٨- ويتعين علينا ألا نخلط بين أمرين مختلفين تمام الاختلاف هما ذاتية القانون البحرى وأصالته(١) من ناحية ، وجمود هذا القانون وقعوده عن مجاراة التطور فى الملاحة البحرية من ناحية أخرى .

فالقانون البحرى قانون أصيل(٢) بماله من نظم خاصة تتفق مع حاجات الملاحة البحرية ومخاطرها المتميزة ، ولكنه فى نفس الوقت ليس قانونا جامدا عاجزا عن مجاراة التطور كما تصور البعض(٣) ، فذلك ليس إلا خلط بين أمرين متميزين هما ذاتية القانون البحرى وجموده(٤) ، فإذا صح القول بأن القانون البحرى لا يتأثر بالاعتبارات الخلقية أو التغيرات السياسية كالثورات أو تعاقب الحكومات ، فهو لا شك يتأثر بالتغيرات الاقتصادية وما تتركه من بصمات على الملاحة البحرية متمثلة فى ضخامة حجم السفن وزيادة الأتصال بينها وسرعتها والتقدم الهائل فى تلك الصناعة وما ترتب عليه من الانتقال من السفينة الشراعية والبخارية إلى السفن ذات المحرك والسفن الذرية ، لا شك أن هذا التطور لابد أن يقابله تطور مواز فى أحكام القانون البحرى حتى تتواءم مع هذه الحاجات الجديدة وقد وضح ذلك فى تطور التأمين البحرى وتقلص وظيفة الربان التجارية وغيره من أحكام هذا القانون .

١٩- وينبغى ألا يفوتنا أن ننوه بأن ذاتية القانون البحرى لا تحول بين التأثير المتبادل بين هذا الفرع من القانون وفروع القانون الأخرى كالقانون المدنى ، فبينما أخذ القانون البحرى عن القانونين المدنى والتجارى

---

(١) originalité .

(٢) original .

(٣) دانجون المرجع السابق بند ١٠ وبونكاز (رأى Pardessus - باردیسی) بند ١٨٦ .

(٤) stabilité .

نظام الشركة مستعيضا به عن الشيوع البحرى لملكية السفينة ، واستبدل الرهن بقرض المخاطرة الجسيمة ، نجد أن القانون المدنى تأثرا بالقانون البحرى أخذ بنظام التأمين والرهن غير الحيازى وحماية العاملين قياسا على حماية المستخدمين البحريين . أخيرا يجب أن نميز جيدا بين الذاتية Particularisme والاستقلال Autonomie ، فالكلمتان غير مترادفتان ، وانما كل منهما لها معنى مختلف عن الأخرى ، فالذاتية أو ذاتية القانون البحرى تعنى تمتع هذا الفرع من القانون ببعض الصفات الفنية الخاصة التى تمكن أحكامه من المواءمة مع البيئة والظروف التى يحكمها وذلك مع اعتباره تابعا للنظام القانونى العام ، وإلى المبادئ العامة التى يجب الرجوع اليها عند ظهور نقص فى نصوص هذا القانون الخاص(١) ، وما يتضمنه هذا الأخير من استثناءات على تلك المبادئ العامة يجب أن تفسر تفسيرا ضيقا .

٢٠- أما القانون المستقل Droit autonomie فهو يعنى إستقلال القانون بمبادئه الخاصة ونظمه الخاصة وفنه الخاص لإقامة العدالة دون رجوع أو خضوع لقانون أخر ، فهو يكون علما رئيسيا وليس تابعا(٢) ، وأصحاب هذه التفرقة يرون أن القانون البحرى قانونا ذاتيا ومستقل فى آن واحد ، ومقتضى الإستقلال هو عدم جواز الرجوع إلى أحكام القانون المدنى أو التجارى فى المسائل البحرية إلا بصدد الأحكام التى تكون مبادئ أساسية للعلم القانونى ، كقواعد تكوين العقد وتفسيره ونظرية السبب وعيوب الرضا ، وعلى العكس تحول فكرة استقلال القانون البحرى دون تطبيق الأحكام الأخرى التى لا ترقى إلى هذه المرتبة كقواعد القانون المدنى المتعلقة بأحكام

---

(١) شرفر المرجع السابق بند ٢ .

(٢) المرجع السابق جزء (١) بند ٥٢ .

المسئولية عن فعل الأشياء وتلك التي تحدد الذاتيين الممتازين(١) .

٢١- ونحن نتفق مع غالبية الفقه فى القول بذاتية القانون البحرى. ولكننا نرى أن ذاتية القانون البحرى الأن ذاتية نسبية وليست مطلقة كما كان الحال فى العصور الوسطى ، وذلك بسبب التأثير المتبادل بين فروع القانون . كما نرى أن الاستقلال أيضا لا يعنى الاستقلال المطلق ، والانعزال عن فروع القانون الأخرى وانه ليس هناك مانع من الرجوع إلى قواعد الشريعة العامة فى القانون المدنى وقواعد القانون التجارى بشرط الا يكشف ذلك عن تعارض بين الأخذ بهذه القواعد وطبيعة العلاقات الناشئة عن الملاحة البحرية ، أو نظم القانون البحرى الخاصة ، وهذا هو رأى غالبية الفقه(٢) المصرى ، واعتنقته من قبل محكمة النقض الفرنسية(٣) بصدد تطبيق المادة ١/١٣٨٤ مدنى فرنسى وهى تقابل المادة ١٧٨ مدنى مصرى الخاصة بالمسئولية عن فعل الأشياء على السفن ولم تستلزم من الراكب الذى أصابه ضرر على أثر حادث وقع للسفينة أثبات خطأ مستغل السفينة ، بل الزمت الأخير لكى ينفى مسئوليته أن يقيم الدليل على وجود السبب الأجنبى ، واستندت المحكمة فى تطبيقها لهذا النص الى خلو القانون البحرى من نصوص تستبعد صراحة أو ضمنا تطبيق أحكام هذه المادة .

---

(١) شوفو المرجع السابق بند ١١ .

(٢) د. على جمال الدين عوض (الوسيط فى القانون البحرى) طبعة ١٩٧٢ بند ٣ .
د. أكثم الخولى (دروس فى القانون البحرى والجوى) طبعة ١٩٧١ بند (٦) .
د. محمود سمير الشرقاوى (القانون البحرى طبعة ١٩٧٨ بند ٤١ وكذلك نفس البند طبعة ١٩٩٣ م ، الدكتور على البارودى (مبادئ القانون البحرى) طبعة ١٩٧٥ بند ٣، الدكتور مصطفى كمال طه - الوجيز فى القانون البحرى طبعة ١٩٨٠ بند ٢٢ .

(٣) نقض فرنسى فى ١٩ يونيو سنة ١٩٥١ أنظر دالوز ١٩٥١- ٧١١ تعليق ريبير لأضية السفينة لاموريسير » .

٢٢- وذاتية القانون البحرى بهذا المعنى لا تكون مهددة بالزوال للأسباب الأتية(١) :

(١) اتجاه المشرع المعاصر إلى استبدال التشريعات العامة التطبيق بوضع تشريعات خاصة تتفق مع طبيعة كل استغلال ، والظروف التى تتم فيها التجارة البحرية تبرر فى هذا الصدد - سواء من حيث مخاطر الملاحة البحرية أو أهمية الأداة المستخدمة فى النقل - صدور قانون خاص يتلائم مع هذه الحاجات وتلك الظروف .

(٢) الصفة الدولية للنقل البحرى فغالبية عقود النقل البحرى تتسم بالصفة الدولية(٢) ، ورغبة فى تجنب المشاكل التى تنشأ عن تنازع القوانين وصعوبة حلها ينبغى تطبيق قانون بحرى واحد على المياه التى تعبرها السفن التجارية ، بغية تحديد حقوق وواجبات ذوى الشأن بطريقة واضحة ، مثل هذا القانون الذى تمليه الإعتبارات العملية فى سائر الدول ليس قانونا موحدا فحسب وانما هو قانون ذاتى أيضا .

(٣) التقدم التكنولوجى الهائل فى صناعة السفن وما ترتب عليه من انتاج السفن العملاقة سعة النصف مليون طن فأكثر واستخدام أجهزة الرادار وأثرها فى تسهيل السير أثناء الضباب فى حالات انعدام الرؤية ، هذه العوامل زادت من أهمية الاستغلال البحرى وضخامته من الناحية الاقتصادية وتملى فى نفس الوقت ضرورة احتفاظ القانون البحرى بنظمه الخاصة وذاتيته فى مواجهة القانون التجارى .

---

(١) رودييز الوجيز فى القانون البحرى Precis Dalloz الطبعة الثامنة سنة ١٩٧٩ بند (٥) والطبعة التاسعة Par Rodiere et Emmanuel du Pont avice no 5 .

(٢) ٩٥٪ من النقل البحرى فى فرنسا يكون دولى و ٥٪ فقط يكون فيها النقل داخلى (الملاحة الساحلية الوطنية) .

V. Rodiere et E. du Pontavice op. cit. no 5 P. 7.

الفصل الثالث

مصادر القانون البحرى

٢٣- تمهيد : مصادر القانون البحرى كغيره من فروع القانون تنقسم إلى قسمين أساسيين هما : **المصادر الرسمية** وتشمل التشريع والعرف والمصادر التفسيرية وتتمثل فى القضاء والفقه . ونقسم هذا الفصل إلى مبحثين :

المبحث الأول : ندرس فيه المصادر الرسمية .

المبحث الثانى : نتناول فيه المصادر التفسيرية .

المبحث الأول

المصادر الرسمية

٢٤- أولاً التشريع : يعتبر التشريع من أهم المصادر الرسمية للقانون البحرى ، ولا يقصد به فى هذا الصدد قانون التجارة البحرية المصرى الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ فحسب ، وانما يشمل أيضا سائر التشريعات المكملة لهذا التقنين والتى تنظم مسائل لم يتناولها التقنين بالتنظيم ، كما يشمل قواعد المعاهدات الدولية التى صدقت عليها مصر متى صدرت تشريعات داخلية بالتصديق عليها ونفاذها ، وكذلك الأحكام العامة للقانونين المدنى والتجارى ما دامت لا تتعارض مع طبيعة المنازعات البحرية والنظم الخاصة بالقانون البحرى .

٢٥- (١) قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م : صدر قانون التجارة البحرية الحالى عام ١٩٩٠ وذلك ليحل محل القانون البحرى الملغى الصادر فى ١٣ نوفمبر سنة ١٨٨٣م وقد كان القانون الملغى كما سبق ذكرنا نقلا حرفيا لقواعد القانون البحرى الواردة فى المجموعة التجارية

الفرنسية الصادرة سنة ١٨٠٧ ، والتى أقدم المشرع الفرنسى نفسه على تعديلها بتشريعات متعاقبة سبق الإشارة(١) إليها ، وذلك بسبب ما طرأ من تطور على الملاحة البحرية وصناعة السفن ، كذلك التطور فى وسائل الشحن البحرى واستخدام النقل بالحاويات ، أيضا التقدم فى وسائل الاتصال وتوجيه السفن بالردار ، كل هذه المستحدثات تطلبت تعديل أحكام القانون البحرى الملغى حتى يتلائم مع هذه التطورات الأمر الذى دفع المشرع المصرى بدوره إلى النظر فى تعديل القانون البحرى ، وقد شكلت لجان عديدة لهذا الغرض منذ أكثر من نصف قرن وبعد جهود مستمرة أخرها فى عام ١٩٦٤ وما بعدها صدر آخيراً قانون التجارة البحرية الجديد بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والذى الغى قانون التجارة البحرى الصادر فى ١٣ نوفمبر سنة ١٨٨٣ وأصبح القانون الجديد(٢) نافذا اعتباراً من ٣ نوفمبر(٣) سنة ١٩٩٠ ، وقد قضت المادة الأولى من قانون الإصدار بإلغاء قانون التجارة البحرى

---

(١) راجع بند ١٤ و١٥ هامش .

(٢) وقد تضمن القانون الجديد أربعمائة مادة موزعة فى خمسة أبواب على النحو الأتى :
الباب الأول : فى السفينة (المواد من ١ إلى ٧٧) .
الباب الثانى : فى أشخاص الملاحة البحرية (المواد من ٧٨ إلى ١٥١) .
الباب الثالث : فى استغلال السفينة (المواد من ١٥٢ إلى ٢٩١) .
الباب الرابع : فى الحوادث البحرية (المواد من ٢٩٢ إلى ٣٣٩) .
الباب الخامس : فى التأمين البحرى (المواد من ٣٤٠ إلى ٤٠٠) .

(٣) الجريدة الرسمية العدد ١٨ (تابع) فى ٣ مارس سنة ١٩٩٠ .
كذلك قد صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٣٢ لسنة ١٩٩٠ وهو ينص فى مادته الأولى على أن يكون وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى هو الوزير المختص وأن تعتبر مصلحة الموانئ والمنائر الجهة الإدارية المختصة فى تطبيق أحكام قانون التجارة البحرية .
(الجريدة الرسمية العدد ٣٢ فى ٩ أغسطس ١٩٩٠) .

القديم الصادر فى ١٣ نوفمبر سنة ١٨٨٣ والإبقاء على القوانين الخاصة(١) المكملة لأحكام قانون التجارة البحرية ، ومن هذه القوانين تلك المتعلقة بسلامة السفن والشروط الواجب توافرها فى الربابنه والملاحين ، وذلك لأن هذه القوانين تنظم مسائل فنية وإدارية عرضه للتغيير المستمر الأمر الذى يقتضى إخضاعها لقوانين خاصة وذلك لسهولة تعديلها تبعا لتغيير الظروف التى تبررها .

٢٦- ومن القوانين الخاصة المكملة(٢) لأحكام قانون التجارة البحرية وقد صدر معظمها فى ظل القانون الملغى ولكن القانون الحالى أبقى عليها ما يلى :

١- القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ الخاص بتسجيل السفن التجارية ، والذى عُدل بالقانونين رقمى ٢١٨ لسنة ١٩٥٩ و ٨٠ لسنة ١٩٦٨ .

٢- القانون رقم ١٥٨ لسنة ١٩٥٩ الخاص بتنظيم عقد العمل البحرى .

٣- القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ الخاص بالأمن والنظام والتأديب فى السفن .

٤- القانون رقم ٦٣ لسنة ١٩٦١ بخصوص النقل الساحلى .

٥- القانون رقم ٧٩ لسنة ١٩٦١ الخاص بالكوارث البحرية والحطام البحرى .

٦- القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ الخاص بالمؤهلات وإعداد الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن التجارية .

---

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

(٢) ولم يكتف قانون التجارة البحرية بعدم تنظيم بعض المسائل المتعلقة بالملاحة البحرية كتسجيل السفن والنظام والتأديب فى السفن والإرشاد البحرى تاركا هذه المسائل للقوانين الخاصة ، وإنما أغفل علاج بعض الأمور الهامة ولم ينظمها مثل مسئولية مستغلى السفن الذرية والتلوث البحرى ربما لأن هذه الأمور لم تستقر بعد ويلحقها التطور السريع ، كذلك لم يعالج البيوع البحرية رغم ارتباطها الكبير بالنقل البحرى .

٧- القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٨ بتنظيم الإرشاد فى ميناء الاسكندرية وقد حل محله القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥ ثم القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩ فى شأن تنظيم الإرشاد بمينائى الاسكندرية والدخيله .

٨- القانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣ بإصدار قانون رسوم الإرشاد والتعويضات ورسوم الموانى والمنائر والرسو والمكوث والذى تم تعديله بالقانونين رقم ٦٠ لسنة ١٩٨٨ و٢ لسنة ١٩٩٠ .

٩- القانون رقم ٤ لسنة ١٩٨٦ بخصوص الارشاد فى ميناء دمياط .

١٠- القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ بخصوص سلامة السفن .

١١- القانون رقم ١٦١ لسنة ١٩٥٩ بخصوص تنظيم ارشاد السفن فى ميناء السويس .

٢٧- قواعد الشريعة العامة والمعاهدات الدولية :

يضاف إلى هذه القوانين قواعد الشريعة العامة الموجوده فى نصوص القانونين المدنى والتجارى والتى يجب الرجوع إليها عند عدم وجود قاعدة تحكم النزاع فى القانون البحرى أو العرف البحرى ، وذلك مشروط بعدم التعارض مع المبادئ الأساسية للقانون البحرى ، ويضاف إلى ذلك القوانين الوطنية التى تصدر بالتصديق على المعاهدات الدولية وهنا يجب على القاضى تطبيق المعاهدة بوصفها قانونا داخليا وليست معاهدة دولية .

ثانياً : العرف والعادات البحرية :

٢٨- يتمتع العرف والعادات البحرية بمكانة هامة فى القانون البحرى ، ذلك مرجعه النشأه العرفية لهذا القانون من ناحية وعجز القوانين المكتوبة صجاراة حاجات الملاحة والتجارة البحرية من ناحية أخرى ، وإذا كان

الثابت أن العرف يلى التشريع فى المرتبة أى يتعين على القاضي أن يطبق التشريع أولاً ثم العرف ، فهذه القاعدة ليست مطلقة فى القانون البحرى، وذلك لأن العرف أحياناً تكون له أولوية فى التطبيق على التشريع ، فقد حل العرف محل التشريع أحياناً عما ترتب عليه إهمال تطبيق بعض النصوص التشريعية ، ومن ذلك ما جرى عليه العرف من الإكتفاء بتحرير نسختين من سند الشحن خلافا لنص المادة ١٠٠(١) من التقنين البحرى الملغى والتى كانت تستلزم تحرير سند الشحن من أربع نسخ أصلية على الأقل ،كذلك قد جرى العرف على عدم ذكر اسم السفينة فى عقد التأمين البحرى ، وذلك خلافا لما نصت عليه المادة ٢٨٢(٢) تجارى فرنسى و ١٧٤ من التقنين البحرى الملغى ، وقد اقر القضاء الفرنسى هذا العرف رغم مخالفته للنصوص الأمره فى هذا الشأن(٣) .

٢٩- وإلى جانب العرف نجد العادات البحرية وهى أقل مرتبة من العرف وتستمد قوتها من رضاء الطرفين واتجاه نيتهما إلى الأخذ بها صراحة أو ضمنا ، وهذه العادات تختلف قوتها الإلزامية بحسب نوعها فقد تكون دولية تطبق فى البلاد البحرية المختلفة ، وقد تكون وطنية أو عامة يقتصر تطبيقها على موانئ دولة معينة ، وقد تكون محلية(٤) لا تنطبق إلا فى ميناء بعينه داخل الدولة دون غيره من الموانى ، وقد يحيل المشرع أو اتفاق الطرفين إلى

---

(١) قنن المشرع المصرى فى قانون التجارة البحرية الحالي ما جرى عليه العرف من حيث الإكتفاء بتحرير نسختين فقط من سند الشحن وفى ذلك تقضى المادة ٢٠٢ من القانون « على أن يحرر سند الشحن من نسختين تسلم أحداهما إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للنزول عنها » .

(٢) ريبير المرجع السابق بند ١٠٠ .

(٣) نقض فرنسى فى ٣ يوليو سنة ١٩٥٢ .

(٤) ريبر جزء I بند ١٠١ .

العادات البحرية كما يحيل عقد النقل إلى الرجوع إلى عادات الميناء لتحديد مواعيد الشحن والتفريغ ، وتختلف العادة عن العرف فى انه يتعين على من يتمسك بالعادة البحرية أن يقيم الدليل على وجودها ، وانصراف نية الأطراف إلى الأخذ بها ، أما العرف فيفترض فى القاضى العلم به عليه أن يطبقه من تلقاء نفسه دون حاجة لقيام الأطراف بإثبات وجوده أو التمسك به ومن أمثلة العادات البحرية تلك المتبعة فى حساب مدد الشحن والتفريغ وعجز(١) الطريق .

---

(١) راجع الجزء الثانى من رسالتنا L'indmmite en matière d'assurance sur facultés, université de lyon 1980. وعلى الأخص الفصل الخاص بعجز الطريق .

المبحث الثانى

المصادر التفسيرية

٣٠- يقصد بالمصادر التفسيرية تلك المصادر التى لا يلتزم القاضى بالرجوع إليها لاستخراج القاعدة الواجبة التطبيق على النزاع المعروض عليه ، وانما له أن يرجع إليها للأستئناس فحسب وذلك لتفسير القواعد القانونية الغامضة أو للبحث عن حل للنزاع المعروض عليه فى حالة عدم وجود نص تشريعى أو عرف واجب التطبيق وهذه المصادر هى القضاء والفقه .

٣١- **أولاً القضاء :** مصادر القضاء البحرى فى مصر هى :

أحكام القضاء الفرنسى بإعتبار القانون الفرنسى مصدراً تاريخيا للقانون البحرى ويمكن أن نجدها فى المجموعات الفرنسية الآتية :

١- المجلة الدولية للقانون البحرى أسسها Autran سنة ١٨٨٥ وقد حلت محلها بعد ذلك مجلة القانون البحرى المقارن . وكذلك ملحق مجلة القانون البحرى الفرنسى Droit maritime francais وقد توقفت مجلة دور وملحقها عن الظهور سنة ١٩٤٠ .

٢- مجلة القانون البحرى الفرنسى Droit maritime francais وقد ظهرت ابتداء من عام ١٩٤٩ وهذه المجلة مستمرة فى الظهور شهرياً حتى الآن ويشار إليها عادة بالحروف الآتية D.M.F. وذلك بجانب الأحكام التى تصدر فى المجموعات العامة للقضاء الفرنسى وتسمى جازيت دى باليه Gazette de Palacis ودالوز Dalloz والأسبوع القانونى la Semaine juridique (١)

---

(١) V. aussi, Rev. Trim. de Dr. Com. et de Droit economique, Bulletin des transports.

وكذلك نجد أحكام القضاء الإنجليزى يمكن الرجوع إليها والاستئناس بها وخصوصا فى منازعات التأمين البحرى ، وذلك للصفة الدولية للتأمين البحرى من ناحية ولكون بوليصة التأمين الإنجليزية (اللويدز) وما يكملها من نصوص قانون التأمين البحرى الصادر سنة ١٩٠٦ هى النموذج الواجب التطبيق فى مصر ، ومن مجموعات القضاء الإنجليزى فى هذا الصدد :

(١) مجموعة اللويدز Lloyd's List reports وقد أنشأت عام ١٩١٩ ومستمرة فى الظهور لـلآن ومجموعة اسبينال للقضايا البحرية وقد أنشئت عام ١٨٧٠ واستمرت حتى عام ١٩٤٠ . أما فى مصر فلا توجد مجموعات متخصصة لنشر القضاء البحرى على غرار ما رأيناه فى فرنسا وانجلترا ، وكل ما نجده هو الأحكام الهامة لمحكمة النقض منشورة فى مجلة المحاماه ومجموعة النقض ، كما نجد بعض الأحكام منشورة فى مجلة التشريع والقضاء التى صدرت اعتبارا من سنة ١٩٤٨ ثم توقفت عن الظهور وهذا بالنسبة للقضاء الوطنى ، ولكن بالنسبة للقضاء المختلط فنجد عندنا ثروة قيمة من أحكام هذا القضاء يمكن الاستفادة كثيرا منها وهى منشورة فى الفترة من سنة ١٨٧٥ حتى سنة ١٩٤٩ فى مجموعتين أساسيتين هما بلتان(١) التشريع والقضاء المصرى المختلط وجازيت(٢) المحاكم المختلطة .

ثانياً الفقه (أراء الشراح) :

٣٢- يقوم الفقهاء بدور هام فى تفسير التشريعات البحرية والتعليق على أحكام القضاء البحرى ، وللقضاء أن يستعين على سبيل الأستئناس ودون الزام بمثل هذه الآراء ، والمقصود بآراء الفقهاء فى هذا الصدد ليس الفقه

---

(١) Bulletin de la legislation et de la juris prudence egyptiennes mixtes.

(٢) Gazette des tribunaux mixtes .

المصري(١) فحسب، وإنما الفقه الفرنسي(٢) والانجليزي(٣) أيضاً، بل الفقه الدولي بصفة عامة، وذلك بسبب الطابع الدولي للقانون البحري.

---

(١) على جمال الدين عوض الوسيط في القانون البحري طبعة ١٩٧٢ الناشر دار النهضة العربية ، د. مصطفى كمال طه أصول القانون البحري جزأين سنة ١٩٥٢ القانون البحري الجديد طبعة ١٩٩٥.

د. على حسن يونس القانون البحرى طبعة ١٩٦٩ .

د. محمود سمير الشرقاوى ، القانون البحرى طبعة ١٩٦٧ ، ١٩٧٨ ، ١٩٩٣ الناشر دار النهضة العربية .

د. أكثم الخولى دروس فى القانون البحرى والجوى طبعة ١٩٧١ .

د. على البارودى مبادئ القانون البحرى طبعة ١٩٧٥ .

د. أميرة صدقى الموجز فى القانون البحرى طبعة ١٩٨٠ .

د. سميحة القليوبى القانون البحرى طبعة ١٩٨٢ .

د. بهجت قايد القانون البحرى الطبعة الأولى سنة ١٩٨٤ - الناشر مكتبة نهضة الشرق بالقاهرة .

(٢) ومن المراجع الفرنسية :

DESJARDINS - Arthur D.
Traite de Droit Commercial maritime 8 Vol 1878 - 1888 ; BONNECASE, Julien, B., traite de droit Commercial maritime, 1923; DANJON, Daniel, Traité de droit maritime, 2e ed V Vol 1926 - 1930, Lyon caen et Renault charles'C. et Louis R. traité de droit commercial 5e ed C tomes V et VI sur droit maritime), Ripert (Georges R) Droit maritime 4e ed. 3 vol. 1950 - 1953. et Precis Dalloz 1956; CHAUVEAU, (Paul) traité de Droit maritime Paris, 1958.
Rodiere (Rene R.) traité general de Droit maritime a Partir de 1969, et mise a'jours a u 10 juin 1978, le navire 1980, precis dalloz 8e ed 1979. Pontavice Emmanul du P. " le statut des navire 1967 et precis Dalloz avec Rodiere 11e 1991. Martine Remond, Gouilloud, Droit Maritime, Pedone 1988.

(٣) ومن المراجع الانجليزية :

SHORLEY and GILES, shipping law seventh edition 1986 o.c GILES London TEMPERLEY - Merchant shipping act, six th ed by W. Porges M. THOMAS 1963.

الفصل الرابع

توحيد القانون البحرى

٣٣- على أثر انتشار ظاهرة تقنين القواعد البحرية فى مختلف الدول منذ القرن السابع عشر ظهرت كثير من الاختلافات بين تشريعات الدول ، ونظرا لأن العلاقات البحرية تتسم بالصفة الدولية ، فقد اقتضى الأمر رغبة فى التغلب على مشكلة تنازع القوانين العمل على توحيد قواعد القانون البحرى بين مختلف الدول وقد بذلت الدول جهودا لا تنكر بغية تحقيق هذه الغاية ، وتوجد ثلاث طرق للتوحيد وهى بايجاز كما يلى :

(١) العادات الاتفاقية .

(٢) المعاهدات الدولية .

(٣) توحيد التشريعات الوطنية .

أولا العادات الاتفاقية (١):

٣٤- تتلخص هذه الطريقة فى قيام الغرف التجارية أو الجمعيات الدولية بوضع قواعد موحده لتنظيم مسائل معينة ، وتدعو الدول إلى الأخذ بهذه القواعد فى اتفاقاتهم الخاصة واحلالها محل التشريعات الوطنية المفسرة، بحيث إذا استمرت الدول على الأخذ بهذه القواعد تكونت عادات اتفاقية وتحققت الوحدة بينها فيما يتعلق بتنظيم المسائل التى وضعت من أجلها هذه القواعد ، ومن هذه القواعد ما قامت به جمعية القانون الدولى فى مؤتمراتها فى يورك سنة ١٨٦٤ وانفرس سنة ١٨٧٧ بخصوص وضع قواعد موحدة

---

(١) Rirert op-cit. T. I no. 99.

فى موضوع الخسارات المشتركة (قواعد يورك وانفرس)(١) والتى حلّت فى معظم الدول محل النصوص القانونية فى هذا الخصوص ويعيب هذه الطريقة أنها تفقد فاعليتها إذا كانت القواعد الوطنية المنظمة للمسائل موضوع التوحيد قواعد آمره تمنع الأفراد من الاتفاق على مخالفتها ، أو عند تعارض مصالح ذوى الشأن فى الأخذ بها .

ثانياً المعاهدات الدولية :

٣٥- تتلخص هذه الطريقة فى إبرام معاهدات بين الدول واجبة التطبيق فى حالة تنازع القوانين ، أى فى حالة أنتماء أطراف العلاقة القانونية إلى دولا مختلفة صدقت على أحكام المعاهدة ، وهذه الطريقة تتلافى عيب الطريقة الأولى فلا يتوقف تطبيقها على موافقة ذوى الشأن ، وتنطبق رغم تعارضها مع القواعد الوطنية الآمرة ، وقد أتبعت هذه الطريقة فى مؤتمر بروكسل الدبلوماسى الذى انتهى إلى وضع عدة معاهدات(٢) هامة منها معاهدة بروكسل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ بخصوص توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ، وقد أنضمت إليها مصر وصدر مرسوم بإصدارها فى ٣١ يناير سنة ١٩٤٤ ، ونص فيه على العمل بها إبتداء من ٢٩ مايو سنة ١٩٤٤ ، وقد تم تعديل بعض أحكام هذه المعاهدة بعد ذلك ببرتوكول ٢٣ فبراير سنة ١٩٦٨ . وقد صدر القرار الجمهورى رقم ٤٦٢ فى ٢٢ سبتمبر سنة ١٩٨٢ بالموافقة عليه ، ثم صدر بعد ذلك قرار نائب

---

(١) قد تم تعديل هذه القواعد فى استوكهولم سنة ١٩٢٤ ثم فى سنة ١٩٥٠ فى أمستردام وكذلك عام ١٩٧٤ فى هامبورج ، راجع رودبير وبونتافيس السابق بعد ٤٧٩ ويطلق على هذه القواعد : regles d'york et d'envers.

(٢) راجع د. كمال حمدى بند ١٦ .

رئيس الوزراء ووزير الخارجية بنشره والعمل به اعتباراً من ٢٠ أبريل سنة ١٩٨٣ ، ولما كانت هذه المعاهدة جزء من التشريع الوطني فإن هذه المعاهدة(١) تنطبق أحكامها في مصر طالما توافرت شروط انطباقها وذلك

---

(١) من هذه المعاهدات المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري والمنعقدة في بروكسل في ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ وقد وافقت عليها مصر بالقانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٤١ وقد صدر مرسوم في ٣١ يناير سنة ١٩٤٤ للعمل بها ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٤ ، والمعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والانقاذ البحري والموقعة في ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠ وقد وافقت عليها مصر بالقانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٤١ ، وصدر المرسوم في ٣١ يناير سنة ١٩٤٤ بالعمل بها ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٤ وقد تم تعديل هذه المعاهدة ببرتوكول وقع في بروكسل في ٢٢ فبراير سنة ١٩٦٧ وقد انضمت مصر إلى هذا البرتوكول في ٣٠ يونية سنة ١٩٧٣ كذلك معاهدة لندن الموقعة في ١٩ نوفمبر سنة ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسئولية عن الديون البحرية والتي أنضمت إليها مصر بالقرار الجمهوري رقم ١٥٠ لسنة ١٩٨٦ وأصبحت سارية المفعول في مصر ابتداء من أول يوليو سنة ١٩٨٨ ، المعاهدة الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالأمتيازات والرهون البحرية والمعقودة في بروكسل سنة ١٩٢٦ ولم تنضم مصر إلى هذه المعاهدة ولكن تبنت أحكامها في القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الإمتياز والرهون البحرية والذي الغي بصدور قانون التجارة البحرية الحالي الذي أدرج أحكام هذا القانون بين نصوصه وقد ابرمت اتفاقية جديدة بشأن الامتيازات والرهون البحرية في ٦ مايو سنة ١٩٩٣ في جنيف - أيضا المعاهدة الخاصة بحصانة سفن الدولة والمنعقدة في بروكسل في ١٠ أبريل سنة ١٩٢٦ والبروتوكول المفسر لها الموقع بتاريخ ٢٤ مايو سنة ١٩٣٤ ، وقد صدر القرار الجمهوري رقم ٤٢ في ١٨ مايو سنة ١٩٥٨ بالموافقة على انضمام مصر لها ، المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن والموقع عليها في بروكسل في ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ والتي وافقت عليها مصر عام ١٩٥٥ ودخلت حيز التنفيذ اعتباراً من ٢٤ فبراير سنة ١٩٥٦ ؛ المعاهدة -

رغم مخالفة هذه الأحكام فى كثير من المسائل لقانون التجارة البحرية الحالى وذلك تأسيساً على أن الحكم الخاص يقيد الحكم العام .

٣٦- ونظرا لعدم قدرة معاهدة بروكسل رغم تعديلها على مجاراة التطور الكبير الذى أصاب النقل البحرى فقد دعت الدول الشاحنة إلى تعديل هذه المعاهدة وقد تم ذلك فى ٣١ مارس سنة ١٩٧٨ بناء على اقتراح مؤتمر التجارة والتنمية الذى انعقد تحت اشراف الأمم المتحدة ، إذ وقعت اتفاقية هامبورج لتحل محل اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ لنقل البضائع بسندات الشحن ، واطلق على اتفاقية هامبورج « قواعد هامبورج » اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لعام ١٩٧٨(١) ، وقد تم التوقيع على هذه الاتفاقية من سبع وسبعين دولة من بينها مصر ولم تصدق عليها فرنسا وبالتالى لم تدخل حيز التنفيذ بها ، واصبحت اتفاقية هامبورج نافذة المفعول فى مصر اعتبارا من ٣ نوفمبر سنة ١٩٩٠ وهو تاريخ دخول القانون البحرى الجديد حيز التنفيذ . وينبغى أن نسجل أن من عيوب توحيد القانون البحرى عن طريق المعاهدات الدولية ازدواج التشريع فى مادة واحدة واختلاف الأحكام التى تطبق فى المنازعات الوطنية عن تلك التى تطبق فى المنازعات الدولية وصعوبة تحديد اختصاص المعاهدة ونطاق تطبيقها .

- الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر والمبرمة فى بروكسل فى ٢٩ أبريل سنة ١٩٦١ وتمت الموافقة عليها سنة ١٩٦٤ وصدر قرار وزير الخارجية فى ٩ يونية سنة ١٩٦٨ بنشرها فى الجريدة الرسمية والعمل بها اعتبارا من ٤ يونيو سنة ١٩٦٥ ، وقد أبرمت معاهدة جديدة فى اثينا فى ١٧ ديسمبر سنة ١٩٧٤ متعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر .

(١) رودييز وبونتافيس الوجيز الطبعة الحادية عشر سنة ١٩٩١ بند ٢٥-٢ .

٣٧- ومن الجدير بالذكر انه لم يعد مؤتمر بروكسل الدبلوماسى بناء على اقتراحات اللجنة البحرية الدولية(١) هو الوحيد الذى يختص بوضع المعاهدات الكبرى فقد ظهرت هيئات أخرى انشأتها هيئة الأمم المتحدة للقيام بمهمة توحيد القانون البحرى نذكر منها المنظمة البحرية الدولية Imo من ناحية ، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية unctad من ناحية أخرى ، وقد استمرت هاتان الهيئاتان فى العمل الذى كانت تقوم به اللجنه البحرية الدولية مع تمتعها بسلطة اتخاذ القرارات خلافا لهذه الأخيرة هكذا كان للمنظمة البحرية الدولية الفضل فى إبرام اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر فى ١٣ ديسمبر ١٩٧٤ واتفاقية لندن الموقعة فى ١٩ نوفمبر سنة ١٩٧٦ بشأن تحديد المسئولية عن الديون البحرية ، كذلك اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع فى ٣١ مارس سنة ١٩٧٨ المعروفة باسم قواعد هامبورج ، وابرمت بعد ذلك تحت مظلة الأمم المتحدة اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولى المتعدد الوسائط(٢) فى جنيف فى ٢٤ مايو سنة ١٩٨٠ .

ثالثا توحيد التشريعات الوطنية :

٣٨- ووفقا لهذه الطريقة يتم عن طريق ابرام المعاهدات الدولية توحيد التشريعات الوطنية ووضع تشريع نموذجى ينطبق فى جميع الدول المتعاقدة ويحل محل تشريعاتها الوطنية ، وهذه الطريقة أتبعت فى المعاهدات المتعلقة بعقد العمل البحرى وتوحيد قواعد الأوراق التجارية ، وقد أتبعت هذه الطريقة فى مصر بصدد تبنى معاهدة بروكسل بخصوص الأمتيازات والرهون البحرية والتى صدر بها القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ .

---

(١) Comité maritime int ernational.

(٢) د. مصطفى طه نفس المرجع السابق بند ٢٤ .

وطرق التوحيد الثلاث رغم مزايا كل منها لا تكفى لتحقيق التوحيد فى كافة المسائل ، وفى هذا الفرض لا مفر من الرجوع إلى قواعد تنازع القوانين(١) لتحديد القاعدة الواجبة التطبيق ، ولذلك يقترح بعض الفقهاء(٢) توحيد قاعدة الإسناد فى كل مسألة من مسائل القانون البحرى لتجنب المنازعات التى تثور فى هذا الخصوص .

---

(١) بونكاز Bonnecase المطول فى القانون البحرى بند ١٤٦ .
د. على يونس القانون البحرى سنة ١٩٦٩ بند ٣٩ .

(٢) بونكاز Bonnecase المطول فى القانون البحرى بند ١٤٦ .
د. على يونس القانون البحرى سنة ١٩٦٩ بند ٣٩ .

الفصل الخامس

نطاق تطبيق القانون البحرى

تمهيد : -

٣٩- يتحدد نطاق تطبيق القانون البحرى بالملاحة البحرية ، فالقانون البحرى ينطبق على الملاحة البحرية فحسب دون الملاحة النهرية أو الداخلية، وانطباق القانون البحرى على الملاحة البحرية يستلزم بالتبعية أنطباقه على أداتها وأشخاصها وعقود الإستغلال البحرى ، وكذلك تأمين الشحنات والسفن التى تتعرض لمخاطر السير فى البحر ، ويلحق بالملاحة البحرية الأصلية الملاحة البحرية المساعدة كالقطر والإنقاذ والأرشاد البحرى وكذلك الخسارات البحرية .

ولما كانت الملاحة البحرية هى مناط تطبيق القانون البحرى فيجب تحديد مفهومها والمراد بها ، بذلك نتمكن من تحديد مجال القانون البحرى بدقة ، وسوف نقسم هذا الفصل إلى مباحث ثلاثة نتناول فيها على التوالى الموضوعات الآتية :

المبحث الأول

ماهية الملاحة البحرية

٤٠- لم يعرف المشرع الفرنسى أو المصرى المراد بالملاحة البحرية الأمر الذى آثار الخلاف فى الفقه حول تحديد المقصود بها ، وتمييزها عن الملاحة النهرية أو الداخلية وتبلور الخلاف فىْ اتجاهين رئيسيين :

الاتجاه الأول : ويعتمد أساسا فى تحديد مفهوم الملاحة البحرية على الأداة أو الوسيلة المستخدمة فى هذه الملاحة وهى السفينة .

أما الاتجاه الثانى : فهو يعتمد أساسا على المكان الذى تتم فيه هذه الملاحة وهو البحر.

٤١- أولاً الاتجاه الأول : ويعرف أنصاره الملاحة البحرية بأنها الملاحة التى تقوم بها السفن البحرية navires (Ships) أما الملاحة التى تقوم بها المراكب bateaux (boats) فهى ملاحة نهرية لا تخضع للقانون البحرى ، فالسفينة وفقا لمظهرها وطريقة بنائها وقوتها وحجمها هى التى تقوم بالملاحة البحرية وهى مناط تطبيق القانون البحرى ، ولكن يعيب هذا الاتجاه ما يمكن أن يواجهه تعريف السفينة من صعوبات سواء من ناحية التمييز بينها وبين المنشآت البحرية(١) على وجه العموم أو من ناحية التمييز بينها وبين المراكب النهرية ، فكثيرا من المراكب لايختلف كثيرا عن السفن من حيث الحجم وطريقة البناء والقوة المحركة وقوة الاحتمال(٢) ، هذا فضلا عن أن بعض السفن الصغيرة تقوم أحيانا بالملاحة النهرية وقد تضطر بعض المراكب النهرية للقيام بالملاحة البحرية فى بعض الظروف(٣) .

٤٢- الاتجاه الثانى : وهو يرى أن الملاحة البحرية هى التى تتم فى البحر ، فهو يعتمد على المكان الذى تباشر فيه الملاحة لتعريفها وتحديد ماهيتها وليس على أداة هذه الملاحة ، ولكن المشكلة التى واجهت أنصار هذا الرأى هو تحديد المقصود بالبحر وتمييزه عن النهر والقنوات ، وظهرت عدة أراء فى تعريف البحر كمكان لمزاولة الملاحة البحرية ، فهناك من تبنى

---

(١) Faut - il reviser la definition classique du navire ? Par René Rodiere, V. Semaine juridique J.C.P. ed. general 4 janvier 1978 no 8 et 9.

(٢) د. مصطفى طه القانون البحرى الجديد بند (٧) .

(٣) د. على يونس القانون البحرى طبعة ١٩٦٩ بند ٥٤ .

تعريف قانون الجمارك وعرف البحر بأنه الذى لا يجاوز آخر مبنى للجمارك(١)، وهناك من قال أن الملاحة تحدد بالنقطة التى يصل إليها المد البحرى أو المكان الذى يمكن أن تصل إليه السفينة فى حالة عدم وجود مد، وهناك رأى ثالث يرى أن الملاحة البحرية تنتهى عند أول كوبرى(٢) تقابله السفينة على النهر ولا تستطيع عبوره، وهذه المعايير تعد فى الواقع معايير تحكمية لتحديد المقصود بالبحر .

٤٣- ولهذا فهى لم تلق قبول غالبية الفقه فى مصر ، وذلك لأنها لا تضع معيارا واضحا يتمتع بالثبات والعمومية يمكن الرجوع إليه فى جميع الأحوال ، وينبغى اذا الأعتماد على المدلول العلمى والجغرافى فى تحديد المقصود بالبحر بحيث يمكن الرجوع فى تحديد المراد بالبحر إلى الأوصاف الجغرافية والجيولوجية والطبيعية التى أستقر عليها العلم فى بيانه وتعريفه(٣)، ويتحدد دور القاضى فى معرفة الظروف التى تمت فيها الملاحة للقول بوجود الملاحة البحرية أم لا ، ويتم التحقق من توافر الأوصاف الواجب توافرها فى مكان ما حتى يصدق عليه وصف البحر بالرجوع إلى أهل الخبرة .

أما القضاء فى فرنسا(٤) ومصر(٥) فهو لم يكتف بتمام الملاحة فى

---

(١) ريبير المرجع السابق جزء (١) بند ١٣٩ .

(٢) lyon Caen et Renault, le traité de Droit Commerciale no 90.

(٣) Bonnecase (J.) : Traite de droit Commercial maritime Paris, 1923 no 108 et 108 bis .

(٤) نقض فرنسى (عرائض) فى ١٣ يناير سنة ١٩١٩ سيرى ١٩٢٠ - ١ - ٣٤٠ .

(٥) نقض مصرى فى ٧ مايو سنة ١٩٥٩ حيث قضت المحكمة بأن الملاحة التى تقع داخل الموانئ بعيدة عن أخطار البحر لا تخضع للقانون البحرى (المحاماه السنة ٤٠ صفحة ١٠٤٨) .

البحر لكي تعتبر الملاحة بحرية ، بل اشترط لتوافر وصف الملاحة البحرية أن تكون السفينة عرضه لمخاطر(١) البحر الخاصة التي تتضمنها الرحلة البحرية ، ويؤيد فريق من الفقه(٢) المصرى هذا الرأى اعتماداً على أن الأخطار البحرية هى التى أملت وضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية ، وأخيرا هناك من الفقهاء من يشترط توافر أكثر من عنصر لتحديد نطاق تطبيق القانون البحرى فى القانون الوضعى ، وهذه العناصر هى تمام الملاحة فى البحر وأن تكون محفوفة بالمخاطر وأن تقوم بها سفينة(٣) ، ونحن من جهتنا نؤيد هذا المعيار لدقته وملائمته لمفهوم الملاحة البحرية .

المبحث الثانى

أنواع الملاحة البحرية

٤٥- تتنوع الملاحة البحرية من حيث استهدافها المصلحة العامة أو الخاصة إلى ملاحة عامة وملاحة خاصة ، فالملاحة العامة هى التى تقوم بها سفن الدولة الحربية وتلك المخصصة الخدمة العامة وهى لا تخضع للقانون البحرى الخاص (من ذلك السفن الحربية les vaisseaux) وسفن الخدمات العامة كالحجر الصحى والشرطة والإطفاء والجمارك وقد نصت على ذلك المادة الثانية من قانون التجارة البحرية الحالى ، وتتمتع هذه السفن فى الدول الأجنبية بحصانة(٤) بحيث لا يجوز توقيع الحجز عليها ، أما السفن التى تملكها الدولة وتكون مخصصة لأغراض تجارية(٥) فهى تخضع لأحكام القانون البحرى.

---

(١) V. Cept Contra Jambu Merlin, note sous comm. 8 octobre 1962 .

(٢) د. مصطفى طه المرجع السابق بند ٧ ؛ د. على جمال الدين المرجع السابق بند ٢٤ .

(٣) د. أكثم الخولى دروس فى القانون البحرى سنة ١٩٧١ بند ١٢ وما يليه .

(٤) V. Rodiere et Pontavice op. cit. no 40.

(٥) ريبير المرجع السابق جزء (١) بند ١٦٧ .

أولاً : أنواع الملاحة البحرية من حيث الغرض منها :

٤٦- اما الملاحة البحرية الخاصة فهى تنقسم من حيث موضوعها أو الغرض منها إلى ثلاثة أقسام : ملاحة تجارية ، وملاحة الصيد وملاحة النزهة ، وتلحق بها الملاحة للأغراض العلمية .

(١) الملاحة التجارية : وهى أهم أنواع الملاحة البحرية على الاطلاق ، والميدان الطبيعى والأصيل لتطبيق أحكام القانون البحرى وموضوعها هو نقل الأشخاص والبضائع بقصد تحقيق ربح .

(٢) ملاحة الصيد : وموضوعها هو صيد الأسماك وغيرها من المنتجات البحرية ، وقد كان خضوعها للقانون البحرى محل خلاف حتى انتهى الأمر بالاتفاق على إخضاعها للقانون البحرى منذ صدور حكم محكمة النقض الفرنسية سنة ١٨٤٤(١) ، ونحن مع الرأى(٢) الذى ينادى بخضوعها للقانون البحرى لأن ملاحة الصيد تتم فى البحر وتتعرض شأن الملاحة التجارية لمخاطر البحر الخاصة .

(٣) ملاحة النزهة : وتلحق بها الملاحة للأغراض العلمية وقد قيل بعدم خضوعها للقانون البحرى لأنها لا تستهدف الربح ، ولكن أنتهى الرأى بشأنها إلى اخضاعها لقواعد القانون البحرى لأنها تتعرض لما تتعرض له الملاحة التجارية من أخطار(٣) .

---

(١) نقض فرنسى فى ٢٠ فبراير ١٨٤٤ سيرى ١٨٤٤ - ١ -١٩٧ مشار له فى ريبير جزء (١) بند ١٧١ .

(٢) د. مصطفى طه المرجع السابق بند (٩) ونقض فرنسى ٢٩ يناير ١٩١٢ دالوز ١٩١٣ - ٤٨٥ ، د. سمير الشرقوى بند ٢١ ، د. أميره صدقى ص٢٨ .

(٣) ريبير المرجع السابق جزء (١) بند ١٧٢ ، نقض فرنسى ١٩ فبراير ١٩١٣ دالوز ١٩١٤ -١- ٣٢١ ، اسكندرية التجارية الجزئية ١٤ سبتمبر ١٩٤١ المحاماه السنة ٢٢ ص١٤٨.

نخلص من ذلك أن القانون البحرى ينطبق على الملاحة البحرية أيا كان الغرض منها سواء كانت ملاحة تجارية أو ملاحة صيد أو نزهة ، وهذا الرأى هو الذى تبناه قانون التجارة البحرية الحالى(١) فى مادته الأولى بقوله « السفينة هى كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الربح » .

ثانيا : أنواع الملاحة البحرية من حيث طول الرحلة :

٤٧- تنقسم الملاحة البحرية من حيث طول الرحلة إلى ملاحة أعالى البحار وملاحة ساحلية .

١- ملاحة أعالى البحار : navigation au long cours وهى أخطر أنواع الملاحة البحرية وأهمها وقد عرفها التقنين التجارى الفرنسى مادة ٣٧٧ بأنها الملاحة التى تتم بعد خطوط طول وعرض معينة من الأراضى الفرنسية ، أما المشرع المصرى فهو لم يحدد المقصود بملاحة أعالى البحار ويمكن تعريفها بأنها الملاحة التى تتم بين الموانئ المصرية والموانئ الأجنبية(٢) .

٢- الملاحة الساحلية navigation au cabotage وهى الملاحة التى تتم بين الموانئ الوطنية بعضها والبعض الآخر كالملاحة بين الاسكندرية والسويس .

---

(١) راجع قانون التجارة البحرية المصرى رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والصادر فى ٢٢ أبريل سنة ١٩٩٠ .

(٢) د. مصطفى طه نفس المرجع بند ٩ ، د. على يونس بند ٦٢ ، د. على جمال الدين بند ٢٥ ، د. سمير الشرقاوى بند ٢٠ .

وتنقسم الملاحة الساحلية إلى ملاحة ساحلية وطنية(١) وملاحة ساحلية دولية(٢) ، فالأولى تتم بين موانى نفس الدولة ، والثانية تتم بين ميناءين فى دولتين مختلفتين كالملاحة بين كاليه ودوفر فهى ملاحة ساحلية دولية طبقا للتشريعين الفرنسي والأنجليزى ، كذلك الملاحة بين مينائى الهافروهامبورج.

كما تنقسم الملاحة الساحلية إلى ملاحة ساحلية كبيرة(٣) وهى التى تتم بين ميناءين بحريين مختلفين ، وملاحة ساحلية صغيرة(٤) وهى التى تتم بين ميناءين على بحر واحد(٥) .

٤٨- وتظهر أهمية التفرقة بين ملاحة أعالى البحار والملاحة الساحلية فى الخضوع لبعض المسائل الإدارية والمالية والجمركية (٦) ، فالشروط الواجب توافرها فى الربابنه والبحاره على ظهر سفن أعالى البحار تختلف عن تلك المتعلقة بالعاملين على السفن الساحلية ، كذلك الشروط الواجب توافرها فى سفن أعالى البحار من حيث المتانة والصلاحية تختلف

---

(١) Cabotage nationale .

(٢) Cabotage internationale.

(٣) grand cabotage .

(٤) petit cabotage .

(٥) هناك أيضا تقسيم ثالث للملاحة وهى الملاحة الشاطئية la navigation cotiere وهى الملاحة التى تقوم بها المنشآت البحرية الصغيرة التى لا تجاوز حمولتها ثلثمائة طن والتى لا تبتعد أكثر من مائة ميل من ميناء التسجيل كذلك الملاحة فى الموانئ والمراسى والتى تقوم بها الصنادل وغيرها من أدوات الجر راجع :
Rodiere et Pontavice op. cit. no. 42.

(٦) V. M. Remond - Gouilloud, Transports maritimes, fase. 1140 no 99 et s. 1990, in Juriscl. Europe; R. Resenthel «de cabotage et la defense des interets portuaires,» Quotidien Juridique, 16 juin 1990. P. 8.

عن نظيرتها فى الملاحة الساحلية ، هذا فضلا عن أن كثيرا من الدول ومنها فرنسا(١) ومصر تحتفظ بالملاحة الساحلية(٢) لسفنها الوطنية دون السفن الأجنبية.

ثالثاً : أنواع الملاحة البحرية من حيث الأهمية :

٤٩- تنقسم الملاحة البحرية من حيث أهميتها إلى ملاحة رئيسية وملاحة مساعدة أو تبعية ، فالملاحة الرئيسية هى التى تقوم بها المنشآت البحرية لتحقيق الأغراض الرئيسية من الملاحة البحرية كنقل الأشخاص والبضائع أو من أجل الصيد أو النزهة ، أما الملاحة المساعدة أو التابعة فهى تقوم بها سفن لا تهدف لأى غرض من الأغراض السابقة ، وإنما غرضها هو مساعدة سفن الملاحة الرئيسية فى تحقيق أغراضها المختلفة ، ومنها سفن القطر والإرشاد والإنقاذ وهى تعد على خلاف فى الرأى ملاحة بحرية تخضع لأحكام القانون البحرى .

المبحث الثالث

الملاحة المختلطة

٥٠- أشرنا فيما سبق إلى أن الملاحة البحرية هى التى تتم فى البحر ، أما الملاحة النهرية أو الداخلية فهى التى تتم فى الأنهار والترع والبحيرات والقنوات ولكن ما حكم الملاحة بين باريس ولندن ، فهل تعتبر فى هذا الفرض ملاحة بحرية تخضع للقانون البحرى ؟ أم داخلية أو نهرية تخضع لقواعد القانون المدنى أو التجارى ؟

---

(١) V. le Code de douanes francais (art. 257 - 260) .

(٢) تنص المادة الثامنة الفقرة الأولى على أنه لا يجوز لغير السفن التى تتمتع بالجنسية المصرية ... الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية .

يمكن القول بإخضاع الجزء البحرى من الرحلة للقانون البحرى ، والجزء الثانى الذى تم فى النهر للقانون المدنى أو التجارى ، ولكن هذا الحل وان كان يتفق مع المنطق القانونى إلا أن إخضاع الرحلة الواحدة لنظامين قانونيين مختلفين قد يؤدى إلى صعوبات عملية فى التطبيق .

٥١- ولذلك فقد استقر الرأى(١) على تطبيق قانون الملاحة الأكثر أهمية بأعتبارها الملاحة الرئيسية سواء كانت بحرية أو نهرية وإخضاع الجزء الباقى من الرحلة لقانون الملاحة الرئيسية عملاً بتبعية الفرع للأصل ، فإذا كان الجزء الغالب(٢) والرئيسى فى الرحلة قد تم فى البحر كانت الملاحة بحرية . وتخضع جميعها للقانون البحرى ، وإذا كان الجزء الغالب قد تم فى النهر تعتبر الملاحة داخلية ، أو نهرية وتخضع للقانون التجارى(٣) أو المدنى ، وإذا صعب تحديد الملاحة الأكثر أهمية أو تساوت الملاحتان النهرية والبحرية من حيث الأهمية فلا مناص فى هذه الحالة من إخضاع كل جزء من الرحلة إلى القانون الذى يتبعه(٤) سواء كان ذلك هو القانون البحرى أو التجارى .

---

(١) ريبير المرجع السابق بند ١٤٣ ؛ مارتين ريموند نفس المرجع بند ٤٣ ؛ د. مصطفى طه بند ١٢ ؛ د. على يونس بند ٧٠ ، د. على جمال الدين بند ٢٨ ؛ د. سمير الشرقاوى بند ٢٤ ، د. أميره صدقى ص٣٢ .

(٢) Martine Remond, Gouilloud. op. cit. 45.

(٣) تنص المادة الخامسة فقرة (جـ) من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ على أعتبار النقل فى المياة الداخلية (الأنهار والبحيرات) من قبيل الأعمال التجارية إذا كانت مزاولتها على وجه الأحتراف .

(٤) د. سمير الشرقاوى بند ٢٤ ، د. أكثم الخولى بند ١٤ .

القسم الأول

السفينة

٥٢- إذا كانت الملاحة البحرية هى موضوع القانون البحرى فالسفينة هى أداة هذه الملاحة وعماد الثروة البحرية ، وسوف ندرس فى هذا القسم السفينة فى أربعة أبواب :

الباب الأول : فى السفينة من حيث ماهيتها ، ذاتيتها ، جنسيتها ، تسجيلها والإشراف الإدارى عليها .

الباب الثانى : فى ملكية السفينة .

الباب الثالث : فى الحقوق العينية التبعية التى ترد على السفينة .

الباب الرابع : فى الحجز على السفينة .

الباب الأول

فى ماهية السفينة

وذاتيتها وتسجيلها والإشراف الإدارى عليها

٥٣- تنقسم الدراسة فى هذا الباب إلى ثلاثة فصول : الفصل الأول فى ماهية السفينة وذاتيتها ، الفصل الثانى يتناول جنسية السفينة ، أما الفصل الثالث فيعالج تسجيل السفينة والإشراف الإدارى عليها .

الفصل الأول
فى ماهية السفينة وذاتيتها

المبحث الأول
تعريف السفينة

٥٤- لم يهتم التقنين البحرى الملغى(١) بوضع تعريف للسفينة ، كذلك فعلت التشريعات اللاحقة والمكملة له ، فهى لم تستطع بدورها وضع تعريف دقيق لها ، فنجدها تتوسع فى تعريفها حينا فتراها بصدد تنظيم الإشراف على السفن « كل شئ عائم »(٢) ، وتضيق من هذا التعريف أحيانا أخرى عندما تحدد السفن الواجب تسجيلها(٣) ، وهذا التردد وما يصاحبه من عدم الدقة قد دفع كل من الفقه والقضاء إلى التصدى لهذه المهمة .

فيراها فريق(٤) منهم بأنها منشأة تستخدم فى السير فى البحر ، ويراها فريق آخر بأنها أداة عائمة من طبيعة منقولة ومعرضة لمخاطر البحر ، ونجد المشرع الفرنسى بدوره سواء فى التقنين النابليونى(٥) أو فى التشريعات المعدله(٦) له مترددا ليس فقط فى وضع تعريف دقيق للسفينة بل فى التمييز بينها وبين غيرها من المنشآت البحرية ، ويبرر الفقه(٧) هذا التردد بالتطور

---

(١) قانون التجارة البحرى المصرى الملغى الصادر فى ١٣ نوفمبر سنة ١٨٨٣ والذى تم الغاؤه بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) راجع مادة (١) من القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٤٠م المعدل بالقانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٧م الخاص بسلامة السفن .

(٣) راجع مادة (١) من قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩م .

(٤) DANJON. (Daniel), Traite de Droit maritime 2e ed. 1926 T. I. no 17.

(٥) le code de Commerce francais de 1807.

(٦) La Loi no 5 de 3 janvier 1967 et ledecret no 967 de 27 octobre de 1967 pour le statut des navires et autre batiments de mer .

(٧) Emmanuel du Pontavice, le statut des navires Paris 1976 no 7.

الهائل والمستمر فى صناعة المنشآت البحرية وما يخشى معه من التجاوز السريع لأى تعريف واتصافه بالقصور وعدم الشمول ، وعلى أى حال نلاحظ أنه بصدد التمييز بين السفن بمعناها الدقيق وغيرها من العائمات البحرية .

أن الاتجاه السائد(١) فى تشريع ٣ يناير سنة ١٩٦٧ الفرنسى على تشبيه المسطحات العائمة المستخدمة فى البحث عن البترول بالسفن دون أن يؤدى هذا التشبيه إلى اعتبار هذه المسطحات سفنا بالمعنى الدقيق(٢) تعامل بالنتيجة معاملة السفن فى كل الحالات .

والفقه الألمانى (٣) يعتبر المنشآت المستخدمة فى البحث عن البترول من قبيل السفن ، وقد سجلت بعض المنشآت البحرية فى الموانئ الألمانية بإعتبارها كذلك .

٥٥- والرأى على أن إسباغ وصف السفينة على هذه الأدوات يجب أن يمنح لها بحرص شديد مع التساؤل هل المنشأة العائمة المراد تمتعها بوصف السفينة فى حالة حركة أم لا ؟ وهل تنجز بنفسها رحلة سفرها من مكان أنشائها إلى مكان استقرارها وإقامتها على قاع البحر أم يتم ذلك بواسطة أداة أخرى ؟ وذلك لأن هذا التكييف الذى يجب أن يستمر بعض الوقت (أثناء سفر الأنشاء) يلائم الأنظمة الدائمة ، فهذه المنشأة لا يمكن أن تكون محلا للرهن البحرى ولا يمكن أن يخضع بيعها لنظام محو القيد فى الجمرك ،

---

(١) Rodiere "le Navire" dalloz 1980 no. 8. P. 12; fautil reviser la definition classique du navire par Rodiere (J.C.P.) ed general 4 janv - 1978, no 8 et 9.

(٢) اذ لا تنطبق عليها القواعد المتعلقة بالسفينة كأداة للنقل .

V. Martine Remond, Gouilloud op. cit. no 46.

(٣) Grebner, J.M..M. 1974; 63.

فالأحرى وإزاء وجود مثل هذا النقص التشريعى أن يبقى المفسرون على ترددهم ويخضع بيع هذه المنشآت لقواعد القانون العقارى(١) .

٥٦- وقد تصدى القضاء وكذلك بعض التشريعات(٢) إلى مهمة وضع تعريف للسفينة فنجد محكمة النقض(٣) المصرية تعتبرها كل منشأة تقوم

---

(١) Rodiere "le navire" no. 9.

(٢) تصدت بعض التشريعات العربية لتعريف السفينة فنجد التشريع الكويتى الصادر سنة ١٩٨٠ يعرف السفينة فى المادة الأولى منه بأنها (١) « كل منشأة صالحة بذاتها للملاحة تعمل عادة أو تكون معده للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الربح » وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لإستغلالها جزء منها ، وهو نفس التعريف الذى تبناه مشروع قانون التجارة البحرية المصرى فى المادة الثانية منه ثم قانون التجارة البحرية الحالى فى المادة الأولى منه .

كذلك تعرف المجلة التجارية البحرية فى تونس والصادرة فى ٢٤ أبريل سنة ١٩٦٢م السفينة في المادة الرابعة منها بأنها المركب المعد للملاحة البحرية .

(٣) محكمة النقض المصرية فى ٧ مايو سنة ١٩٥٩م طعن رقم ٥٨ لسنة ٣٥ قضائية راجع الموسوعة الذهبية للفكهانى جزء ١٠ بند ١٥٩٥ ص٦٣٦ ، كذلك مجموعة أحكام النقض السنة ١٠ ص٣٩٥ . وقد قضت من قبل فى نفس المعنى محكمة الأسكندرية الجزئية فى ١٤ سبتمبر سنة ١٩٤١ (المحاماه ٢٣ ص١٤٨) اذ قالت أن القانون البحرى لا ينطبق على السفن التى تجوب النيل وترعه ، وأن السفن الخاضعة له هى التى تقوم فعلا بالملاحة البحرية مهما اختلف حجمها أو طراز انشائها ، فإذا كانت تتخذ الملاحة الداخلية كما تقوم بالملاحة البحرية روعى أيهما أكثر استعمالا ، وان كانت فى دور الأنشاء فالعبرة بالغرض من بنائها تبعا لنيه مالكها وقد تتحول السفينة من بحرية إلى نهرية والعكس صحيح ، والعبرة فى كل ذلك بمكان سيرها ، ولا تعتبر سفنا بحرية السفن التى لا تقوم بالملاحة فى البحار بل تسير داخل الموانى ، فالسفن التى تنقل البضائع أو المسافرين من البواخر إلى الأرصفة تخضع للقواعد الخاصة بالنقل والمبينة فى القانون التجارى .

انظر أيضاً نقض مصرى فى ١٩٨٢/٥/٢٤ المحاماه السنة ٦٢ ص٢٧ ، مجموعة المستشار محمد حلمى هيكل ١٩٨٧ ص٢٠٧ ، ٢٠٨ .

بالملاحة فى البحر وثبت تخصيصها للملاحة فيه .

كذلك نجد قانون التجارة البحرية المصرى الحديث رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ يتبنى تعريفا مشابها لتعريف محكمة النقض فينص فى المادة الأولى منه على تعريف للسفينة يقول فيه «السفينة هى كل منشأة تعمل عادة أو تكون معده للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح » م ١/١ .

(٢) وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لإستغلالها جزءاً منها .

ونخلص مما سبق أنه يشترط لإسباغ وصف السفينة على العائمة توافر شرطين :

١- شرط القدرة على السير فى البحر (الصلاحية للملاحة البحرية) .

٢- شرط تخصيص العائمة للملاحة البحرية على وجه الأعتياد .

أولاً : شرط القدرة على السير فى البحر (الصلاحية للملاحة البحرية) :

٥٧- الملاحظ أن قانون التجارة البحرية الحالى أغفل فى تعريفه للسفينة النص صراحة على شرط صلاحية السفينة للملاحة مكتفيا بتخصيصها المعتاد للملاحة البحرية على أساس أن التخصيص المعتاد للملاحة البحرية يفترض حتما توافر شرط الصلاحية للملاحة للمنشآة البحرية والفقه(١) والقضاء(٢) مستقران منذ وقت طويل على ضرورة توافر هذا الشرط . فيجب

---

(١) د. مصطفى طه بند ٢٨ ، د. رفعت فخرى (الوجيز فى قانون التجارة البحرية بند ٢١ ص٦٠ ؛ د. سمير الشرقاوى بند ٤٦ ، د. محمود مختار بريرى نفس المرجع بند ٢٧ ،

(٢) نقض فرنسى عرائض فى ١٣ يناير سنة ١٩١٩ سيرى ١٩٢٠ - ١ - ٣٤٠ .
نقض مصرى فى ٧ مايو سنة ١٩٥٩ سبق الإشارة إليها ، كذلك نقض مصرى فى ١٩٨٢/٥/١٤ سبق الإشارة إليه .

أن تكون المنشأة البحرية قادرة على مباشرة الملاحة والتعرض لمخاطر البحر الخاصة بهذه الملاحة ، ولا يكفى مجرد قدرتها على أن تطفو(١) على سطح الماء ، وعلى ذلك لا تعد سفنا الأشياء العائمة التى لا يمكنها مباشرة الملاحة البحرية كالأرصفة العائمة docks flott ants والأحواض العائمة والعوامات والمنشآت المعدة بحكم طبيعتها للعمل داخل الموانئ كالركات والصنادل والمواعين والبراطيم وغيرها من المنشآت التى تنقل البضائع أو الركاب داخل الموانئ من البواخر إلى الأرصفة(٢) أو العكس . ولكن متى كانت المنشأة صالحة للملاحة البحرية بهذا المعنى أكتسبت وصف السفينة بصرف النظر عن الوسيلة التى تعتمد عليها فى السير فى البحر فيستوى فى ذلك أن تكون الوسيلة المستخدمة هى قوة الرياح أو الموتور أو الطاقة الذرية كما يستوى أن تكون العائمة كبيرة الحجم قوية البناء قادرة على الملاحة فى أعالى البحار أو متوسطة القوة والحجم قادرة فقط على مباشرة الملاحة الساحلية ، يستوى أيضاً أن تكون المنشأة مخصصة للملاحة التجارية أو تكون مخصصة إلى ملاحة الصيد أو النزهة .

ثانياً شرط تخصيص العائمة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد :

٥٨- فلا يكفى لإكتساب المنشآة وصف السفينة مجرد صلاحيتها للملاحة ، بل يجب أن تقوم بالملاحة البحرية فعلا وبطريقة منتظمة ، أما إذا كانت المنشأة مخصصة للملاحة فى الأنهار والترع والقنوات فإنها لا تعد سفينة navire وانما تسمى مركب bateau حتى ولو كانت بحكم بنائها قادرة على الملاحة البحرية ، ووصف السفينة يصدق على العائمة أيا كانت سعتها

---

(١) د. على جمال الدين عوض ، نفس المرجع ، بند٣٢.

(٢) ريبير الجزء الأول بند ١٣٩.

أو تخصيصها ، والعبرة فى وصف السفينة ليس بتخصيصها الأصلى المصاحب لنشأتها أو لامتلاكها وانما بتخصيصها الفعلى(١) والواقعى .

وعلى ذلك لا تعد سفنا المنشآت غير المخصصة للملاحة البحرية كالصنادل والأرصفة العائمة والمدارس والفنادق والمستشفيات العائمة(٢) ، ويخلص من التعريف السابق أن الطائرات المائية Hydravions عندما تباشر نشاطها فوق سطح البحر لا تكتسب الوصف القانونى للسفينة لأنها لا تكون مخصصة للملاحة البحرية ولكن للملاحة الجوية .

ولا يكفى أيضا لإسباغ وصف السفينة على المنشأة مباشرة هذه المنشأة الملاحة فى أى مياه ، بل يجب أن تكون الملاحة فى هذه المياه تتسم بالخطورة(٣) التى تسود السفر بالبحر ، وأن يثبت أعتياد المنشأة على مباشرة هذه الملاحة ، فالمنشأة التى تباشر الملاحة النهرية طوال العام ولم تقم سوى برحلة وحيدة فى البحر أثناء هذا العام لا تعتبر سفينة(٤) ، وتفقد العائمة وضعها كسفينة إذا فقدت تخصيصها المعتاد للملاحة البحرية كأن أصبحت فندقا أو مسرحا عائما ، أما إذا كانت السفينة تقوم برحلات فى البحر والنهر

---

(١) Req - 22 juin 1886. S - 1897 - 1 - 81, note blondel, 13 janv - 1919 - 1 - 340 Rev - International de droit maritime t. 21 P. 330.

(٢) على عكس ذلك يعتبر سفينة فى مفهوم القانون البحرى الزورق ذات المحرك une vedette الذى يمارس الملاحة فى البحر أو فى المياه البحرية لمصبات الأنهار ويملك سندا مثبتا لجنسيته ومزود بطاقم من الملاحين .
Rouen, 8 mars 1967.
Dr. Marit - Francais 1968 - 12.

(٣) الملاحة فى البحيرات الأمريكية الكبيرة تعتبر من الملاحة البحرية لأن السفينة تواجه فيها مخاطر البحر راجع مارتين ريمو بند ٣٩ .

(٤) Trib - Pol - Nantes 3 dec - 1965, D.M.F. 1966 - 222 .

معا ، فالعبرة بالوضع الغالب فى نشاطها ، هل هو الملاحة البحرية فتعتبر سفينة أم الملاحة النهرية فتعد مركب وتطبق فى هذا الخصوص الأحكام الخاصة بالملاحة المختلطة . خلاصة القول السفينة هى كل منشأة عائمة قادرة على مباشرة الملاحة البحرية ومخصصة لها فعلا على وجه الأعتياد وذلك بصرف النظر عن الغرض من هذه الملاحة .

التكييف القانونى للحوامات الهوائية Hovercrafts aeroglisseurs :

٥٩- اما فيما يتعلق بالحوامات الهوائية أو الزلاقات الهوائية Haverecrafts - aeroglisseurs (١) وهى مركبات تسير فوق وسادة هوائية فقد اختلفت كل من الفقه والقضاء والتشريعات(٢) الوضعية حول التكييف القانونى لهذه الأدوات إلى عدة اتجاهات :

---

(١) هى نوع من المركبات تستخدم فى نقل الأشخاص أو الأموال تنزلق فوق سطح البحر على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذى تدفع به محركاتها رأسيا على سطح اليابسة أو الماء ، ويزداد أستخدام هذه المركبات فى الوقت الحاضر ويتوقع منافستها فى المستقبل لكل من السفن والطائرات .

(٢) وقد اعتبر قانون الزلاقات أو الحولمات الهوائية فى انجلترا Hover craft act 1986 الزلاقة الهوائية مركبة تجمع بين خصائص كل من الطائرة والسفينة ، وطبق عليها فى حالة نقل الأشخاص وأمتعتهم قواعد المسئولية المدنية المقررة فى قانون النقل الجوى الصادر عام ١٩٦١ والنصوص المكملة له عام ١٩٦٢ المنفذة لأحكام اتفاقية وارسو المعدله ببرتوكول لأهاى ، وطبق عليها فى حالة نقل البضائع قانون نقل البضائع بحرا الصادر عام ١٩٢٤ ، وانظر أيضا فى التكييف القانونى للزلاقات الهوائية رسالة الدكتور يحيى أحمد البنا «أثر الإرهاب الدولى على مسئولية الناقل الجوى » كلية حقوق الاسكندرية ١٩٩٣ بند ١١ .

راجع المستشار كمال حمدي بند ٣٠ هامش (٢) .

فهناك من يراها(١) من قبيل السفن عند ممارسة نشاطها فى البحر وذلك اعتمادا على قرار صادر من وكالة الطيران الفيدرالية منذ سنة ١٩٥٣ يستبعد وصف الطائرة عن كل جهاز يعتمد على وسادة هوائية يزيد إرتفاعها عن ٢٨ بوصة ، وهذا الاتجاه يستفاد ضمنا من أحكام القانون البلجيكى(٢) .

وعلى العكس من ذلك هناك اتجاه فى ايطاليا يعتبرها من قبيل الطائرات وإن كان الفقه الغالب يسبغ عليها وصف السفينة حال ممارسة نشاطها فى البحر نظرا لتعرضها لمخاطره الخاصة(٣) .

٦٠- وفيما يتعلق بالفقه الفرنسى فهو قد ذهب إلى اتجاهات متعددة فى هذا الصدد . فمنهم من لا يعتبرها سفينة لأنها لا تطفو فوق سطح الماء وانما تفصلها عنه وسادتها الهوائية ومنهم من لا يعتبرها من قبيل الطائرات لأنها وهى تتحرك على ارتفاع سنتميترات قليلة فوق سطح الماء تواجه ظروف الملاحة البحرية ومخاطرها ، ولذلك يخضعها الفقه من بعض الوجوه للقانون البحرى ومن وجوه أخرى للقانون الجوى(٤) .

٦١- وهناك من الفقه(٥) من يرى أنها لا تعتبر سفينة ولكن يمكن الحاقها بالسفن بخصوص تطبيق بعض الأحكام وذلك لأن قدراتها محدودة

---

(١) اللجنة البحرية الفيدرالية وهيئة الطيران المدنى بالولايات المتحدة الأمريكية . راجع رفعت فخرى المرجع السابق ص٦٦ .

(٢) Emmanael Du Pontavice, chronique, Rev. trim Droit com. 1971, 1083 no 3.

(٣) راجع د. رفعت فخرى نفس المرجع ص٦٦ ، ٦٧ .

(٤) E. du Pontavice : le statut d'aersglisseur R.G.A. 1970, 125 et s., chauvēau Les vechicules a coussin d'air R.E.D.A et s 1969 245 .

(٥) Martine Remond op. cit., no 43.

فهى وإن كانت تستطيع أن تعبر بحرا صغيرا مثل بحر المانش إلا أنها لا تستطيع عبور المحيطات ومن الأحكام التى تخضع فيها للأحكام التى تخضع لها السفن حقوق الموانئ(١) أو اللوائح الجمركية(٢) كذلك قواعد العاملين على سطحها أو العقوبات التى يتعرض لها الهاربون(٣) على سطحها ، ولكن مع ذلك ينبغى التمييز جيدا بين الحاقها بالسفن بصدد بعض الأحكام واعتبارها سفينة بالمعنى الدقيق ، فمثلا اتفاقية لندن سنة ١٩٧٦ استبعدت هذه الاداة العائمة من الخضوع لأحكام تحديد مسئولية مالك السفينة ، كذلك أحكام المساعدة والتصادم البحرى غير قابله للتطبيق عليها لانها لا تطفو فوق سطح البحر ، ولا يقدح فى ذلك تطبيق مجلس الدولة الفرنسى على هذه الاداه أحكام رسم الموانئ الخاصة بسفن الركاب فسبب ذلك هو اعتبارها مثل السفن التجارية وليس اعتبارها سفنا تجارية(٤) بالفعل .

٦٣- اما فيما يتعلق باعتبار هذه الأداه من الطائرات فقد اتجهت المنظمة الدولية للطيران المدنى إلى تعديل تعريف الطائرة الوارد بالملحق السابع من معاهدة شيكاغو(٥) على نحو يستبعد وصف الطائرة عن هذه الزلاقات الهوائية l'aeroglisseur فهى قد عرفت الطائرة بأنها « كل جهاز يستطيع أن يخلق فى الجو اعتماداً على رد فعل الهواء ، غير رد فعل الهواء على سطح الأرض » وقد تبنى هذا التعريف قانون الطيران المدنى المصرى

---

(١) V.d. no80192 du 29 fev. 1980, J.O.11 mars p. 696 .

(٢) V.d. no 276, 23 mars 1967, J.C.P. 67,11,32.950.

(٣) V.L. no 66.962 du 26 Dec. 1966, D. M.F. 67. 1791 .

(٤) C.E 19 Dec. 1979, D.S. 80, 318 note Rodiere, D. Mc 80, 231 note Rezenthel et Caubert .

(٥) E;du Pontavice, le statut de l'aero glisseur op. cit., P. 133.

الجديد فى مادته الأولى(١) ، كذلك بعض التشريعات(٢) العربية الأمر الذى يستبعد بدوره وصف الطائرة فى هذه التشريعات عن هذا النوع من المركبات .

٦٣- نخلص مما سبق إلى أنه وقد استبعد قانون الطيران المدنى الزلاقات الهوائية من وصف الطائرة هذا من ناحية كذلك لا ينطبق عليها تعريف السفينة بإعتبارها لا تعتبر ادوات صالحة لتحمل مخاطر البحر الخاصة ولا يثبت تخصيصها لهذه الملاحة على وجه الأعتياد ، فإننا نرى أن هذه الزلاقات الهوائية تعتبر مركبات من نوع خاص(٣) تختلف عن كل من الطائرات والسفن ويتعين على المشرع أن يتصدى لهذا النوع الجديد من وسائل المواصلات ويضع لها الأحكام القانونية الملائمة لطبيعتها .

ولما كانت التشريعات حتى الآن لم تضع تنظيما تشريعيا خاصا بهذه الأدوات فنرى الحاقها مؤقتا بالسفن دون الطائرات إذا كانت تعمل فوق سطح البحر وان كان يفصلها عن البحر وساده هوائية باعتبارها أقرب إلى السفينة منها إلى الطائرة . وان نطبق عليها الأحكام الخاصة بالسفن وليس بعضها(٤)

---

(١) عرف قانون الطيران المدنى المصرى الطائرة : بأنها أى آلة فى استطاعتها أن تستمد بقاءها فى الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض .

(٢) أخذت بعض التشريعات العربية بتعديل معاهدة شيكاغو لتعريف الطائرة ومن هذه التشريعات المرسوم المنظم للطيران المدنى فى المملكة المغربية المادة الأولى بعد تعديلها عام ١٩٧٠ ، كذلك المادة الثانية من قانون الطيران المدنى سنة ١٩٨٠ راجع : د. رفعت فخرى نفس المرجع ص٦٩ .

(٣) من هذا الرأى هيئة اللويند Lloyd's Register .
V. Journal de la marine marchande 1968 - 1382 .

(٤) فيجب أن تنطبق عليها أحكام تحديد مسئولية مالك السفينة وأحكام التصادم والمساعدة والانقاذ وغيرها من أحكام الادارية المتعلقة بالسفن وليس فقط الأحكام الخاصة برسوم وحقوق الموانئ واللوائح الجمركية .

فحسب وذلك لحماية مستغلى هذه المركبات ومستخدميها وذلك حتى يضع لها المشرع التنظيم القانونى المتكامل الذى يتلائم مع طبيعتها الخاصة وقد اتجه بعض الفقهاء(١) وبعض أحكام(٢) القضاء الى اعتبارها من قبيل السفن وليس فقط الحاقها بها أذا كانت تزاول نشاطها فوق سطح البحر لأنها تقوم بالملاحة البحرية فى هذه الحالة .

ملحقات السفينة :

٦٤- والسفينة بمعناها القانونى لا تشمل الجسم أو البدن Corps , Coque فحسب ، وانما تشمل بعض الملحقات التى يطلق عليها فى لغة القانون البحرى العتاد Agres والأجهزة appareaux وهى كل ما يلزم السفينة من أجزاء مرتبطة أو منفصلة ويعد وجودها ضروريا لملاحة(٣)

---

(١) د. رفعت أبادير دروس فى القانون البحرى ١٩٧٥ - ص٥٦ ، ٥٧ وكذلك القانون البحرى الجديد ١٩٩٢ بند ٢٤ ص٧٠ ، د. مصطفى طه ، وبهذا الحكم يأخذ القانون التجارى لدولة الامارات العربية المتحدة لعام ١٩٨١ (م١١ فقره ٢) راجع د. مصطفى طه ص٣٩ هامش (١) ، د. محمود مختار بريرى نفس المرجع بند ٣١ص٣٨ .

(٢) Conseil d'Etat, 19 Decembre 1979, D. M.F. 1980 231 .

وقد ذهب مجلس الدولة الفرنسى فى هذا الحكم إلى أن الحوامات الهوائية التى تقوم بملاحة بحرية وعمليات نقل تجارية تعد مثل السفن التجارية فيما يتعلق بخضوعها لقانون الموانئ البحرية والرسوم المفروضة على ركاب السفن .

كذلك قضت المحكمة الادارية بمدينة ليل فى ٢٦ مارس ١٩٨١ أن هذه المركبات وان كانت ترتفع عن سطح الماء بحوالى ثلاثين سنتيمتر إلا أن شأنها شأن السفن تتحرك اعتمادا على سطح الماء وتقوم بنفس الوظيفة والتى تتحصل فى نقل الأشخاص أو البضائع بطريق البحر بين شاطئين .

(٣) V. trib. adminestratlif De Lille 26 mars 1981, D.M.F. 1981- 44.
Req. 16 Nov. 1926 D.H. 1926 - 562 .

السفينة واستغلالها فالوصف القانونى للسفينة يشمل بالإضافة الى هيكلها ملحقاتها(١) ، وهى الأهلاب والسلاسل والروافع وقوارب النجاة وكل أدوات السطح بما فيها أجهزة الاتصال بالراديو واللاسلكى والرادارولو كانت منفصلة عن السفينة مثل أدوات الصيد والوقود والتموينات ، وملحقات السفينة لا تقتصر على الأدوات والأجهزة اللازمة لملاحتها وتسييرها فى البحر ولكن تشمل وفقا للرأى الراجح(٢) كل ما يلزم لاستغلالها ، ومن ذلك المعامل والأجهزة العلمية بالنسبة لسفن البحث العلمى والروافع بالنسبة لسفن نقل البضائع ، وقد أكدت هنا المعنى وثيقة اللويدز للتأمين البحرى بقولها إذا تعلق التأمين بسفينة فان التأمين يشمل جسم السفينة وجميع ملحقاتها(٣) .

٦٥- ويرى البعض(٤) أن ملحقات السفينة لا تعتبر عناصر تابعة لها وإنما هى جزء منها ، وعلى ذلك تخضع لما تخضع له السفينة من تصرفات، كالبيع والإيجار والرهن والتأمين دون حاجة لنص خاص على ذلك إلا إذا اتفق المتعاقدان على فصل الملحقات كلها أو بعضها عن الأصل ، فالسفينة تعتبر فى هذا الصدد وحدة قانونية تشبه الى حد ما المحل التجارى(٥)

---

(١) قانون التجارة البحرية المادة الأولى فقرة ٢ .

(٢) د. مصطفى طه بند ٢٩ ، د. أكثم الخولى بند ٢٧ ، د. سمير الشرقاوى بند ٤٥ د. مختار بريرى بند ٣٤.

(٣) Chalmer's marine insurance act 1906 5 th ed london 1965 P. 25 .

(٤) بونكاز بند ٢١٧ ، د. على يونس بند ٧٧ ، د. سمير الشرقاوى بند ٤٥ وقد عبرت عن هذا المعنى الفقرة الثانية من المادة الأولى من قانون التجارة البحرية بقولها « تعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزء منها » .

(٥) د. مصطفى طه (الوجيز فى القانون البحرى) بند ٢٩ ، د. على جمال الدين عوض (الوسيط فى القانون البحرى طبعة ١٩٧٢) بند ٣٧ .

والرأى(١) على استبعاد أجرة النقل Fret من ملحقات السفينة واعتبارها من عناصر الثروة البحرية إلا اذا نص القانون كما هو الحال فى أمتداد حقوق الامتياز(٢) لأجرة النقل أو اتفق ذوو الشأن على اعتبارها من قبيل الملحقات .

والأصل أن يسرى على الملحقات ما يسرى على السفينة من تصرفات فترهن برهنها وتحجز وتباع ببيعها ، على أن تسوية الملحقات مع السفينة فى الحكم الاتفاقى والقانونى لا يتم إلا إذا كانت الملحقات ملكا فى نفس الوقت لمالك(٣) السفينة .

وصف السفينة متى يبدأ أو متى ينتهى :

٦٦- الرأى(٤) على أن العائمة تكتسب وصف السفينة من الوقت الذى تتوافر فيه صلاحيتها للملاحة البحرية ولو لم تنزل البحر فعلا ، على أن هذا الوصف لا يصدق على السفينة إلا بعد إكتمال بنائها وتمام إعدادها للسير فى البحر ، وقد جرى العمل(٥) رغم ذلك على اعتبار المنشأة البحرية وهى فى دور البناء سفينة فيما يتعلق برهنها أو التأمين عليها ، وهذا ما أكدته المادة ٤٤ من قانون التجارة البحرية الحالى ، وهذا الحكم لا يغير الحقيقة المتعلقة

---

(١) ريبير جزء (١) بند ٣١١ ، شوفو بند ١٥٨ ، د. على جمال الدين بند ٣٧ ، د. أكثم الخولى دروس فى القانون البحرى بند ٢٧ .

(٢) المادة ٣١ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٣) الهافر فى ٢٤ مارس سنة ١٩٣٢م ملحق دور ١٩٣٢ ص٤٢٦ وراجع التعليق المنشور فى دور ٣٧ ص٢٦٧ .

(٤) د. مصطفى طه المرجع السابق بند ٢٩ ، د. على جمال الدين عوض نفس المرجع بند ٣٥ ، د. سمير الشرقاوى بند ٤٦ ، د. أكثم الخولى نفس المرجع بند ٢٧ .

(٥) Trib. Com . Saint Malo, 12 juin 1872, D.P. 1873-2-55.

بضرورة توافر الصلاحية للملاحة فى المنشأة البحرية حتى تعتبر من قبيل السفن وإنما هو مجرد استثناء تشريعى أملته إعتبارات عملية رغبة فى تيسير الائتمان البحرى للحاجز والبانى على السواء(١) ، وعلى ذلك لا يجوز التوسع فيه أو القياس(٢) عليه .

وينتهى وصف السفينة إذا فقدت صلاحيتها للملاحة أو صارت حطاما(٣) على أثر إصابتها فى حادث بحرى ، كذلك تفقد العائمة وصف السفينة إذا فقدت شرط تخصيصها للملاحة البحرية كما لو خصصت للملاحة الداخلية أو النهرية أو تغير تخصيصها من الملاحة البحرية إلى فندق أو مستشفى عائم(٤) .

المبحث الثانى

الطبيعة القانونية للسفينة

أولاً : السفينة مال وليست شخص :

٦٧- السفينة مال لأنها تدخل بطبيعتها فى التعامل ويمكن أن تكون محلا للحقوق المالية(٥) ، على أن هناك اتجاها(٦) يرى « أن السفينة يمكن أن

---

(١) د. مصطفى طه بند ٢٧ ، مارتين ريمو نفس المرجع بند ٢٦٨ .

(٢) د. سمير الشرقاوى (الخطر فى التأمين البحرى) بند ١٦١ .

(٣) يقصد بحطام السفينة كل شئ كان سفينة قبل أن يصبح حطاما بحيث لم يعد للمالك أو للطاقم بعد صيرورته حطاما أى ادارة أو رقابة عليه ، فهو قد اصبح متروكا بسبب عدم صلاحيته للملاحة راجع روديير (القانون البحرى) بند ٦٤ .

(٤) د. سمير الشرقاوى بند ٤٧ .

(٥) المادة ٨١ من القانون المدنى المصرى .

(٦) ريبير بند ٣٠٣ ، روديير الوجيز بند ٢٩ .

تقارن بالأشخاص الطبيعيين ، لأن لها كثيرا من خصائصهم ، فهى تولد بالبناء وتموت بزوال صلاحيتها للملاحة وتحولها إلى حطام(١) ، ولها أسم وموطن وجنسية .

وعلى ذلك فيمكن اعتبارها شخصا قانونيا لها صلاحية أكتساب الحقوق والتحمل بالإلتزامات ، ونحن لا نقر هذا الاتجاه لأنه لو كانت السفينة تتمتع ببعض خصائص الأشخاص فإن ذلك منشأة اعتبارات عملية تهدف إلى تحديد ذاتية السفينة تحديداً دقيقاً لا أكثر ، ومن ناحية أخرى فإن الشخصية لا تثبت إلا للشخص الطبيعى(٢) ولا يمكن إسباغها على الشخص الإعتبارى إلا بنص صريح فى القانون ، والقانونان البحرى والمدنى جاءا خاليين تماما من مثل هذا النص وعلى ذلك فالسفينة تعد مالا وليست شخصا .

ثانيا : السفينة منقول من نوع خاص :

٦٨- انتهينا بصدد تحديد الطبيعة القانونية للسفينة أنها من الأموال وليست من الأشخاص ، وبقى لنا أن نحدد نوع هذا المال هل هو منقول أو عقار ، وما أثر ذلك على التصرفات التى ترد على السفينة وعلى إجراءات الحجز عليها .

السفينة تعتبر مال منقول لأنها غير مستقرة فى مكان معين بل هى تجوب البحار والمحيطات ويمكن نقلها أو انتقالها بوسائلها الذاتية(٣) دون تلف (المادة ١/٨٢ مدنى) وتؤكد ذلك المادة الرابعة من قانون التجارة البحرية

---

(١) epave .

(٢) د. سمير الشرقاوى بند ٤٧ .

(٣) روديير الوجيز فى القانون البحرى بند ٦٦ ، روديير ويونتافيس الطبعة الحادية عشر بند ٦٦ .

بقولها « مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها فى هذا القانون تسرى على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة(١) وقد رددت هذا المعنى كثير من التشريعات الأجنبية(٢) والعربية(٣) ، وعلى ذلك تسرى على السفينة بوجه عام الأحكام الخاصة بالمنقولات ومنها أن الوصيه بالمنقول تشمل السفينة(٤) ، كما يمكن رهنها رهنا حيازيا(٥) وفقاً لأحكام رهن المنقول (المواد ١١١٧- ١١٢٢ مدنى) بيد أن السفينة وإن كانت منقولا تخضع للأحكام الخاصة بالمنقولات إلا أن هذا لا ينفى أن للسفينة طبيعة قانونية خاصة تجعل منها منقولا من نوع خاص يخضع لنظام قانونى أصيل يميزها عن سائر المنقولات ويقترب بها من العقارات ، فبيع السفينة يجب أن يتم بعقد رسمى(٦) وإلا كان باطلا ، ويجوز رهن السفينة رهنا رسميا ، ويجب خضوع جميع التصرفات التى ترد على السفينة لإجراءات الشهر وذلك عن

---

(١) كذلك المادة الرابعة من القانون البحرى الملغى كانت تنص على أن السفن التجارية وغيرها من المراكب وإن كانت من المنقولات إلا أنه يبقى حق الدائن عليها .

(٢) المادة ٥٣١ من القانون المدنى الفرنسى ، التقنين التجارى الفرنسى مادة ١٩٠ .

(٣) كذلك تنص الفقرة الثالثة من المادة الأولى من التقنين البحرى الليبى الصادر فى ٢٨ نوفمبر سنة ١٩٥٣ على أن « السفن تعد أموالا منقوله » راجع د. محمود سمير الشرقاوى – القانون البحرى الليبى الطبعة الثانية سنة ١٩٧٩م بند ٢٨ و ٤٨ ؛ وتنص المادة ١٥٣ من نظام المحكمة التجارية السعودى على الصفة المنقولة للسفن إذ تقول « كل أنواع السفن تعد من الأشياء المنقولة » كذلك يتضمن القانونان البحريان التونسى والكويتى نفس المعنى فى المواد (١٣ بحرى تونسى و٢ بحرى كويتى)

(٤) روديير الوجيز بند ٦٦ ، د. على يونس بند ٧٩ ، د. أكثم الخولى بند ٢٩ .

(٥) راجع المادة ١/١١ من قانون التجارة البحرية .

(٦) المادة ٤١ من قانون التجارة البحرية .

طريق قيدها فى سجل السفن(١) ، أضف إلى ذلك أن المشرع المصرى كان يقر فى ظل القانون البحرى الملغى حق الدائن العادى فى تتبع السفينة فى أى يد تكون بالرغم من أن هذا الحق لا يتقرر وفقا للقواعد العامة إلا بالنسبة للدائنين الممتازين والمرتهنين ، وهنا تظهر خصوصية السفينة بالنسبة للعقار نفسه ، كذلك الحجز التنفيذى على السفينة وبيعها أقرب إلى حجز العقار(٢) وبيعه منه إلى حجز المنقول .

٦٩- والسفينة منقول من نوع خاص أيضا لأنها على خلاف سائر المنقولات لا تخضع(٣) لقاعدة الحيازة(٤) فى المنقول سند الملكية وذلك لأن تطبيق هذه القاعدة يفترض التراضى(٥) فى نقل ملكية المنقول فى حين أن نقل ملكية السفينة يشترط لصحته عقدا رسميا والتأشير به فى سجل السفن ، هذا فضلا عن انتفاء الحكمة من تطبيق هذه القاعدة وهى سهولة اثبات ملكية السفينة سواء عن طريق العقد الرسمى أو شهادة تسجيل ملكية السفينة وجنسيتها(٦) .

---

(١) المادة ٣/١١ من قانون التجارة البحرية .

(٢) راجع قواعد الحجز التنفيذى على السفن المواد من ٦٧ - ٧٧ ، كذلك قواعد الحجز على السفينة فى نظام المحكمة التجارية السعودى المواد من ١٥٩ - ١٧٨ ، وكذلك المواد من ٩٥ - ٩٧ من التقنين البحرى الليبى.

(٣) رودير وبونتافيس الوجيز بند ٤١ .

(٤) تنص المادة الرابعة من قانون التجارة البحرية على أنه مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها فى هذا القانون تسرى على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تحكمه بالحيازة

(٥) د. على جمال الدين عوض نفس المرجع بند ٤١ .

(٦) رودير وبونتافيس المرجع السابق بند ٦٦ .

المبحث الثالث

ذاتية السفينة

تمهيد :

٧٠- واذا كانت السفينة من الأموال المنقولة إلا أن لها بعض الصفات التى تشبهها بالأشخاص الطبيعيين كالأسم والموطن والجنسية والطبقة الاجتماعية فهى قد تكون من سفن النزهة أو السفن التجارية أو تكون مخصصة للدفاع عن البلاد(١) ، كما أن لها حمولة ودرجة معينة تمنحها اياها هيئات الأشراف على السفن ، ومجموع هذه العناصر يكون ما يسمى بالحالة المدنية(٢) للسفينة ، وبموجب هذه الصفات أو بمقتضى تلك الحالة المدنية تتمتع السفينة بذاتية خاصة تميزها عن غيرها من السفن فى العالم ، ويجب إثبات صفات السفينة أو حالتها المدنية عن طريق مجموعة من الأوراق تلتزم السفينة بحملها تسمى بأوراق السفينة ، وسوف نعالج فى هذا المبحث العناصر المميزة لذاتية السفينة فيما عدا الجنسية التى سوف نتناولها فى الفصل التالى نظرا لأهميتها الخاصة .

أولاً اسم السفينة : le nom du navire

٧١- لكل سفينة اسم تختص به يميزها عن غيرها من السفن وقد نص على ذلك قانون(٣) التجارة البحرية بقوله « يجب أن يكون للسفينة اسم

---

(١) رودييز وبونتافيس المرجع السابق بند ٢٩ .

(٢) د. مصطفى طه بند ٣٢ .

(٣) راجع المادة السادسة فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ويعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من المالك والربان فى حالة مخالفته للأحكام المنصوص عليها فى هذه =

توافق عليه الجهة الأدارية المختصة وان يوضع هذا الاسم مصحوبا برقم تسجيل السفينة على مكان ظاهر منها وفقا للأحكام التى يصدر بها قرار من الوزير المختص » ، ومالك السفينة يتمتع بحرية كبيرة فى اختيار اسم سفينته، بشرط ألا يكون قد سبق اختياره لسفينة أخرى تحمل نفس الجنسية وذلك منعا للتكرار فى الأسماء وما يترتب عليه من صعوبات عملية وعادة ما يطلق المجهزون على سفنهم أسماء مستمدة من عائلاتهم أو من المدن الرئيسية(١) فى بلادهم أو من أسماء كبار الملاحين(٢) فيها وتجنبا لهذا التكرار فرض المشرع(٣) على مالك السفينة ضرورة الحصول على موافقة مصلحة الموانئ والمنائر على الاسم الذى يختاره ، ويجب كتابة اسم السفينة على مقدمتها من الجانبين وكذلك على مؤخرها بحروف ظاهرة وبلون يختلف عن لون السفينة (م٨ من قانون تسجيل السفن) ولا يجوز تغيير اسم السفينة الا بموافقة(٤) مصلحة الموانئ والمنائر وذلك نظرا لأهمية الاسم فى تحديد ذاتية السفينة

= المادة كما لو غير المالك أو الربان اسم السفينة دون الرجوع إلى مصلحة الموانئ والمنائر – إلا إذا كان القصد من المخالفة أى تغيير الاسم إتقاء وقوع السفينة فى الأسر .

(١) Gouilloud, Martine Remond op, cit., no 62 .

ومن أمثلة ذلك فى مصر شركة سالم أكسبريس للملاحة البحرية فهى تطلق على كل سفنها اسم سالم مع وضع اضافة لتمييز كل سفينة عن الأخرى وذلك على النحو التالى سالم ٢،٣،٥ وسالم fllower وسالم moon مشار له فى مؤلف د. كمال حمدى بند ٣٧ هامش (١) .

(٢) Du Pontavice et Rodiere op, cit., no 36 .

(٣) المادة الخامسة من القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية والمعدل بالقانونين رقم ٢١٨ لسنة ١٩٥٩ و ٨٠ لسنة ١٩٦٨ .

(٤) المادة ١٣ من قانون تسجيل السفن .

وحماية للغير الذى تعلقت حقوقه بسفينة تحمل اسما معينا(١) .

ثانيا موطن السفينة :

Port d'immatriculation ou Port d'atta che «Homeport»

٧٢- السفينة كالأشخاص الطبيعيين لها موطن قانونى domicile lègale ويقصد بهذا الموطن الميناء الذى يتم فيه تسجيل السفينة ، ويقيد فى سجله جميع التصرفات التى ترد على السفينة من بيع أو رهن كذلك الحجز على السفينة ، لذلك يعتبر هذا الميناء موطنا قانونيا للسفينة(٢) ، ويتمتع مالك السفينة بحرية كاملة فى اختيار موطنها ، ولا يجوز ان يكون للسفينة الا موطن واحد ، وليس هناك ارتباط حتمى بين موطن السفينة وجنسيتها(٣) فبعض الدول كفرنسا تجيز لسفنها أن تتخذ موطنا فى غير الأراضى الفرنسية وذلك على عكس القانون المصرى الذى يقصر الجنسية المصرية على السفن التى يتم تسجيلها فى مصر فهو يربط بين الجنسية ودولة ميناء التسجيل(٤) .

٧٣- ويختلف موطن السفينة أو ميناء التسجيل عن ميناء الإستغلال والتجهيز ، وهو الذى تتخذه السفينة قاعدة لاستغلالها ونشاطها وهذا الاختلاف ليس مقصورا على الدول غير المطلة على البحر كسويسرا وافغانستان حيث تسجل السفينة فى مدينة داخل الدولة تختلف عن ميناء الاستغلال الذى يكون

---

(١) د. سمير الشرقاوى بند ٥١ .

(٢) ريبير بند ٣١٨ .

(٣) رودييز الوجيز بند ٣٨ .

(٤) المادة الخامسة من قانون التجارة البحرية تنص على أنه مع عدم الإخلال بالأحكام المنصوص عليها فى قوانين خاصة ، تكتسب السفينة الجنسية المصرية إذا كانت مسجلة فى أحد موانيها .... الخ .

بالطبع فى دولة أخرى مطلة على البحر وإنما يمكن أن يتحقق بالنسبة لميناءين داخل دولة واحدة كأن يكون ميناء التسجيل فى السويس وميناء الاستغلال فى الاسكندرية ، ويوجب القانون كتابة موطن السفينة على مؤخرتها بشكل واضح بحروف ظاهرة (م٨ من قانون تسجيل السفن) ، وأهمية ميناء التسجيل تظهر بصفة خاصة فى امكانية معرفة التصرفات المختلفة التى ترد على السفينة عن طريق الرجوع إلى سجل السفن فى هذا الميناء ، كما يمكن فى هذا الميناء أيضا الإطلاع على سائر الاعلانات الخاصة بالسفينة والتى يفترض علم الكافة بها كما هو الشأن فى تطهير السفينة من الامتيازات(١) .

كذلك تبدو أهمية موطن السفينة فى ان المحاكم التى يقع فى دائرتها ميناء تسجيل السفينة تختص بنظر الجنايات والجنح المنصوص عليها فى القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن النظام والتأديب فى السفن .

ثالثا حمولة السفينة : la Jauge du navire

٧٤- يقصد بحمولة السفينة طاقتها الداخلية أو سعتها وتقدر هذه السعة بالطن الحجمى Tonneau ويساوى ٢,٨٣ متر مكعب أو مائة قدم مكعب ، وقد الزم قانون التجارة البحرية مالك السفينة ببيان حمولتها الإجمالية ، فالمادة السادسة من القانون توجب على مالك السفينة أن يبين حمولتها الكلية وحمولتها الصافية ، وتحدد هاتان الحمولتان بقرار من الجهة الإدارية المختصة وتعطى هذه الجهة لذوى الشأن شهادة بذلك ، كما يعاقب كل من المالك والربان عقوبة جنائية عند مخالفة النص السابق (م٦/٤ من قانون التجارة البحرية) .

---

(١) د. أكثم الخولى المرجع السابق بند ٣٢ .

٧٥- فهناك إذا نوعان من الحمولة(١) هما الحمولة الإجمالية الكلية والحمولة الصافية ، ويقصد بالحمولة الإجمالية La jauge brute totale السعة الداخلية للسفينة بأكملها بما فيها سائر المنشآت الموجودة على السطح ، ويقصد بالحمولة الصافية La jauge nette السعة الفعلية للسفينة بعد خصم الفراغ الذى لا يستخدم فى نقل الأشخاص أو البضائع ، وبمعنى آخر الحمولة الصافية تعنى الفراغ الموجود فى السفينة والذى يمكن استغلاله تجاريا(٢) فى نقل الأشخاص والبضائع(٣) .

وإذا كانت الحمولة الإجمالية الكلية تظهر أهميتها فى تمييز السفينة وتحديد ذاتيتها(٤) ، فإن الحمولة الصافية لا تقل أهمية من الناحية التجارية ، فعلى أساسها يتم تحديد رسوم دخول الموانئ والقنوات الدولية مثل قناة السويس ورسوم الارشاد(٥) ، كما تتخذ اساسا لتحديد أجرة السفينة والتعويض المستحق عن التأخير فى عمليات الشحن والتفريغ(٦) .

٧٦- وعلى أساس حمولة السفينة تحدد وفقا للقانون البحرى وللمعاهدة الخاصة بتحديد مسئولية ملاك السفن(٧) مسئولية مالك السفينة فى مواجهة

---

(١) ريبير بند ٣١٤ .

(٢) شوفو المرجع السابق بند ١٠١ .

(٣) محمد كامل أمين ملش شرح القانون البحرى طبقا لأحدث التعديلات طبعة ١٩٤٩ بند ٣٢ ؛ د. مصطفى طه بند ٣٤ .

(٤) ريبير بند ٣١٤ .

(٥) راجع القانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣ بخصوص رسوم الارشاد والتعويضات ورسوم الموانى والمنائر والرسو والمكوث .

(٦) د. سمير الشرقاوى بند ٥٣ .

(٧) راجع المادة ٨٣ من قانون التجارة البحرية .

الغير ، ويستلزم قانون تسجيل السفن قياس حمولتها بمعرفة مصلحة الموانى والمنائر كشرط أساسى لتسجيلها ، ويجب على مالك السفينة أن يقوم بحفر مقدار حمولة السفينة الصافية على كمرها الرئيسى (مادة ٣/٨ من قانون تسجيل السفن) .

رابعاً درجة أو مرتبة السفينة : classe - Cote

٧٧- أن كل السفن لا تبنى ولا تجهز بنفس الطريقة ولذلك ينبغى تقسيمها إلى درجات حسب قيمتها الإقتصادية ، وهذا التقويم أو التصنيف لا يتم بمعرفة سلطات الدولة وإنما بواسطة شركات متخصصة يطلق عليها شركات أو هيئات تصنيف السفن (١) وهذه الشركات تصنف السفن(٢) وتعطى لكل سفينة درجة سواء كانت أولى أو ثانية حسب قيمتها الاقتصادية ، وتبين هذه الدرجة متانة السفينة وعمرها ومدى صلاحيتها للملاحة ، وهذه الشركات تتابع بناء السفن واصلاحاتها وهى تجبر السفن التى تصنفها على عمل زيارات فحص دورية للتأكد من احتفاظها بالدرجة الممنوحة لها وإلا حرمتها منها ، وتوجد فى العالم شركات متعددة لتصنيف السفن ولكن من أهم هذه الشركات التى تتمتع بسمعة وثقة عالمية الشركة الإنجليزية اللويدز Le loyd's Register وهى تقوم بتصنيف السفن من جميع الجنسيات وتنشر سنويا تقريرا بالسفن التى تم تصنيفها(٣) ، ودرجة كل منها والشركة الثانية نشأت فى بلجيكا والآن أصبحت شركة فرنسية وهى مكتب فيرتاس

---

(١) Les Societes de classification des navires .

(٢) لمزيد من التفاصيل راجع مهام ومسئوليات هيئات الإشراف البحرى دراسة مقارنة بحث للدكتور / حمد الله محمد حمد الله - الناشر دار النهضة العربية - القاهرة ١٩٩٨ .

(٣) رودبير وبونتافيس نفس المرجع بند ٤٤ و ٤٥ .

le bureau Veritas بباريس وهى تقوم بنفس العمل الذى تقوم به شركة اللويدز فى تصنيف السفن الفرنسية والأجنبية ، أيضا ظهرت بعد ذلك الشركة الأمريكية بنيويورك لتصنيف السفن الأمريكية وتقاس أهميتها بزيادة l'american Bureau of shipping أهمية الأسطول الأمريكى الذى تقوم بفحص سفنه ، وتتمتع هذه الشركات بسمعة دولية ممتازة بحيث يثق المتعاملون معها فى تقديرها عن أى تقدير آخر تقوم به السلطات الإدارية فى أى دولة من الدول(١) ، والدرجة التى تعطيها أحدى هذه الشركات معترف بها عالميا وفى مصر(٢) أيضاً حيث أعفى المشرع المصرى السفن المعترف

---

(١) ريبير جزء (١) بند ٣٢٠ .

(٢) تنص المادة العاشرة من القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن على أن تعين بقرار من وزير النقل البحرى هيئات الإشراف البحرى التى تقبل شهاداتها وتقارير المعاينة التى تصدرها السفن والوحدات البحرية المسجلة بها فيما يختص بتعيين درجة تصنيف السفن أو الوحدات البحرية أو تحديد صلاحية الجسم والآلات المسيرة وكذلك تحديد خطوط الشحن (الجريدة الرسمية العدد ٥٢ فى ٢٨ ديسمبر سنة ١٩٨٩) وقد صدر قرار وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى رقم ١٤٣ لسنة ١٩٩٠ وحدد هيئات الإشراف البحرى المعتمدة فى جمهورية مصر العربية على النحو التالى :

١- لويدز ريجستير أوف سبنج (الإنجليزية L.R) .

٢- بيروفيرتاس فرنسية (الفرنسية B.V.) .

٣- اميركان بيرو أوف سبنج (الأمريكية B.S) .

٤- ريجسير نافالوا يتابيانو(الايطالية) .

٥- جير مانشر لويد (الألمانية Germanisher LL Loyd .G.L) .

٦- نورسك فيرتاس النرويجية (B.N.N) .

٧- تسجيل السفن لاتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفيتية .

٨- نيبون كايجى كيوكاى (هيئة التصنيف اليابانية N.K) .

بها من هذه الهيئات من الفحص اللازم للحصول على ترخيص الملاحة وحصول السفينة على درجة معينة يعد قرينة على صلاحيتها للملاحة ولكنها قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس(١) ، ولدرجة السفينة أهمية كبيرة من حيث التصرفات القانونية التي تتم بشأنها كالبيع والرهن والإيجار والتأمين(٢).

مسئولية شركات تقدير درجة السفينة :

٧٨- فيما يتعلق بمسئولية شركات أو هيئات تصنيف السفن نميز بين فرضين :

الفرض الأول : ويتعلق بمسئولية الشركة فى مواجهة من تعاقدت معه على معاينة السفينة وتقدير درجتها سواء كان مالك أو مؤمن أو مجهز أو مستأجر أو دائن مرتهن ففى هذا الفرض ترتبط الشركة بأى من هؤلاء بعلاقة عقدية وتسأل فى مواجهته مسئولية عقدية عما يصدر منها ومن تابعيها من أخطاء فى تقدير درجة السفينة ، ولكن حتى تتجنب هذه الشركات تلك المسئولية فهى كثيرا ما تضمن عقودها مع المتعاملين معها شروط لإعفائها من المسئولية عن أخطاء تابعيها ومثل هذه الشروط تكون صحيحة طبقا

= وتجرى الإدارة المركزية للتفتيش البحرى بمصلحة الموانى والمنائر الدراسات الفنية والقانونية اللازمة للنظر فى اضافة هيئات اشراف جديدة (الوقائع المصرية العدد ١٢١ - ٢٩ مايو ١٩٩١ ، ٣ وما بعدها .

(١) استئناف مختلط ٢٤ يناير سنة ١٩٤٠ بلتان ٥٢ - ١٠٢ ؛ ٢٢ يونية سنة ١٩٣٢ بلتان ٤٤-٣٨٨ ؛ ٣١ يناير سنة ١٩١٧ بلتان ٢٩-١٨٨ ؛ اسكندرية التجارية المختلطة ٣٠ يناير سنة ١٩٩٣ جازيت ٣٣-٧٨ .

(٢) د. أكثم الخولى بند ٣٣ .

للقانون المدنى(١) المصرى بالنسبة لأخطاء التابعين الجسيمة والغش دون الأخطاء اليسيرة(٢) ، وإن كنا لا نتفق مع رأى المشرع فى إعفاء شركات تصنيف السفن من أخطاء التابعين الجسيمة والغش وكان يكفى اعفاؤه فقط من الأخطاء اليسيرة حماية للمتعاقدين مع الشركة الذين غالبا ما يكونوا ضحايا أخطاء التابعين كذلك الغش يفسد كل شئ ، وما الذنب الذى اقترفه المتعاقد مع الشركة مجهز أو مؤمن حتى يكون ضحية غش التابعين أو خطأهم الجسيم فكان ينبغى تعويضه عما لحقه من ضرر من جراء ذلك لأن غالبا ما تصدر هذه الأخطاء عن التابعين .

٧٩- والفرض الثانى : يتعلق بمسئولية شركة تصنيف السفن فى مواجهة الغير الذى لا تربطه بالشركة اية علاقة عقدية وإنما أعتمد فيما أجراه

---

(١) المادة ٢/٢١٧ من القانون المدنى المصرى تنص على أنه يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسئولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى إلا ما ينشأ عن غشه أو خطأه الجسيم ، ومع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم مسئوليته عن الغش أو الخطأ الجسيم الذى يقع من أشخاص يستخدمهم فى تنفيذ التزامه ، وانظر أيضا نقض فرنسى ١٥ مارس ١٩٢٣ دالوز ١٩٢٥-١-١٥ .

(٢) 15 mai 1923, D. P. 1925-1-15 ; S. 1924-1-81 note H. Rousseau .

وانظر بخصوص مسئولية مكتب فريتاس للإشراف

Comm. 15 juin 1959 - D. 1960 note R. Rodiere. Pour la res ponsabilite penale des societes des classification V.E. du Pontavice. et P. Cordier,

وقد قضت محكمة النقض الفرنسية بمسئولية مدير الخدمات البحرية لمكتب فريتاس عن الأضرار التى تعقب غرق السفينة محل الفحص بسبب عدم قيام شركة الإشراف بتوضيح شروط استغلال السفينة للمجهز مما أدى إلى غرقها .

Douai 6 juill 1978 D. M. F. P. 153; crim, 30 mai 1980.

من تصرفات على السفينة موضوع النزاع على ما ضمنته هيئات أو شركات الإشراف سجلاتها وتقاريرها الشهرية من بيانات ، فهذا الغير ليس له أن يرجع على هذه الهيئات إلا وفقا لقواعد المسئولية التقصيرية إذا أثبت شروط انعقاد هذه المسئولية وهى صدور خطأ من شركة تصنيف السفن أو تابعيها واصابته بضرر كان نتيجة حتمية لهذا الخطأ ، ولا يجوز لمثل هذه الشركات أن تحتج فى مواجهته بشروط الإعفاء من المسئولية الواردة فى سجلاتها لأن قواعد المسئولية التقصيرية من النظام العام(١) لا يجوز الاتفاق على مخالفتها.

خامسا : أوراق السفينة Pieces du Bord :

٨٠- يقصد بأوراق السفينة مجموعة الوثائق والمستندات التى يجب أن توجد على ظهر السفينة ، سواء لتحديد ذاتيتها ومالكها كالجنسية(٢) والأسم والموطن والحمولة ، سواء لإستيفاء أحكام القانون البحرى أو نظم الملاحة البحرية ، وقد أكد القانون البحرى(٣) على التزام الربان بأن يحتفظ فى السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التى يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين ، وتعتبر شهادة تسجيل السفينة التى تصدر من مصلحة الموانى والمنائر من أهم الأوراق فى هذا الخصوص ، وذلك لأنها بما تتضمنه من بيانات تتعلق بجنسية السفينة ومالكها وموطنها وحمولتها تعتبر وثيقة كافية لأثبات جنسية السفينة وغيرها من البيانات المتعلقة بذاتيتها ، ومن الأوراق

---

(١) تنص المادة ١/٢١٧ من القانون المدنى على أنه « يقع باطلا كل شرط يقضى بالإعفاء من المسئولية المترتبة على العمل غير مشروع » .

V. aussi Rodiere et du Pontavice op. cit. no. 46.

(٢) Goulloud (Martine Remond) op. cit. no. 64.

(٣) المادة ١٠١ من القانون البحرى وقد كانت المادة ٤١ من القانون البحرى الملغى تنص على هذه الأوراق ومنها سند ملكية السفينة وسند الجنسية .

التى يتعين على الربان الأحتفاظ بها على السفينة دفتر البحارة وما يحويه من بيانات تتعلق بالبحاره العاملين بالسفينة ، كذلك قائمة بأسماء الركاب فى سفن نقل المسافرين أيضاً ، وقائمة(١) الشحن وهى تتضمن كافة البيانات المتعلقة بالبضائع المشحونة فى السفينة إذا كانت سفينة لنقل البضائع ، كذلك ترخيص (٢) الملاحة وشهادة سلامة الشحن(٣) وإذن الرحيل من الميناء الذى يثبت صلاحية السفينة للقيام بالملاحة البحرية ، يضاف إلى ذلك الشهادات الصحية التى تثبت سواء الحالة الصحية على ظهر السفينة أو الحالة الصحية للبلد القادمة منها .

٨١- وفضلا عما سبق يلتزم الربان بأن يمسك على ظهر السفينة عدة دفاتر تلزم لأثبات البيانات المتعلقة بسير السفينة والرحلات التى تقوم بها ومنها دفتر الحوادث(٤) الرسمى للسفينة وهو دفتر مرقم الصفحات ومؤشر عليه من الإدارة البحرية المختصة (إدارة التفتيش البحرى) ، ويذكر فى هذا الدفتر الحوادث الطارئة التى تلحق السفينة أثناء رحلاتها ، والقرارات التى تتخذ أثناء الرحلة ، والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر ، كما

---

(١) Le manifeste .

(٢) Le Permis de navigation والذى يؤكد صلاحية السفينة للملاحة وقيامها بالفحوصات فى مواعيده المحددة وفقا لقوانين سلامة السفن المصرية .

(٣) وهى تثبت أن شحن السفينة وفقا للقواعد الدولية لخطوط الشحن وهى تشير إلى الحد الأقصى للحمولة الواجب شحنها على السفينة وفقا لاماكن الشحن وفصول السنة انظر : Gouilloud op. cit. no. 56.

(٤) راجع المادة ١٠٢ من قانون التجارة البحرية . وكان يطلق على دفتر الحوادث الرسمى فى ظل القانون البحرى الملغى « دفتر يومية السفينة » . (م٣٨ من القانون البحرى الملغى) .

يشمل الدفتر بيانا بالجرائم والأفعال التى قد يرتكبها البحارة أو المسافرون والعقوبات التأديبية التى وقعت عليهم بسببها ، كذلك يتضمن هذا الدفتر البيانات الخاصة بالمواليد والوفيات التى حدثت فى السفينة . كذلك يلتزم الربان فى السفن ذات المحرك بأن يمسك دفترا خاصا بالآلات(١) يذكر فيه كمية الوقود التى أخذها الربان عند السفر وما يستهلك منها يوميا وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة .

وتتمتع البيانات الواردة فى دفتر الحوادث الرسمى الذى يمسكه الربان بنفس الحجية التى تتمتع بها البيانات الواردة فى الدفاتر التجارية حتى يثبت عكسها(٢) ، فهذه البيانات لها حجية لصالح المجهز وضده فى نفس الوقت ولكن لا يجوز لمن يستخلص منها دليلا لنفسه أن يجزئ ما ورد فيها ويستبعد منها ما كان مناقضا لدعواه تطبيقا لقاعدة عدم جواز تجزئه الإقرار(٣) .

---

(١) انظر المادة ٣/١٠٢ بحرى والتى تعتبر اضافة من القانون البحرى الحالى لم يتضمنها من قبل القانون البحرى الملغى .

(٢) انظر المادة ٢٧ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ وكذلك استئناف مختلط (١مايو سنة ١٩٣٢ بلتان ٤٤ - ٣١٨) بخصوص دفتر يومية السفينة ويعمل به بالنسبة لدفتر الحوادث الرسمى الذى حل محل دفتر يومية السفينة مشار له فى مؤلف د. مصطفى طه - القانون البحرى الجديد طبعة ١٩٩٥ بند ٣٨ هامش (١) .

(٣) انظر المادة ٢/١٧ من قانون الأثبات .

الفصل الثانى

جنسية السفينة (*)

Nationalite du navire

تمهيد :

٨٢- الجنسية هى رابطة قانونية تربط الشخص بالدولة التابع لها بمقتضاها يسير من رعايا هذه الدولة يتمتع بما تقرره قوانينها من حقوق ويتحمل بما تقرره من التزامات .

والأصل أن الجنسية لا تمنح الا للأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين أما الأموال فلا جنسية لها ، ولكنه استثناء من هذا الأصل أجاز المشرع فى كافة الدول منح الجنسية للسفن والطائرات وذلك لأن هذه الوسائل معدة بطبيعتها للانتقال من دولة لأخرى بسهولة كبيرة ، وقد توجد فى عرض البحر أو فى الفضاء الجوى دون أن تخضع لسيادة ما ، الأمر الذى يحتم ضرورة منحها جنسية دولة معينة حتى تتمتع بحماية هذه الدولة وتخضع لقانونها حين يصعب اخضاعها لقانون أخر ، والقول بغير ذلك معناه أن تصبح السفينة بغير جنسية أى لا ترتبط بأى دولة وفى هذه الحالة تسمى قرصانا(١) أى عدو مشترك لكل الدول يجوز الاستيلاء عليها أو أسرها من

(*) ريبير الجزء الأول ص٣٩٥ وما بعدها بند ٣٣٢ وما بعده.

Cantillon de Tramat, de la nationalite du navire, these Paris 1907; La reforme de la legislation sur la nationalité du navire (Bulletin de l'Association fran caise du droit maritime) 1921 no. 60; Ro diere; (R.) Droit maritime - le navire Dalloz 1980 p.p. 38 etes nos. 29 etss. Bonnecase p. 235 no. 230; Danjon T. I. p. 64 et suiv.

(١) Gouilloud op. cit. no. 81.

أى سفينة أخرى ، وسوف نقسم دراستنا فى هذا الفصل الى ثلاثة مباحث على النحو التالى : **المبحث الأول** : شروط إكتساب الجنسية فى القانون المقارن .

المبحث الثانى : شروط اكتساب الجنسية فى القانون المصرى .

المبحث الثالث : آثار اكتساب الجنسية المصرية .

المبحث الأول

شروط اكتساب الجنسية فى القانون المقارن .

٨٣- تتنوع شروط اكتساب الجنسية فى التشريعات الوطنية السائدة فى مختلف الدول وقد تبلورت هذه الشروط فى ثلاثة هى :-

(١) شرط البناء الوطنى للسفينة .

(٢) شرط الملكية الوطنية للسفينة .

(٣) شرط الطاقم الوطنى للسفينة .

أولاً شرط البناء الوطنى (١) :

٨٤- ويعنى هذا الشرط أن تكون السفينة قد بنيت فى الدولة المزمع اكتساب جنسيتها وهذا الشرط كانت تتطلبه الدول التى وصلت فيها صناعة السفن شأنا كبيرا وأصبحت قادرة على الوفاء باحتياجاتها ، حتى تهدف من وراء هذا الشرط حماية صناعتها من كل منافسة خارجية ، وهذا الشرط كان سائدا فى فرنسا بموجب القانون الفرنسى الصادر فى سبتمبر ١٧٩٣ حيث كان سائدا فى فرنسا بموجب القانون الفرنسى الصادر فى ٢١ سبتمبر ١٧٩٣ إذ كانت المادة الأولى منه تشترط لأعتبار السفينة فرنسية أن تكون مبنية فى

---

(١) Gouilloud op. cit., no 81 .

فرنسا ، وقد ألغى شرط البناء الوطنى بموجب قانون ١٩ مايو سنة ١٨٦٦(١) ، وكان هذا الشرط مطلوبا فى بريطانيا حتى صدور قانون الملاحة التجارية سنة ١٨٩٤(٢) ، وكذلك فى الولايات المتحدة الأمريكية(٣) حتى صدور قانون ١٨ أغسطس سنة ١٩١٤ على أنه فى التشريعات التى تستلزم شرط البناء الوطنى تفقد السفينة جنسيتها اذا تم إصلاحها فى الخارج وكان هذا الإصلاح مهما بحيث يعادل بناءها(٤) .

ثانياً شرط الملكية الوطنية :

٨٥- ويقصد بهذا الشرط أن تكون السفينة كلها أو بعضها مملوكة لوطنيين وهذا الشرط ينطلق من الأهمية الاقتصادية للسفن نظرا لما تمثله من قيمة مالية كبيرة ، ورغبة الدولة فى الاحتفاظ بهذه الثروة لمواطنيها وقصر حمايتها ورعايتها على السفن التى تتمثل فيها تلك المصالح الوطنية(٥) والدول فى الوقت الحاضر لا تتشدد فى تطبيق هذا الشرط وتكتفى بملكية وطنية

---

(١) ريبير بند ٣٣٣ ، رودير الوجيز بند ٤٨ ، د. على يونس بند ٩٥ ، د. أكثم الخولى بند ٣٦ وقد استلزم قانون الجمارك الفرنسى الصادر سنة ١٩٤٨ (م٢/٢١٩) شرط البناء الوطنى ولكن بهدف ضريبى فقط فيجوز للسفينة المبنية خارج فرنسا اكتساب الجنسية الفرنسية وذلك بعد دفع رسوم الاستيراد المقررة ، أنظر شوفو بند ٩٦ ، ريبير بند ٣٣٦ ، ويأخذ بشرط البناء الوطنى كل من التشريعيين البرتغالى واليونانى ، غير أن معظم الدول لا تعطى أهمية لهذا الشرط وتشجع على استيراد السفن من الخارج لتنمية أساطيلها التجارية وتقويتها ، أنظر د. على يونس بند ٩٥ هامش (٢) .

(٢) د. على يونس بند ٩٦ ، د. أكثم الخولى بند ٣٦ .

(٣) ريبير بند ٣٣٥ ، د. على يونس بند ٩٧ .

(٤) ريبير جزء (١) بند ٣٣٧ ، د. أكثم الخولى بند ٣٦ .

(٥) د. مصطفى طه بند ٤١ .

جزئية للسفينة دون اشتراط الملكية الكاملة للسفينة ، فالمشرع الفرنسى أكتفى منذ قانون ١١ يونيه سنة ١٨٤٥ بملكية نصف السفينة(١) للفرنسيين فى حين يستلزم المشرع الانجليزى منذ سنة ١٨٩٤ أن تكون السفينة كلها(٢) مملوكة لبريطانيين حتى تكتسب الجنسية البريطانية وقد تبنى المشرع الأمريكى الاتجاه الانجليزى منذ قانون سنة ١٩١٤ مشترطا ملكية السفينة بأكملها للأمريكيين(٣) .

ثالثا شرط الطاقم الوطنى :

٨٦- يقصد بهذا الشرط أن يكون أفراد طاقم السفينة المزمع اكتساب جنسيتها كلهم أو نسبة معينة منهم من الوطنيين ، والهدف من هذا الشرط هو حماية الأيدى العاملة الوطنية من منافسة الأيدى العاملة الأجنبية حتى لا تتعرض لخطر البطالة ، وتلجأ لهذا الشرط الدول التى توفر مزايا معينة(٤) للعاملين فى البحر ، وتريد قصر هذه المزايا على رعاياها ، وتختلف الدول من حيث مدى التزامها أو عدم التزامها بشرط الطاقم الوطنى . فالمشرع الانجليزى لا يستلزم هذا الشرط ، فهو يمارس الحرية الكاملة فى تكوين

---

(١) روديير بند ٤٩ .

(٢) ريبير الموجز بند ٣٣٩ ، د. سمير الشرقاوى بند ٥٨ .

(٣) ريبير بند ٣٣٩ ، د. على يونس بند ٩٧ وتأخذ بنفس الحكم التشريعات فى كل من ألمانيا واليابان وأسبانيا والبرتغال والنرويج وشيلى والبرازيل ومراكش وتركيا (على يونس ٩٦ هامش ٣) وهناك دول لا تستطيع تكوين أساطيل تجارية وترغب فى تشجيع رؤوس الأموال الأجنبية وعلى ذلك تتخلى تماما عن قاعدة الملكية الوطنية وتجيز منح الجنسية لسفن مملوكة لأجانب ومن هذه الدول الأرجنتين وأرجواى وبناما (ريبير بند ٣٣٩) .

(٤) روديير الوجيز بند ٥٠ .

الطاقم من الانجليز والأجانب على السواء ، فى حين نرى التشريع الأمريكى يشترط الجنسية فى الربان والضابط دون البحارة ، أما المشرع الفرنسى فقد اشترط نسبة كبيرة من رجال الطاقم من الفرنسيين بالقرار المعمول به حاليا والذى يرجع إلى ٢١ نوفمبر سنة ١٩٦٠ والمعدل فى ١٢ يونية(١) سنة ١٩٦٩ وقد احتفظ للفرنسيين بكل الوظائف على سطح السفينة والخاصة بأدارة الماكينات وثلاثة أرباع الوظائف بصفة عامة فهو لم يترك للأجانب سوى ربع وظائف الخدمة العامة(٢) ، ولكن محكمة العدل(٣) للجماعة الأوربية ادانت فرنسا لهذا الوضع وناشدتها تعديل نصوصها بطريقة تسمح لرعايا الاتحاد بالعمل على الأسطول الفرنسى مثل الرعايا الفرنسيين .

٨٧- يخلص من ذلك أنه يشترط لإكتساب جنسية السفينة وفقا للقانون الفرنسى توافر الشروط الثلاثة الآتية :

١- أن تكون السفينة مبنية فى فرنسا ولما كان هذا الشرط مهجور(٤)

---

(١) رودبير وبونتافيس نفس المرجع بند ٥٠ .

(٢) Gouilloud , Martine Remond ns 88.

(٣) هناك اقتراح من الجماعة الأوربية بإنشاء سجل إتحادى رعلم لسفن الاتحاد الأوربى بجانب الأعلام الوطنية ويحق لكل دولة تسجل فى السجل وترفع علم الاتحاد بشرط أن يكون كل ضباط السفن ونصف رجال الطاقم من رعايا الاتحاد وذلك بالنسبة لسفن البضائع ، راجع مارتين ريمو :

Transport maritimes - Gouilloud lasc - 1140, 1990 no. 90 et S. et J.M.M. 1989-3254 et S.

Cour de justice 4 avril 1974 D. 1074, 717 note Pacteau; D.M.F. 1975 - 234, note E. Thuillier.

(٤) Gouilloud op. cit no. 83 , Rodiere et Du Pontavice no 48.

عملاً وقد تم الغاؤه(١) فيحل محله ضرورة دفع السفينة المصنعة فى الخارج الرسوم الجمركية التى تقررها الحكومة الفرنسية .

٢- أن يكون نصف(٢) السفينة على الأقل مملوكا للفرنسيين ولما كانت السفن حاليا تملكها شركات وليس أشخاص فيشترط أن تكون مملوكة بالكامل(٣) لشركة يوجد موطنها القانونى فى فرنسا .

ونظرا لقسوة هذا الشرط فقد أعطى المشرع لوزير البحرية التجارية وكذلك لوزير المالية سلطة تقديرية فى منح الجنسية الفرنسية للشركات الفرنسية التى تختص بنصف ملكية السفينة على الأقل وليس ملكيتها كاملة (المادة ٣-١) .

وتثبت الجنسية البريطانية للسفن المملوكة كلية للمواطنين الأنجليز بصرف النظر عن مكان بنائها أو جنسية أفراد الطاقم العاملين على سطحها .

---

(١) وقد الغيت هذه القاعدة بتشريع ١٩ مايو سنة ١٨٦٦ .

(٢) أشترط المشرع منذ قانون ١١ يونيه سنة ١٩٤٥ أن تكون نصف السفينة مملوكة للفرنسيين لإكتسابها الجنسية الفرنسية .

(٣) Gouillond. بند ٨٢ (A) .

(٤) Gouilloud (Martine Remond) no 83.

المبحث الثانى

شروط اكتساب السفينة الجنسية

فى قانون التجارة البحريه المصرى

٨٨- نظم المشرع (١) البحرى جنسية السفينة فى المادة الخامسة من

---

(١) كان القانون البحرى الملغى يشترط لاكتساب السفينة الجنسية شرطان هما :
١- شرط الملكية الوطنية . ٢- شرط الطاقم الوطنى .
أولاً شرط الملكية الوطنية : كانت المادة الأولى من التقنين البحرى الملغى تنص على ما يأتى : « لا يجوز أن يكون مالكا لجميع سفينة رافعة للعلم العثمانى (تقرأ لعلم جمهورية مصر العربية) ولا لبعضها ولا أن يكون عضو فى أى شركة لتشغيل سفن رافعة للعلم المذكور الا من كان من رعايا الدولة العثمانية العلية » (المصرية) .
ومقتضى هذا النص أن السفينة لا تكتسب الجنسية المصرية إلا إذا كانت مملوكة بأكملها لمصريين ، فيجب فى كل الأحوال سواء كان المالك واحداً أو عدة أفراد على الشيوع أن يكون الملاك جميعا متمتعين بجنسية جمهورية مصر العربية ، وذلك خلافا للقانون الحالى الذى تخلى عن هذا الشرط بعد تبنى مصر سياسة الانفتاح الاقتصادى وتشجيع الاستثمارات الأجنبية فى جميع المجالات وكان ينبغى على المشرع المصرى حرصا على المصالح الوطنية أن يشترط الملكية المصرية لخمسين فى المائة على الأقل من السفن البحرية لاكتسابها الجنسية المصرية وذلك حماية للمصالح المصرية ، وكانت الملكية الوطنية على هذا النحو شرطا لكسب الجنسية المصرية دون ضرورة اشتراط بنائها فى مصر ، (كان يجوز وفقا للمادة الثانية من القانون البحرى الملغى شراء سفن أجنبية وتسييرها تحت العلم المصرى اقتداءاً بالمشرع الأنجليزى الذى تبنى شرط الملكية الوطنية الكاملة دون شرط البناء الوطنى كأساس لاكتساب الجنسية المصرية).
وقد اختلف الفقه فى ظل القانون الملغى حول شروط اكتساب السفينة الجنسية المصرية اذا كانت مملوكة لأحدى الشركات ، وقد كان الفقه يميز بصدد الحل الواجب الاتباع بين شركات الأشخاص وشركات الأموال .

- أولاً شركات الأشخاص : كان الفقه مستقرا بصدد شركات الأشخاص على ضرورة تمتع كل من الشركة والشركاء على حد سواء بالجنسية المصرية كشرط لاكتساب سفن الشركة ، هذه الجنسية ، وهذا الحكم يصدق أساسا على الشركاء المتضامنين والموصين فى شركات التضامن والتوصية البسيطة وكان يعتمد هذا الرأى على نص المادة الأولى من التقنين البحرى الملغى والتى تقول « لا يجوز أن يكون عشوا فى أى شركة لتشغيل سفن رافعة للعلم المصرى » إلا من كان من رعايا الدولة المصرية. وغالبية الفقه على قياس شركة المسئولية المحدودة التى ادخلها المشرع المصرى بقانون رقم ٢٦ سنة ١٩٥٤ على شركات الأشخاص واخضاعها لنفس الحكم من حيث ضرورة تمتع الشركة وجميع الشركاء بالجنسية المصرية حتى تكتسب سفنها هذه الجنسية وذلك تأسيسا على أن عدد الشركاء فيها محدود والعلاقة بينهم تقوم على الاعتبار الشخصى .

ثانياً شركات الأموال : وتنقسم الى شركات المساهمة وشركات التوصية بالأسهم .

(١) شركات المساهمة : وقد اختلف الفقه بصددها فيرى البعض استنادا الى فتوى لجنة قضايا الحكومة الصادرة سنة ١٩٣٠ والتى أقرها مجلس الوزراء بأن نص المادة الأولى من التقنين البحرى لا ينطبق على شركات المساهمة ، وعلى ذلك لا يلزم أن يكون المساهمون فيها مصريين بل يكفى أن تكون الشركة نفسها مصرية بحكم مركزها الرئيسى فى مصر حتى تكتسب سفنها الجنسية المصرية .

ويذهب البعض الآخر الى وجوب اشتراط الجنسية المصرية فى شركة المساهمة وجميع الشركاء المساهمين فيها على السواء ويرى ان هذا التفسير هو الذى يتفق وحده مع هدف المشرع من شرط الملكية الوطنية ومع نص المادة ٢ بحرى التى تجيز تملك المصريين سفنا أجنبية وتسييرها تحت العلم المصرى ، وليس هناك أدنى صعوبة للتحقق من جنسية المساهمين وذلك بأن ينص فى نظام الشركة على أن تكون جميع الأسهم اسمية .

(٢) شركات التوصية بالأسهم : ويرى البعض قياسها على شركات المساهمة فيكتفون بصددها بثبوت الجنسية المصرية للشركة حتى تكتسب سفنها هذه الجنسية دون اشتراط ذلك بالنسبة للشركاء .

- ويرى البعض الآخر ان هذه الشركة تعتبر شركة تضامن بالنسبة للشركاء المتضامنين وشركة مساهمة بالنسبة للشركاء الموصين أو المساهمين ، ولذلك يشترط لاكتساب سفن هذه الشركة الجنسية المصرية ثبوت الجنسية المصرية للشركة ذاتها وللشركاء المتضامنين جميعا دون اشتراط هذه الجنسية فى الشركاء المساهمين .

ثانياً شرط الطاقم الوطنى : جاء التقنين البحرى الملغى خاليا من أى نص يتعلق باشتراط الطاقم الوطنى كأساس لاكتساب الجنسية المصرية بجانب الملكية الوطنية للسفينة ولا شك أن هذا النقص التشريعى كان منشأه عدم توافر الكفاية الفنية اللازمة لقيادة السفن وادارتها بين المصريين فى ذلك الوقت ولكن مع مرور الزمن تغير هذا الوضع ولاحظ المشرع أنه قد اصبح بين المصريين عدد كاف ومؤهل للقيام بهذه المهمة ، فتدارك المشرع ما وجد من نقص فى هذا الصدد محاولا عن طريق قانون تسجيل السفن سد هذا النقص التشريعى ولو بطريقة غير مباشرة مستلزما بموجبه ضرورة الطاقم الوطنى كشرط ثان لاكتساب السفينة للجنسية المصرية ، وتنص فى هذا الصدد المادة الأولى من قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ على أنه « لا يجوز لأى سفينة أن تسير فى البحر تحت العلم المصرى الا اذا كانت مسجلة وفقا لأحكام هذا القانون » والمادة ، العاشرة من نفس القانون تنص ايضا على ان » تشطب مصلحة النقل تسجيل السفينة فى حالة عدم مراعاة الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحاره وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والربان أو الاشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين وتعين هذه الاشتراطات بقرار من وزير المواصلات .

ونظرا لأن القوانين اللاحقة والمكملة للتقنين البحرى تعتبر مصدرا ملزما من مصادر القانون البحرى نخلص الى ان مراعاة شرط الطاقم الوطنى بالحدود التى يوضحها قرار وزير المواصلات يعتبر أساسا لازما لتكتسب السفينة الجنسية المصرية على الأقل من الناحية العملية بالاضافة الى شرط الملكية الوطنية .

د. مصطفى طه القانون البحرى طبعة ١٩٩٥ بند ٤٣ ، د. على يونس القانون البحرى طبعة ١٩٦٩ بند ١٠٥ .

د. على البارودى نفس المرجع بند ٤٢ ، د. سمير الشرقاوى ، د. أكثم الخولى بند ٨٣ ، د. على جمال بند ٤٨ ، د. سميحة القليوبى ، القانون البحرى طبعة ١٩٨٢ بند ٢٣ .

قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بقوله « مع عدم الاخلال بالأحكام المنصوص عليها فى قوانين خاصة ، تكتسب السفينة الجنسية المصرية اذا كانت مسجلة فى احد موانيها ، وكانت مملوكة لشخص طبيعى أو اعتبارى يتمتع بهذه الجنسية ، فإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع اشترط أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لمصريين » .

يستفاد من هذا النص أن المشرع اشترط لكسب السفينة الجنسية المصرية ثلاثة شروط هى كما يلى :

أولاً : أن تكون السفينة مملوكة لشخص طبيعى أو اعتبارى (أى شركة) يتمتع بالجنسية المصرية.

٨٩- وهذا يعنى أنه يكفى لاكتساب السفينة الجنسية المصرية أن يكون مالكها إذا كان شخصا طبيعيا واحدا متمتعا بالجنسية المصرية أما إذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص على الشيوع فيكفى أن تكون أغلبية الحصص مملوكة للمصريين ، ففى هذا الفرض الأخير يحتمل أن تكون السفينة مملوكة على الشيوع لمصريين وأجانب ومع ذلك يجوز حصولها على الجنسية المصرية طالما أغلبية حصصها مملوكة للمصريين .

٩٠- كذلك إذا كان مالك السفينة شخص اعتبارى أى شركة خاصة كانت أو عامة ويستوى فى ذلك أن تكون شركة أشخاص أو أموال أو ذات طبيعة مختلطة فإنه يكفى أن تكون الشركة تتمتع بالجنسية المصرية وهو ما يتحقق وفقا للرأى الراجح إذا كان مركز الإدارة الرئيسى للشركة مالكة السفينة فى مصر . يستوى فى ذلك أن تكون أغلبية إدارتها أو رأسمالها للمصريين أو للأجانب وهو الأمر الذى كان يتعارض مع الاتجاه السائد فى الفقه فى ظل القانون الملغى والذى كان لا يكتفى بصدد ملكية الشركات للسفن

يتمتع الشركة بالجنسية المصرية وإنما يستلزم أيضا ضرورة توافر الجنسية المصرية فى أغلبية الشركاء على الأقل .

الشرط الثانى : وهو تسجيل السفينة فى أحد الموانى المصرية (١):

٩٠- وقد جاء القانون البحرى الحالى أسوه بالقانون الملغى خاليا من أية قواعد خاصة بتنظيم تسجيل السفن تاركا ذلك إلى القوانين الخاصة المنظمة لتسجيل السفينة والتى أشارت إليها المادة الخامسة من القانون ويقصد بها القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ وتعديلاته المتعاقبة والقرارات الصادرة تنفيذاً له .

وعلى ذلك يعتبر تسجيل السفينة فى أحد الموانى المصرية شرطا ضروريا لاكتسابها الجنسية المصرية .

الشرط الثالث مراعاة الشروط المتعلقة بالطاقم الوطنى :

٩١- لم ينص قانون التجارة البحرية سواء الحالى أو الملغى(٢) على ضرورة مراعاة شرط الطاقم الوطنى لأكتساب السفينة الجنسية المصرية ولكن ورد هذا الشرط فى قانون تسجيل السفن باعتباره من شروط تسجيل السفينة فى أحد الموانى المصرية وذلك فى المادة العاشرة بقولها تشطب مصلحة النقل تسجيل السفينة فى حالة عدم مراعاة الأشتراطات الخاصة

---

(١) راجع القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية (الوقائع المصرية العدد ٩٣ فى ٢١ يوليو سنة ١٩٤٩) كذلك تعديلاته المتعاقبة فى عام ١٩٥٩ بالقانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٥٩ كذلك بالقانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٦٨ .

(٢) ربما فعل المشرع المصرى ذلك اقتداءاً بالمشرع الأنجليزى فى هذا الخصوص أو ربما لعدم توافر الخبرات الكافية لقيادة السفن وإدارتها وقت وضع القانون الملغى ولكن الوضع تغير الآن الأمر الذى دفع المشرع لسد هذا النقص بالنص على هذا الشرط فى قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ .

بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحاره وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والربان أو الأشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين وتعين هذه الأشتراطات بقرار من وزير المواصلات .

وقد صدر قرار(١) وزير المواصلات حين ذاك واشترط ألا تقل نسبة البحاره المصريين عن ٩٠٪ من مجموع البحاره العاملين على السفينة ، ثم قرر المشرع بعد ذلك زيادة هذه النسب لزيادة الكفاءات المصرية فى المجالات البحرية فصدر قرار وزير المواصلات رقم(٢) ٦٨ لسنة ١٩٨٤ رافعا نسبة العاملين المصريين من مختلف الفئات إلى ٩٥٪ من مجموع عدد العاملين على السفينة وعلى ألا يقل مجموع مرتباتهم عن ٩٠٪ من مجموع المرتبات التى تحصل عليها هذه الفئات المختلفة من ربابنه أو ضباط ملاحة أو مهندسين بحريين ومن فى حكمهم أو بحاره ومن فى حكمهم مثل « الوقادين والسفرجية والطباخين الذين يعملون بالسفن التجارية المصرية ».

هكذا نلاحظ أنه يشترط لأكتساب السفينة الجنسية المصرية واحتفاظها بهذه الجنسية ليس فقط تسجيلها فى أحد الموانى المصرية وملكيتها لأحد الأشخاص الطبيعية أو الأعتبارية التى تتمتع بهذه الجنسية وإنما أيضا مراعاتها لشرط الطاقم الوطنى أو بعبارة أخرى أن يكون ٩٥٪ من العاملين على السفينة من المصريين .

---

(١) صدر قرار وزير المواصلات فى ٢٠ يونيه سنة ١٩٥١ واشترط ألا تقل أجور البحاره عن ٩٠٪ من مجموع الأجور المستحقة لمجموع العاملين ، وذلك خلافا للربان وضباط الملاحة ومن فى حكمهم كالأطباء والمتخصصين فى مجال الأجهزة اللاسلكية والأتصالات بالإضافة إلى المهندسين البحريين إذ يجب ألا تقل نسبة العمالة المصرية عن ٧٥٪ وألا تقل مرتباتهم عن ٧٠٪ من مجموع مرتبات العاملين المذكورين .

(٢) صدر القرار الوزارى رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٤ فى ١٨ يوليو سنة ١٩٨٤ .

فقد الجنسية :

٩٢- والشروط الثلاثة السابقة الذكر ليست شروط أبتداء لكسب السفينة الجنسية فحسب وإنما هى شروط بقاء ودوام لأحتفاظ السفينة بجنسيتها ، فإذا فقدت السفينة أحد هذه الشروط الثلاثة كما لو فقد مالكها سواء كان شخصا طبيعيا أو اعتباريا شرط الجنسية المصرية أو تم شطب تسجيلها من أحد الموانى المصرية لأى سبب كان أو لعدم مراعاة شروط الطاقم الوطنى فقدت السفينة جنسية جمهورية مصر العربية .

أثبات جنسية السفينة :

٩٣- تثبت جنسية السفينة ظاهريا بالعلم الذى ترفعه ، ولكن رفع العلم لا يعد دليلا قاطعا عند النزاع على جنسية السفينة ، فمن المتصور أن ترفع السفينة علم دولة لا ترتبط بها برابطة الجنسية ولهذا قد جرى العمل بين الدول على أن يكون اثبات جنسية السفينة بورقة رسمية تصدر من الجهات المختصة فى كل دولة بعد التأكد من استيفاء السفينة الشروط التى تحددها لإكتساب الجنسية ، وهذه الورقة الرسمية هى شهادة الجنسية(١) ، وقد نصت المادة ١٠٢ من قانون التجارة البحرية بقولها « على الربان أن يحتفظ فى السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التى يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة - وأهم سند يتعلق بالسفينة هو السند الذى يثبت جنسية السفينة ويحدد مالكها - والبحاره والمسافرين والشحنه . ويمكن فى مصر اثبات جنسية السفينة بشهادة التسجيل التى تصدر من مكتب تسجيل السفن مشتملة على جميع البيانات المدونة فى

---

(١) كانت المادة ٤١ من القانون البحرى الملغى تنص على أنه يجب أيضا على القبودان أن يكون عنده فى السفينة سند انتسابه إلى دولته أى البراءة المثبتة أنه تحت علم الدولة المصرية .

سجل(١) السفن وهى تصلح دليلا لإثبات جنسية السفينة وملكيتها ، ويجب على الربان الاحتفاظ بهذه الشهادة فى السفينة وتقديمها إلى كل من يهمه الأمر بمجرد وصول السفينة إلى ميناء مصرى .

المبحث الثالث

آثار أكتساب الجنسية المصرية

يترتب على اكتساب السفينة الجنسية المصرية الأثار الآتية :

أولاً من الناحية القانونية :

٩٤- تخضع السفن الوطنية لرقابة الدولة واشرافها سواء فيما يتعلق بصلاحيتها للملاحة أو بسلامتها وتنظيم العمل على ظهرها ، وتنظم الرقابة على السفن المصرية القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن والذى حل محل القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ .

كذلك لتحديد جنسية السفينة أهمية كبرى فى حل تنازع القوانين الذى ينشأ بسبب استغلالها وملاحتها ، وهناك قاعدة الإسناد المعروفة بتطبيق قانون العلم . Loi de Pavillon وهى تنطبق على أوسع نطاق عندما تكون السفينة فى عرض البحر . وتثور مشكلة تنازع القوانين عندما تكون السفينة فى ميناء أجنبى أو فى المياه الإقليمية لدولة أجنبية ويتوقف الحل على فحص كل حالة على حده وعلى ما إذا كنا بصدد مسألة مدنية أو جنائية وحل مثل هذه المنازعات يعد من اختصاص القانون الدولى الخاص .

---

(١) مادة ٩ من قانون تسجيل السفن .

ومن الجدير بالذكر أن مشكلة تنازع القوانين تثور بصدد استغلال السفن الخاصة سواء كان غرضها الملاحة التجارية أو ملاحة الصيد أو النزهة ، أما بالنسبة للسفن الحربية(١) أو العامة فلا محل لتنازع القوانين لأن قانون العلم الذى ترفعه هو الواجب التطبيق فى جميع الأحوال ، وعلى كل ما يقع عليها من تصرفات أو يرتكب عليها من جرائم يستوى فى ذلك أن كانت فى ميناء أجنبى أو داخل المياه الاقليمية لدولة أجنبية(٢) .

ثانيا من الناحية السياسية :

٩٥- يترتب على اكتساب السفينة الجنسية المصرية تمتعها بحماية حكومة جمهورية مصر العربية فى المياه الاقليمية لهذه الدولة وبحماية سلطاتها الدبلوماسية والقنصلية فى الخارج ، وعلم مصر هو الذى يحدد حقوق السفينة وواجباتها فى وقت السلم والحرب وفى حالة ما اذا كانت مصر فى حالة حرب مع الدول الأخرى ، أو فى حالة حياد ، وكل ذلك مجال دراسته قواعد القانون الدولى العام .

ثالثا من الناحية الاقتصادية :

٩٦- تهتم عادة كل دولة بدعم اسطولها البحرى وتشجيع نشاطه التجارى لما لذلك من أثر فى أزدهار الحياة الاقتصادية ودعم الدفاع عن الوطن وقت الحرب ، وذلك لأن تموين البلاد فى ذلك الوقت يعتمد أساسا

---

(١) وقد نصت على عدم خضوع هذه السفن للقانون البحرى المادة الثانية من قانون التجارة البحرية بقولها « عدا الحالات التى ورد بشأنها نص خاص لا تسرى أحكام هذا القانون على السفن الحربية والسفن التى تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة أو أغراض غير تجارية .

(٢) د. على البارودى بند ٤٧ .

على الاسطول الوطنى ، لذلك نجد أن الدول عادة تؤثر سفنها الوطنية بميزات تمنعها عن السفن الأجنبية ، كأن تخص سفنها الوطنية بالملاحة الساحلية(١) ، أو بملاحة الصيد فى مياهها الاقليمية وتقرر لها الاعفاءات والاعانات المختلفة سواء بمناسبة انشائها أو تجهيزها (٢) . وتنص المادة الثامنة فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أنه « لا يجوز لغير السفن التى تتمتع بالجنسية المصرية الصيد أو الارشاد فى المياه الاقليمية كما لا يجوز لها الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية » .

---

(١) القانون رقم ٦٣ لسنة ١٩٦١ الذى يقصر النقل البحرى الساحلى على السفن المسجلة تحت علم جمهورية مصر العربية .

(٢) رودييز الوجيز بند ١٥٦ .

الفصل الثالث

تسجيل السفينة والإشراف الإدارى عليها

Immatrication juridique du navire

المبحث الأول

تسجيل السفينة

تمهيد :

٩٧- انطلاقا من الأهمية الاقتصادية الكبيرة للسفينة نجد التشريعات المختلفة تخضعها رغم طبيعتها المنقولة إلى إجراء التسجيل فى سجلات خاصة ، هذا فضلا عن شهر كافة التصرفات القانونية التى ترد على السفينة وذلك بقيدها فى السجل الخاص بالسفن .

ويهدف تسجيل السفن الى تحقيق عده أغراض أهمها مراقبة الدولة على توافر شروط جنسيتها فى السفينة المسجلة خاصة إذا كانت الدولة كمصر تشترط التسجيل(١) فى مصر لإكتساب الجنسية المصرية بهدف إحصاء السفن الوطنية التى يتكون منها الأسطول التجارى للدولة وتحديد ذاتيتها من حيث أنواعها وأشكالها وحرفة القائمين(٢) بإستغلالها - هذا فضلا عن دور السجل فى شهر التصرفات القانونية التى ترد على السفينة من بيع أو رهن .

النصوص القانونية المنظمة للتسجيل :

٩٨- لم ينظم القانون البحرى الملغى خلافا لكثير من التشريعات

---

(١) المادة الخامسة من قانون التجارة البحرية المصرى .

(٢) د. رفعت أبادير ، بند ٨١ .

الأجنبية(١) تسجيل السفن ، ومع ذلك كان التسجيل يتم عن طريق مصلحة الموانئ والمنائر على غرار نظم التسجيل المعمول بها فى الدول المختلفة ودون استناد إلى تشريع خاص فى هذا الصدد ، وهذا التسجيل كان اداريا(٢) بحتا لا يرتب آثاراً قانونية لافتقاده لأى أساس تشريعى ولم يجد المشرع المصرى مفرا من سد هذا النقص التشريعى فأصدر القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩(٣) بشأن تسجيل السفن التجارية المعدل فى ١٦ سبتمبر سنة ١٩٥٩(٤) بمقتضى القانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٥٩ ثم بالقانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٦٨(٥) .

ومن الخصائص الجوهرية لنظام تسجيل السفن وفقا للقانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ أنه نظام عينى يقوم على السفينة ذاتها وليس على أشخاص مالكيها ، فيكفى مجرد الإطلاع على صفحة السفينة للوقوف على جميع التصرفات التى وردت عليها ، وهو بهذا يختلف عن نظام الشهر العقارى(٦) المطبق حاليا فى كثير من أنحاء مصر والذى يقوم أساسا على أسماء ملاك

---

(١) كالتشريع الأنجليزى لسنة ١٨٩٤ والأمريكى والألمانى والايطالى والفرنسى والبلجيكى والهولندى واللبنانى والأسبانى والبرتغالى واليونانى والمغربى وغيرها .
انظر ريبير جزء (١) بند ٤٣٧ وما بعدها .

(٢) د. على البارودى بند ٤٨ ، د. أكثم الخولى بند ٤٢ .

(٣) راجع الوقائع المصرية بتاريخ ١٩٤٩/٧/٢١ العدد ٩٣ .

(٤) منشور بالجريدة الرسمية بتاريخ ١٩٥٩/٩/١٦ العدد ١٩٨ مكرر .

(٥) الجريدة الرسمية فى ١٢ ديسمبر سنة ١٩٦٨ العدد ٥٠ - محمد علوان موسوعة تشريعات النقل البحرى ص٢٠٥ وما بعدها .

(٦) صدر فى مصر القانون رقم ١٤٢ لسنة ١٩٦٤ لتطبيق نظام السجل العينى العقارى فى مصر ، وهذا النظام لم يطبق مرة واحدة ولكن بالتدريج على مختلف المناطق التى يتم مسحها .

العقارات وما يثيره التشابه فى الأسماء من صعوبات عملية عند الرغبة فى الوقوف على المالك الحقيقى للعقار .

ولم يختلف قانون التجارة البحرية الحالى عن القانون الملغى فى إغفاله تنظيم تسجيل السفن تاركا ذلك التنظيم للقوانين الخاصة المكملة للقانون البحرى وخاصة القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بتعديلاته المتعاقبة .

٩٩- من الجدير بالذكر أن هناك بعض الدول(١) تسعى لتحقيق دخل لها عن طريق تسجيل السفن فى موانيها مع التساهل فى شروط التسجيل ومنح الجنسية ، فلا تستلزم وجود إرتباط بين السفن المسجلة والدولة التى تحمل السفينة جنسيتها ، ويعرف تسجيل السفن فى هذه الدول بأنه تسجيل مفتوح وتسمى أعلام هذه الدول بأعلام السجاملة أو الملائمة ، وللتقليل من هذه الظاهرة ومقاومة الاحتيال البحرى أعدت الأمم المتحدة فى فبراير سنة ١٩٨٦ معاهدة بشأن تسجيل السفن تضمنت بعض القواعد الجوهرية لعلاج هذه الظاهرة ، فقد اشترطت أنتماء أصحاب السفن إلى دولة العلم الذى تحمله

---

(١) من هذه الدول بنما وليبريا وسنغافوره وكوستاريكا وهندراوس وهى تجذب ملاك السفن للتسجيل فيها عن طريق منحهم بعض المزايا كانخفاض الضرائب والرسوم وعدم التشدد فى شروط سلامة السفن .

Chorley and Jiles . shipping law P. 8 .

راجع أيضا فى خصوص أعلام الملائمة مقال :

BONASSTES, TETELY READY (N.B.) ship registration 2 nd ed London 1994, P. 17-32.; E. du Pontavice, les pavillons de Complaisance, D.M.F. 1997 II. P. 567 - 582, T. II 503 - 512.

وانظر أيضا بصدد تعريف أعلام الملائمة ودواعى ومخاطر استخدامها والجهود الوطنية والدولية للحد من اعلام الملائمة . رسالة الباحثة لجلاء الماحى خليفه بنود ٦٢ - ١٢٥ ، راجع د. كمال حمدى بند ٦٠ .

السفينة أو على الأقل يكون لهم موطن أعمال رئيسى فى تلك الدولة ، كما أستلزمت المعاهدة وجود ممثلين محليين لأصحاب السفن مستعدون لمواجهة المسئوليات القانونية للأخيرين ، كما الزمت دولة العلم من ضرورة التحقق من قدرة أصحاب السفن بالوفاء بالتزاماتهم المالية(١) فى مواجهة الغير وذلك عن طريق إبرام عقود التأمين اللازمة .

وسوف ندرس تسجيل السفن فى القانون المصرى فى ثلاثة مطالب على النحو التالى :

المطلب الأول : فى السفن الواجب تسجيلها ، **المطلب الثانى** : الجهة المختصة بالتسجيل وإجراءاته وأخيرا فى **المطلب الثالث** : آثار التسجيل والجزاءات المترتبة على مخالفة قانون التسجيل .

المطلب الأول

السفن الواجب تسجيلها

١٠٠- تنص الفقرة الأولى من المادة الأولى من قانون تسجيل السفن التجارية رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ على أنه « لا يجوز لأى سفينة أن تسير فى البحر تحت العلم المصرى إلا إذا كانت مسجلة وفقا لأحكام هذا القانون » .

مفاد هذا النص أن التسجيل واجب على السفن دون المراكب النهرية(٢) ، وواجب على السفن المصرية دون السفن الأجنبية ، ولو كانت تباشر الملاحة فى المياه المصرية(٣) ، كما أنه يجب على السفن المصرية

---

(١) راجع شورلى وجايلز ص٢٨ ، د. كمال حمدى بند ٦٠ .

(٢) د. أكثم الخولى بند ٤٣ ، د. مصطفى طه بند ٥٦ .

(٣) د. مصطفى طه بند ٥٦ .

على وجه العموم سواء كانت مخصصة للملاحة التجارية أو ملاحة الصيد أو النزهة(١) وذلك على الرغم من أن تسمية القانون توحى بأنه يقصر الألتزام بالتسجيل على السفن التجارية وحدها ، وتسجيل السفينة إجراء اجبارى يجب أن تلجأ إليه السفينة قبل تسييرها تحت العلم المصرى(٢) والا تعرض مالكها للمساءلة الجنائية . ولكن المشرع قد استثنى من واجب التسجيل بعض السفن وذلك بسبب ضآلة قيمتها الاقتصادية والرغبة فى عدم ارهاق ملاكها بنفقات التسجيل ، إلا أنه يجوز لملاك هذه السفن القيام بتسجيلها(٣) إذا رغبوا فى ذلك (م١/٢ من قانون التسجيل) أى أن التسجيل بالنسبة لهذه السفن أمر إختيارى للمالك له وحده أن يقرره .

١٠١- السفن التى لا تلتزم بالتسجيل هى :-

١- سفن الصيد الشراعية أما سفن الصيد البخارية فتخضع للتسجيل .

٢- سفن (يخوت) النزهة (٤) التى لا تزيد حمولتها الكلية عن عشرة أطنان والتى لا تبحر عادة لمسافة أكثر من اثنى عشر ميلا بحريا من الشاطئ أى لا تتجاوز المسافة المحددة للمياة الإقليمية .

---

(١) د. على البارودى بند ٤٩ .

(٢) تنص المادة ٢١ من قانون تسجيل السفن بأن يعاقب بالحبس وبغرامة لا تتجاوز خمسمائة جنيه أو بأحدى هاتين العقوبتين كل من يُسير تحت العلم المصرى سفينة غير مسجلة ويجوز الحكم بمصادرة السفينة .

(٣) وذلك للإستفادة من مزايا التسجيل المتعلقة بشهر التصرفات التى ترد على هذه السفن.

(٤) أما سفن النزهة التى تجاوز حمولتها عشرة أطنان وتبحر لمسافة تجاوز أثنى عشر ميلا بحريا فيجب تسجيلها وفقا لمفهوم المخالفة للمادة (١) من قانون التسجيل.

٣- المنشآت العائمة التى تعمل بداخل الميناء كالمواعين والبراطيم والصنادل والقاطرات والقوارب والرافعات والكراكات والقوارب الغطاسة وغير ذلك .

على ان إعفاء هذه المنشآت مشروط بعملها داخل الميناء ، أما إذا عملت الملاحة البحرية خارج الميناء كما هو الشأن فى القاطرات والصنادل فإنها تخضع للإلتزام بالتسجيل لأنها تكتسب وصف السفينة .

الباب الثانى

الجهة المختصة بالتسجيل وإجراءاته

أولاً : الجهة المختصة بالتسجيل :

١٠٢- تختص بتسجيل السفن إدارة التفتيش البحرى بمصلحة الموانى والمنائر ، ويقع مكتب التسجيل الرئيسى بالأسكندرية ويعين وزير النقل البحرى بقرار منه الموانى الأخرى التى تنشأ بها مكاتب التسجيل (م٢ من قانون تسجيل السفن) ، ويعد فى مكاتب التسجيل سجل خاص يسمى « سجل السفن » ويحتفظ بصورة منه فى المكتب الرئيسى بالأسكندرية (م٣) .

ثانياً : إجراءات التسجيل :

١٠٣- على مالك السفينة الذى يرغب فى تسجيلها أن يقدم طلبا بذلك إلى مصلحة الموانى والمنائر ويجب أن يشتمل هذا الطلب على البيانات الواردة فى المادة السادسة من قانون تسجيل السفن وهى كما يلى :

١- اسم السفينة الحالى واسماؤها السابقة(١) .

---

(١) يجوز لمصلحة الموانئ والمنائر الأعتراض على الأسم المقترح للسفينة إذا كان يمكن أن يؤدى إلى حصول لبس مع أسماء تحملها سفن أخرى أو كان الأسم متعارضا مع النظام العام وحسن الآداب .

٢- ميناء التسجيل(١) .

٣- تاريخ بناء السفينة ومكانه .

٤- عنوان المصنع الذى بنيت فيه السفينة .

٥- نوع السفينة (شراعية أو ذات محرك ميكانيكى) .

٦- حمولة السفينة .

٧- أسم ولقب وصناعة ومحل إقامة المالك أو المالكين على الشيوع مع بيان نصيب كل منهم(٢) .

٨- أسم الربان ورقم شهادته .

٩- الرهن إن وجد وتاريخه واسم الدائن المرتهن ولقبه وصناعته ومحل إقامته .

١٠- الحجوز التى وقعت على السفينة إن وجدت وجميع البيانات المتعلقة بهذه الحجوز.

وتقضى نفس المادة بأن يرفق الطالب بطلبه جميع المستندات والوثائق وبوجه خاص تلك التى تثبت ملكيته للسفينة وجنسيته المصرية ، وكذلك شهادة

---

(١) تستلزم معاهدة الأمم المتحدة المتعلقة بتسجيل السفن بيان مكان تسجيلها السابق والحالى وتاريخ شطب أو تعليق هذا التسجيل . (المادة العاشرة)

(٢) ايضا البيانات التى توجب معاهدة الأمم المتحدة إدراجها بسجل السفن (أسم وعنوان وجنسية مستأجر السفينة عارية حسب الاقتضاء وذلك عندما تستلزم القوانين الوطنية تسجيل السفن المؤجره عارية .

رسمية بشطب(١) السفينة من سجل السفن الأجنبى التى كانت السفينة تابعه له وذلك إذا كانت السفينة المطلوب تسجيلها قد تم شراؤها من أجنبى ، تجنبا لحصول ازدواج الجنسية ، ويجب أن تحتفظ مصلحة الموانى والمنائر بأصول المستندات والوثائق المقدمة أو صورها الرسمية أو الفوتوغرافية .

تمام التسجيل :

١٠٤- وفقا للمادة السابعة من قانون تسجيل السفن يدون فى سجل السفن البيانات السابق ذكرها فى المادة السادسة كما يدون فيه رقم تسجيل السفينة .

وتدون هذه البيانات فى صفحة تخصص أو أكثر لكل سفينة وذلك لأن نظام تسجيل السفن كما أشرنا نظام عينى(٢) مناطه السفينة ذاتها محل التسجيل وليس مالكها بمجرد الإطلاع على صفحة السفينة يمكن الوقوف على كافه التصرفات القانونية التى ترد عليها ويحفظ سجل السفن بصفه دائمة (المادة١٨) ، ولكل شخص طلب الحصول على شهادة مشتملة على البيانات الواردة فى السجل المذكور (المادة ١٩ من القانون) .

---

(١) وتقضى المادة ٣/١١ من معاهدة الأمم المتحدة لتسجيل السفن بوجوب تأكد الدولة قبل تسجيل سفينة معينة بسجل سفنها من شطب التسجيل السابق لهذه السفينة .

(٢) وهنا يختلف نظام تسجيل السفن عن نظام شهر العقارات الذى مازال مطبق فى بعض اجزاء جمهورية مصر العربية فهو نظام شخصى يعتمد على أسماء ملاك العقارات وما يصاحب ذلك من صعوبات بسبب إحتمال التشابه أو الخطأ فى أسماء الملاك المتعاقبين ، علما أن المشرع قد أصدر قانون رقم ١٤٢ لسنة ١٩٦٤ لتطبيق نظام السجل العينى العقارى فى مصر وهذا النظام يطبق بالتدريج على مختلف المناطق التى تم مسحها .

شهادة التسجيل :

١٠٥- ومتى تم التسجيل فى مصر يتسلم مالك السفينة من الجهة الإدارية المختصة شهادة تسجيل مصرية تتضمن جميع البيانات المدونة فى سجل السفينة ، ويجب الأحتفاظ بهذه الشهادة فى السفينة وتقديمها إلى مصلحة الموانى والمنائر أو مكاتب التسجيل بمجرد وصول السفينة إلى ميناء(١) مصرى ، ولا يجوز استعمال شهادة التسجيل إلا لتسيير سفينة فى ملاحة مشروعة ، ولا يجوز التنازل عنها أو حجزها أو حبسها لأى سبب أو دين مهما كان نوعه(٢) ويعاقب جنائيا كل من قام بتسيير السفينة بناء على شهادة(٣) بطل مفعولها .

أما إذا أكتسبت ملكية السفينة فى الخارج كان لمالكها الحصول على شهادة تسجيل مؤقتة من القنصلية المصرية بعد فحص المستندات المقدمة منه ويسرى مفعول هذه الشهادة لمدة أقصاها ستة أشهر ويبطل مفعولها بمجرد وصول السفينة إلى ميناء مصرى فيه مكتب تسجيل(٤) .

كذلك يجوز لمصلحة الموانى والمنائر أن تصدر شهادة تسجيل مؤقته تكون نافذة المفعول لرحلة واحدة ولمدة أقصاها ستة أشهر إذا رأت إمكان إستيفاء أو استكمال المستندات المقدمة فيما بعد ، وانه إذا لم تستوف الإجراءات والمستندات المطلوبة للسفينة خلال سنتين من تاريخ صدور شهادة تسجيل مؤقتة تشطب السفينة من السجل ، وأن لوزير النقل مد فترة السنتين

---

(١) المادة التاسعة من قانون تسجيل السفن .

(٢) المادة الحادية عشر من قانون تسجيل السفن .

(٣) المادة الثانية والعشرون من القانون .

(٤) المادة الخامسة عشر من القانون .

المشار إليها إذا ثبت أن عدم إستيفاء الإجراءات والمستندات المطلوبة خلالها يرجع إلى أسباب قهرية لا دخل لإدارة مالك السفينة فيها . وإذا فقدت شهادة التسجيل أو هلكت تصدر مصلحة الموانى والمنائر شهادة تسجيل مؤقتة (بدل فاقد) بعد التثبت من فقدها أو هلاكها ، مع إستمرار استيفاء نصوص القانون . فإذا فقدت الشهادة أو هلكت فى الخارج جاز للمالك الحصول من القنصلية المصرية على شهادة تسجيل مؤقتة وفقا لأحكام المادة الخامسة عشر . وتعتبر شهادة التسجيل المصرية سندا أساسيا فى أثبات الجنسية المصرية للسفينة .

تغيير البيانات الواردة فى سجل السفن :

١٠٦- يجب أن تعبر البيانات الواردة فى سجل السفن عن حالة السفينة بأمانة ودقة ، فإذا حدث أى تغيير فى هذه البيانات يتعين على مالك السفينة أو مجهزها أو ربانها أن يبادر إلى إبلاغ مصلحة الموانى والمنائر أو مكتب التسجيل فورا وبالكتابة عن أى تغيير فى البيانات الوارده فى سجل السفن ويؤشر بهذا التغيير فى السجل ، ويؤشر أيضا بهذا التغيير فى شهادة التسجيل التى يجب على المالك أو المجهز أو الربان تقديمها فورا إذا كانت السفينة راسيه فى ميناء به مكتب تسجيل أو بمجرد وصولها إلى أخر هذه الموانى ، وعلى أخر هذه الموانئ وعلى المكتب الذى قام بالتأشير إذا لم يكن هو المكتب الذى تم فيه التسجيل أن يبلغ هذا المكتب الأخير هذا التغيير لإثباته فى سجل السفن(١) . ومن البيانات الواجب اخطار الجهة الادارية بها تغير مالك السفينة أو رهنها .

---

(١) مادة ١٢ من قانون تسجيل السفن .

المطلب الثالث

شطب تسجيل السفينة والاجراءات المترتبة على مخالفة قانون التسجيل

أولاً : شطب تسجيل السفينة :

١٠٧- تشطب الجهة الادارية المختصة تسجيل السفينة من سجل السفن فى الحالات الآتية :

١- حالة غرق السفينة أو احتراقها أو كسرها أو هلاكها بأى سبب أو إستيلاء العدو عليها .

٢- إذا أنتقلت ملكية السفينة لأجنبى(١) ويجب فى هذه الحالة ابلاغ الجهة الادارية المختصة(٢) وإعادة شهادة التسجيل إليها ، أما اذا حدث هذا الانتقال فى الخارج(٣) سلمت شهادة التسجيل إلى أقرب قنصلية مصرية وسبب هذا الحكم هو أن فقدان شرط الملكية الوطنية يؤدى إلى فقدان الجنسية المصرية .

٣- زوال شرط الطاقم الوطنى وذلك بعدم مراعاة الأشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والربان أو الاشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين(٤)

---

(١) راجع المادة الخامسة من قانون التجارة البحرية .

(٢) الجهة الإدارية المختصة يقصد بها مصلحة الموانى والمنائر أو مكتب تسجيل السفن المختص .

(٣) المادة ٢/١٤ من قانون تسجيل السفن .

(٤) المادة العاشرة من قانون تسجيل السفن .

وتعيين هذه الاشتراطات بقرار من وزير النقل(١).

٤- عدم استيفاء الإجراءات والمستندات المطلوبة للتسجيل(٢) خلال سنتين من تاريخ صدور أو شهادة تسجيل مؤقتة .

٥- صدور حكم قضائى بالشطب بسبب تخلف المالك أو المجهز أو الربان عن القيام بالألتزامات(٣) التى يفرضها قانون التسجيل .

ثانيا : الجزاءات القانونية المترتبة على مخالفة أحكام قانون التسجيل :

١٠٨- نص قانون تسجيل السفن فى المواد ٢١ ، ٢٢ ، ٢٦ على عقوبات جنائية توقع عند مخالفة أحكامه وهى تتراوح بين الحبس والغرامة . ومن هذه العقوبات عقوبة الحبس والغرامة التى لا تجاوز خمسمائة جنيه أو بأحدى هاتين العقوبتين لكل من يسير تحت العلم المصرى سفينة غير مسجلة ، كذلك تنص المادة ٢٢ على أن يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تتجاوز خمسين جنيه أو بأحدى هاتين العقوبتين كل من سير سفينة بناء على شهادة تسجيل بطل مفعولها ، وأعتراضنا على هذه العقوبات هو بساطتها وعدم تناسبها مع جسامة الأفعال المقررة جزاء لها فرفع العلم المصرى بوجه

---

(١) راجع قرار وزير النقل الصادر فى ٢٠ يونية سنة ١٩٥١ والذى حل محله القرار رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٤ .

(٢) راجع المادة ١٦ من قانون التسجيل .

(٣) راجع المادة ٢٧ من قانون تسجيل السفن إذ تجيز الحكم بشطب تسجيل السفينة فى الحالات المنصوص عليها فى المواد ٢٢ ، ٢٣ ، ٢٦ ومنها تسيير السفينة بناء على شهادة تسجيل بطل مفعولها أو من قام بمحو بيان من البيانات الهامة بتحديد ذاتيه السفينة والمنصوص عليها فى المادة الثامنة من قانون التسجيل .

غير قانونى أمر جد خطير فهو يضر بسيادة الدولة وبسمعتها الدولية(١) من جهه ، كذلك تسيير السفينة تحت العلم المصرى بدون وجه حق (سواء بدون شهادة تسجيل - أو بموجب شهادة تسجيل باطله) قد يلحق الضرر بالمصالح الاقتصادية والأمنية العليا للبلاد فى وقت السلم أو وقت الحرب لذلك نناشد المشرع المصرى تغيير هذه العقوبات من الحبس والغرامة إلى السجن وذلك نظرا لخطورة هذه الأفعال وأثارها السيئة على سيادة الدولة ومصالحها الاقتصادية ، كما نناشد المشرع بجعل عقوبة مصادرة السفينة وجوبية وليست جوازية وذلك حتى يتحقق الردع الكافى لمرتكبى هذه الأفعال .

المطلب الرابع

الآثار المترتبة على تسجيل السفينة

وعلى قيد التصرفات فى السجل

١٠٩ - أولاً : آثار تسجيل السفينة :

١- أعطاء السفينة حق رفع العلم المصرى ، فشهادة التسجيل تعتبر وثيقة لأثبات أكتساب السفينة الجنسية المصرية .

٢- تعتبر شهادة التسجيل بأسم شخص معين دليلا على ملكية الشخص لهذه السفينة ، ولكن هذه القرينة تعد فى نظر البعض مجرد قرينة بسيطة(٢) . قابلة لأثبات العكس .

---

(١) د. زكى الشعراوى - القانون البحرى الجزء الأول السفينة طبعة ١٩٨٩ بند ٨٣ .

(٢) د. أكثم الخولى بند ٤٥ ، د. على جمال الدين بند ١٩٧ .

٣- شهادة تسجيل السفينة وسيلة فعالة فى تحديد ذاتية السفينة وحالتها المدنية بطريقة واضحة وذلك بما تتضمنه من بيانات عن اسم السفينة وحمولتها وأوصافها واسم مالكها وميناء التسجيل ، وبصفه عامة جميع البيانات التى يكفل تعيين السفينة تعينا كافيا(١) وبيان ما يرد عليها من حقوق .

١١٠- ثانياً : الآثار المترتبة على قيد التصرفات القانونية الواردة على السفينة فى سجل السفن :

وإذا لم يختلف الفقهاء على آثار تسجيل السفينة فأنهم أختلفو فى ظل القانون البحرى الملغى على أثر قيد التصرفات القانونية الواردة على السفينة فى سجل السفن الى ثلاثة اتجاهات :

الإتجاه الأول : وهو رأى غالبية(٢) الفقه وكان يرى أن الهدف من تسجيل السفن هو إدارى بحت وهو مراقبة السفن المصرية من الوجهة الإدارية وأن قيد التصرفات التى ترد عليها ليس ضروريا إلا حيث ورد بذلك نص قانونى .

الإتجاه الثانى (٣) : يرى أنه يجب أن يترتب على قيد التصرف فى سجل السفن نفس الأثر المترتب على قيد التصرف فى السجلات العقارية بالنسبة للعقار ، فالتصرفات التى ترد على السفينة والتى من شأنها أنشاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية أو نقله أو زواله لا تنتج أثرها سواء فيما

---

(١) د. مصطفى طه فقرة ٦٥ .

(٢) د. على جمال الدين بند ١٩٨ ، د. أكثم الخولى بند ٤٦ ، د. أميره صدقى صفحة ٦٥.

(٣) د. مصطفى طه ، طبعة ١٩٧١ فى ظل القانون الملغى بند ٦٦ وقد تغير هذا الرأى فى ظل القانون البحرى الجديد وفقا للمادة ١١ من هذا القانون راجع نفس المؤلف القانون البحرى الجديد طبعة ١٩٩٥ بند ٦٧.

بين المتعاقدين أو بالنسبة للغير إلا بالقيد فى سجل السفن ، فسجل السفن له أذن وظيفة إشهارية كاملة .

الإتجاه الثالث(١) : وكان يعترف للقيد فى سجل السفن بوظيفة اشهارية فى مواجهة الغير فحسب ، فيرى أن لقيد التصرف فى سجل السفن الأثر العادى لشهر التصرف ، فهو يؤدى إلى نفاذه فى مواجهة الغير .

١١١ - ولحسن الحظ أن المشرع البحرى فى ظل القانون الحالى(٢) تدارك هذا النقص وحسم الخلاف الذى ثار فى ظل القانون الملغى مقررا فى المادة ٣/١١ منه لنفاذ التصرفات القانونية فى حق الغير سواء كان موضوعها انشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق المتعلقة بالسفينة ضرورة شهرها بقيدها فى سجل السفن المحفوظ بمكتب التسجيل المختص بناء على طلب ذوى الشأن مقررا أن مرتبة التسجيل تكون بحسب أسبقية القيد فى هذا السجل .

ويخلص من ذلك أن التصرفات القانونية التى ترد على السفينة تكون صحيحة منتجة لآثارها بين أطرافها ولو لم تقيد فى سجل السفن وإنما لا تنفذ هذه التصرفات فى مواجهه الغير إلا بعد اجراء هذا القيد وبذلك يكون المشرع قد تبنى الأتجاه الثالث فى الفقه والذى كان سائدا فى ظل القانون الملغى .

---

(١) د. على البارودى بند ٥٢ ويستند هذا الرأى إلى المواد ١٦ ، ١٩ من القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الأمتياز والرهون البحرية حيث تشترط هاتين المادتين ضرورة قيد الرهن فى سجل السفن كشرط لنفاذه فى حق الغير (م١٦) وتجعل ترتيب الرهون بحسب مرتبة قيدها فى سجل السفن (مادة ١٩) .

(٢) قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

المبحث الثانى

الاشراف الادارى على السفن

تمهيد :

١١٢- أن أمر الرحلة البحرية لا يقتصر على مجرد تحقيق أهدافها المعروفة ، وهى التجارة أو الصيد أو النزهة ، وإنما يمتد أيضا ليشمل كل ما يتعلق بسلامة الأرواح الموجودة على ظهر السفينة وما يقتضيه ذلك من ضرورة تدخل الدولة للتأكد من صلاحية السفينة وسلامتها عند رحيلها ، وعلى أثر ذلك بدأت فكرة الاشراف على السفن مع صدور القانون البحرى الملغى الصادر سنة ١٨٨٣ ، وتطورت بتطور صناعة السفن وتعقيدها وما أستتبع ذلك فى مصر من صدور القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ الخاص بسلامة السفن ، والذى ألغى وحل محله القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ .

١١٣- ففى ظل القانون البحرى الملغى كانت المادة ٤٠(١) منه تستلزم من الربان ضرورة الكشف على سفينته قبل الرحيل للتأكد من صلاحيتها للملاحة ، وقد كان ذلك مقبولا عندما كانت صناعة السفن تتسم

---

(١) كانت المادة ٤٠ من القانون البحرى الملغى تنص على أنه يجب على القبودان قبل أخذ الحمولة أن يتحصل على الكشف على سفينته بمعرفة أهل الخبرة يعينهم لذلك القاضى المعين بالمحكمة للأمور الوقتية وان لم يوجد قاض فتعينهم جهة الإدارة المحلية لمعرفة ما إذا كانت السفينة مشتملة على جميع ما يلزم لسيرها أم لا وصالحة للسفر أم لا ويسلم محضر الكشف عليها لقلم كتاب المحكمة أو لجهة الإدارة وتعطى صورة صحيحة منه للقبودان .

ولا يجوز للقبودان أن يأخذ تذكرة السفر إلا بعد تقديمه محضر الكشف على السفينة ولو تنحى أرباب الحمولة عن الكشف المذكور .

بالبساطة وعدم التعقيد ، ولكن على أثر التطور الهائل فى صناعة السفن والتعقيد فى بنائها أصبح من الضرورى وضع أسس معينة للتقدير والاطمئنان إلى سلامة السفن وذلك عن طريق إلزام الخبراء بمراعاة قواعد ثابتة تضمن جدية الكشف على السفن ودقة نتائجه ، وانطلاقا من أهمية رقابة الدولة على السفن تنص المادة الثالثة من قانون التجارة البحرية الحالى على أن « تسرى فى شأن الرقابة على السفن وسلامتها القوانين الخاصة بذلك » ، هكذا يحيل قانون التجارة البحرية الحالى فيما يتعلق بأحكام الرقابة والاشراف على السفن إلى القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ الخاص بسلامة السفن ، كما نصت المادة الثانية من هذا الأخير على أن تعتبر بعض الاتفاقات الدولية التى أنضمت إليها مصر جزءاً متمما لهذا القانون ، ومن بين هذه الاتفاقات ما يلى :

١- أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار لعام ١٩٧٤ والفصول الملحقه بها (من الأول حتى السابع) وقد صدر القرار الجمهورى رقم ٣٧٢ لسنة ١٩٨١ بالموافقة عليها .

٢- كذلك الاتفاقية الدولية عام ١٩٦٦ وملاحقها والتى صدر بالموافقة عليها القرار الجمهورى رقم ٧٥٣ لسنة ١٩٦٨ .

٣- أحكام اتفاقية سفن الركاب فى الرحلات الخاصة لعام ١٩٧١ الصادر بالموافقة عليها قرار رئيس الجمهورية رقم ٩٧٢ لسنة ١٩٧٥ .

٤- التعديلات أو البروتوكولات المعدله أو المكملة لهذه الاتفاقيات والتى توافق عليها جمهورية مصر العربية .

المطلب الأول
نطاق تطبيق قانون سلامة السفن والالتزامات التى يفرضها على المنشآت البحرية

١١٤ - أولاً : نطاق تطبيق قانون سلامة السفن :

يتوسع القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ بشأن سلامة السفن فى تحديد المقصود بالمنشآت البحرية التى تخضع لأحكامه ، فهو لا يقصر المراد بها على مفهومها المحدد فى المادة الأولى من قانون التجارة(١) البحرية وهو كل منشأة تعمل عادة أو تكون معده للعمل فى الملاحة البحرية ليشمل سائر المنشآت العائمة أيا كانت حمولتها أو قوة دفعها مادامت تقوم بالملاحة على أى وجه فى المياه البحرية ، يستوى فى ذلك أن تكون مخصصة لنقل الركاب أو البضائع مخصصه للصيد أو النزهة ، وسواء كانت تعمل داخل حدود الميناء أو خارجه يستوى فى ذلك أن تكون من الوحدات الآلية أو غير الآلية .

١١٥ - والمنشآت البحرية التى ينطبق عليها قانون سلامة السفن تنقسم وفقا للمادة الأولى من القانون إلى قسمين هما : السفن والوحدات البحرية .

أولا : السفن ويقصد بها :

أ- سفن الركاب وهى التى تحمل أكثر من أثنى عشر راكبا فى رحلات دولية أو ساحلية .

ب- سفن غير مخصصة لنقل الركاب : وهى التى لا تحمل أكثر من أثنى عشر راكبا فى رحلات دولية أو ساحلية كسفن البضاعة وناقلات البترول والمياه والحبوب وسفن الصيد والسفن الشراعية بأله سير مساعده .

---

(١) القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

ثانيا : الوحدات البحرية ويقصد بها :

أ- (١) وحدات اليه تعمل خارج الميناء فى رحلات دولية أو ساحلية كالقاطرات والرافعات ويخوت النزهة واللنشات .

(٢) وحدات أليه تعمل فى حدود الميناء أو داخله كالقاطرات والرافعات وناقلات التموين والبترول والمياه ولنشات الصيد بالسنار والنزهة ونقل الركاب وأجهزة الحفر البحرية .

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

ثانياً : الألتزامات التى يفرضها قانون سلامة السفن على المنشآت البحرية الوطنية والأجنبية :

١١٦- يفرض القانون(١) على كل سفينة أو وحده بحرية مصرية قبل ابحارها ضرورة الحصول على ترخيص ملاحة ، ويحدد بقرار من وزير النقل البحرى شروط منح هذا الترخيص ومدة سريانه وحدوده والغرض الذى يمنح من أجله ، كذلك يلزم(٢) القانون كل سفينة ركاب مصرية كانت أو أجنبية تقوم بنقل الركاب (وتحمل أكثر من أثنى عشر راكبا) من الموانى المصرية بالحصول على شهادة ركاب مصرية وفقا للشروط التى يحددها وزير النقل البحرى ، وتلتزم أيضا المنشآت البحرية الخاضعة للمعاهدات الدولية(٣) السابق ذكرها بالحصول على الشهادات الدولية التى تصرف تطبيقا

---

(١) المادة السابعة من القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ لسلامة السفن .

(٢) المادة السادسة من القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ لسلامة السفن .

(٣) المعاهدات الدولية المشار إليها فى المادة الثانية من القانون .

للأحكام الدولية لهذه الاتفاقيات ، مثل معاهدة سلامة الأرواح فى البحار واتفاقية خطوط الشحن إذا كانت المنشأة تبحر من ميناء مصرى أو تسير فى المياه الإقليمية ، وتلتزم كل سفينة أو وحده بحرية بتعليق صورة من ترخيص الملاحة ومن كل شهادة تحصل عليها تطبيقا لأحكام هذا القانون ، وذلك فى مكان ظاهر بها بحيث يمكن الإطلاع(١) عليها من ذوى الشأن .

ومن الجدير بالذكر أن رقابة الدولة على سلامة السفن لا تقتصر على السفن المصرية فحسب بل تمتد إلى السفن الأجنبية(٢) التى تتواجد فى المياه المصرية إذ تشمل بصددها رقابة الجهة المختصة للتثبت من مراعاة أحكام الإتفاقيات المنصوص عليها فى المادة الثانية من هذا القانون دون أن يترتب على هذه الرقابة تعطيل العمليات التجارية التى تقوم بها السفن أو الوحدات البحرية .

المطلب الثانى

الجهة المختصة بالرقابة على سلامة السفن والعقوبات المقررة لضمان تنفيذه .

الجهة المختصة بالرقابة على سلامة السفن :

١١٧ - تعد إدارة التفتيش البحرى بمصلحة الموانى والمنائر التابعة لوزارة النقل البحرى بالأسكندرية الإدارة المختصة بالعمل على تنفيذ قانون سلامة السفن ، فهى تقوم بصفه دائمة بمراقبة السفن المصرية ، وكذلك السفن الأجنبية التى توجد فى المياه الأقليمية المصرية للتأكد من توافر شروط السلامة المنصوص عليها فى معاهدتى سلامة الأرواح فى البحار وخطوط

---

(١) المادة التاسعة من قانون سلامة السفن .

(٢) المادة الحادية عشر (ب) من قانون سلامة السفن .

الشحن . وبالنسبة للسفن الوطنية يجب التحقق من أن السفينة تحمل ترخيص الملاحة والشهادات المطلوبة وان يظل بناء السفينة وتجهيزها في حالة جيدة(١) ، وضمانا لتنفيذ ذلك أعطى القانون لمندوبى إدارة التفتيش البحرى حق التفتيش فى كل وقت على السفن الموجودة داخل المياه المصرية ، كما أعطى الإدارة المذكورة الحق فى أن توقف عن السفر أى سفينة لا تتوافر فيها الشروط(٢) السابق ذكرها .

ويتولى الرقابة على السفن المصرية فى الخارج القنصل المصرى عن طريق الإستعانة بخبراء هيئات الإشراف البحرى ، ويجوز لإدارة التفتيش البحرى أو للقنصل المصرى فى الخارج أن يمنع من السفر كل سفينة لا تراعى الشروط المنصوص عليها فى القانون(٣) .

العقوبات المقررة لضمان تنفيذ قانون سلامة السفن :

١١٨- ضمانا لتنفيذ أحكام قانون سلامة السفن نص القانون فى المواد ٢١ - ٢٤ على بعض العقوبات تتراوح بين الحبس والغرامة لكل من يخالف أحكام هذا القانون أو القرارات المنفذه له ، كما قرر صفة الضبطية القضائية لمندوبى مصلحة التفتيش البحرى والقنصل المصرى فيما يختص بضبط الجرائم التى نص عليها القانون (م١٣) .

---

(١) المادة الحادية عشر من قانون سلامة السفن .

(٢) المادة ١٦ من قانون سلامة السفن .

(٣) المادة ١٥ من قانون سلامة السفن .

الباب الثانى
ملكية السفينة

تمهيد :

١١٩- سبق أن أشرنا إلى أن السفينة مال وليست شخص ، وعلى ذلك ينطبق عليها ما ينطبق على الأموال من حيث قابليتها للتملك ، وتختلف صور ملكية السفينة بحسب ما إذا كان المالك فردا (ملكية فردية) أو عده أفراد على الشيوع (ملكية شائعة) أو كانت السفينة مملوكة لشركة خاصة أو عامة ، أو للدولة نفسها . كما تتنوع أسباب كسب ملكية السفينة ، فمنها ما يتعلق بالقانون الدولى العام كالأغتنام ، ومنها ما يتعلق بالقانون الخاص سواء المدنى أو البحرى.

وتنقسم دراستنا فى هذا الباب لملكية السفينة إلى فصلين : **الفصل الأول** ، صور ملكية السفينة ، **الفصل الثانى** : أسباب كسب ملكية السفينة .

الفصل الأول

صور ملكية السفينة

المبحث الأول

الملكية الفردية والشائعة للسفينة

أولاً : الملكية الفردية :

١٢٠- كانت الملكية الفردية للسفينة من الصور المنتشرة فى الماضى حيث كانت السفينة صغيرة الحجم ، وثمنها لم يكن مرتفعا كما هو عليه الحال الآن بحيث كان يمكن للشخص أن يمتلك سفينة بمفرده ويقوم باستغلالها بنفسه أو ينيب عنه غيره فى ذلك ، ولكن نظرا لضخامة حجم السفن وتطورها والارتفاع الكبير فى أثمانها أصبح من الصعب الآن بقاء صورة الملكية الفردية للسفينة ، وأصبحت الصورة السائدة للملكية هى ملكية شركات الملاحة(١) أو ملكية الدولة للسفن ، ولم يعد هناك محل للملكية الفردية إلا فى ملاحة الصيد(٢) وملاحة النزهة ، وبصفه عامة ليس هناك اختلاف كبير فى الأحكام بين ملكية الفرد وملكية الشركة ، وهى شخص معنوى للسفينة ، وعلى العكس نجد أن هناك أحكاما خاصة سواء فيما يتعلق بالملكية الشائعة للسفينة أو ملكية الدولة لها وسوف نوضح هذه الأحكام فى البنود التالية :

---

(١) وهى غالبا تكون من شركات المساهمة بسبب قدره هذا النوع من الشركات على تجميع رؤوس الأموال الضخمة القادرة على شراء السفن وإدارتها .

(٢) د. على جمال الدين بند ٥٢ .

الجهة المختصة بالرقابة على سلامة السفن :

تعد إدارة التفتيش البحرى بمصلحة الموانى والمنائر التابعة لوزارة النقل البحرى بالأسكندرية الإدارة المختصة بالعمل على تنفيذ قانون سلامة السفن فهى تقوم بصفه دائمة بمراقبة السفن المصرية ، وكذلك السفن الأجنبية التى توجد فى المياه الاقليمية المصرية للتأكد من توافر شروط السلامة المنصوص عليها فى معاهدتى سلامة الأرواح فى البحار وخطوط الشحن ، وبالنسبة للسفن الوطنية يجب التحقق من أن السفينة تحمل ترخيص الملاحة والشهادات المطلوبة وأن يظل بناء السفينة وتجهيزها فى حالة جيدة(١) وضمانا لتنفيذ ذلك أعطى القانون لمندوبى إدارة التفتيش البحرى حق التفتيش فى كل وقت على السفن الموجودة داخل المياه المصرية ، كما أعطى الإدارة المذكورة الحق فى أن توقف عن السفر أى سفينة لا تتوافر فيها الشروط(٢) السابق ذكرها .

ويتولى الرقابة على السفينة المصرية فى الخارج القنصل المصرى عن طريق الإستعانة بخبراء هيئات الاشراف البحرى ، ويجوز لإدارة التفتيش البحرى أو للقنصل المصرى فى الخارج من أن يمنع من السفر كل سفينة لا تراعى الشروط المنصوص عليها فى القانون (م١٥ من القانون) .

العقوبات المقررة لضمان تنفيذ قانون سلامة السفن :

فى المواد (٢٠ - ٢٤)

وضمانا لتنفيذ أحكام قانون سلامة السفن نص القانون على بعض العقوبات تتراوح بين الحبس والغرامة لكل من يخالف أحكام هذا القانون أو

---

(١) المادة ١١ من قانون سلامة السفن .

(٢) المادة ١٦ من قانون سلامة السفن .

القرارات المنفذه له ، كما قرر صفة الضبطية القضائية لمندوبى مصلحة التفتيش البحرى والقنصل المصرى فيما يختص بضبط الجرائم التى نص عليها هذا القانون (م١٣) .

ثانيا : الملكية الشائعة للسفينة (الشيوع البحرى)

النصوص المنظمة للشيوع البحرى :

١٢١- بينما لم يهتم التقنين البحرى الملغى بتنظيم الشيوع البحرى رغم انتشار هذه الصورة من صور الملكية وقت وضع التقنين إلا بمادة واحدة ، هذه المادة هى المادة ٣٤(١) الملغاه حاليا محيلا فى تنظيم أحكام الشيوع البحرى إلى القواعد العامة المنظمة للشيوع(٢) فى القانون المدنى ، على عكس ذلك نجد قانون التجارة البحرية الحالى قد تدارك هذا النقص منظما بالتفصيل أحكام الشيوع البحرى رغم قله إنتشاره فى الوقت الحالى فى المواد من(٣) ١٨

---

(١) استمد المشرع المصرى هذه المادة من المادة ٢٢٠ من التقنين التجارى الفرنسى النابليونى الصادر سنة ١٨٠٧ وكانت هذه المادة تنص على ما يلى « إذا كان للسفينة عدة ملاك واقتضت مصلحتهم العمومية إجراء امر ما ولم يتفقوا فى الرأى عليه فيتبع رأى الأكثر . ولا تكون هذه الأكثرية باعتبار عدد أرباب الرأى بل بإعتبار مقدار الملكية الزائدة عن النصف . والسفينة المملوكة لعدة أشخاص ملكا شائعا لا يجوز الترخيص فى بيعها بالمزايدة لعدم إمكان قسمتها إلا بناء على طلب من يكون لهم نصفها من الملاك ما لم يوجد شرط بالكتابة يخالف ذلك » .

(٢) نظم المشرع المدنى أحكام الشيوع فى المواد من ٨٢٥ إلى ٨٥٠ .

(٣) أستمد المشرع هذه القواعد من المواد المنظمة للملكية الشائعة للسفينة فى التشريع الفرنسى رقم ٦٧ - ٥ الصادر فى ٣ يناير سنة ١٩٦٧ الفصل الرابع المواد ١١ إلى ٣٠ والمعدله بتشريع رقم ٨٧ - ٤٤ فى ٢٦ يونيه سنة ١٩٨٧ .

V. Rodiere et E. du Pontavice Precis Dalloz 11 ed - 1991 no 237.

إلى ٢٨ ، مع مراعاة إمكانية تطبيق أحكام القانون المدنى فى الشيوع باعتباره الشريعة العامة فى القانون الخاص على المسائل التى قد تطرأ ولم ينظمها قانون التجارة البحرية .

تعريف الملكية الشائعة للسفينة :

١٢٢- يقصد بالملكية الشائعة للسفينة أو الشيوع البحرى اشتراك عدة أشخاص فى ملكية السفينة دون أن يكون لأى منهم نصيبا مفرزا فيها ، وقد عرفت المادة ٨٢٥ من التقنين المدنى الشيوع بقولها « إذا ملك أثنان أو أكثر شيئا غير مفرزة حصة كل منهم فيه ، فهم شركاء على الشيوع ، وتحسب الحصص متساوية إذا لم يقم دليل على غير ذلك » .

والأصل أن حصص الشركاء المشتاعين متساوية(١) ما لم يقم دليل على غير ذلك . وقد جرى العرف البحرى على تقسيم السفينة بين الشركاء المشتاعيين إلى أربعة وعشرين جزءاً يسمى كل جزء قيراط Quirat ويسمى الشركاء المشتاعين بالقيراطيين(٢) quirataires والشيوع قد يكون اختياريا كما لو اتفق بعض الأشخاص على شراء سفينة لاستغلالها معا ، أو اجباريا كما لو آلت سفينة إلى مجموعة من الأشخاص عن طريق الميراث أو الهبه ، ويختلف الشيوع عن الشركة ، فبينما تكون الملكية فى الشيوع للشركاء المشتاعين تكون فى الشركة للشخص المعنوى(٣) وحده دون الشركاء ، وعلى الرغم من أن الشيوع البحرى يعد طريقة عادية ومرغوبة لاستغلال(٤)

---

(١) المادة ٨٢٥ من القانون المدنى .

(٢) رودييز وبونتافيس الوجيز بند ٢٣٧ .

(٣) د. على جمال الدين بند ٥٣ .

(٤) ريبير بند ٧٨٢ .

السفينة على عكس الشيوع العادى الذى يعد أمرا مفروضا وقلقا(١) يشجع المشرع على انهائه بسرعة فقد قلت هذه الصورة من صور الاستغلال فى الوقت الحاضر(٢) ، ويكاد ينحصر هذا الشكل فى ملاحة الصيد والملاحة الساحلية الصغيرة مفسحة المجال للإستغلال البحرى عن طريق ملكية الشركات الملاحية ، وسبب إبقاء المشرع سواء فى فرنسا أو فى مصر(٣) على تنظيم الملكية الشائعة للسفينة هو ما لوحظ فى فرنسا من انتشار هذه الملكية بالنسبة لغالبية سفن الصيد فى شمال فرنسا بالإضافة لاشتراك عدد من الشركات فى امتلاك بعض السفن العملاقة على الشيوع واستغلالها معا(٤) بسبب ضخامة قيمة السفن الحديثة ، ويرد الشيوع البحرى على حسب الأصل على سفينة واحدة(٥) ، ولو كان المشتاعون يملكون سفنا أخرى على الشيوع.

طبيعة الشيوع :

١٢٣- اختلف الفقه فى فرنسا ومصر حول تحديد الطبيعة القانونية للملكية الشائعة للسفينة هل هى نوع من أنواع الشيوع العادى أم نوع من أنواع الشركات .

---

(١) د. أميره صدقى ص٩١ .

(٢) د. أكثم الخولى بند رقم ٦٤ ، د. مصطفى طه بند ١٥٦ .

(٣) وقد أكدت ذلك المذكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية المصرى بقولها « لأن هذه النوع من الملكية (الملكية الشائعة) لا يزال موجود فى التعامل البحرى نظرا لضخامة ثمن السفينة وكثرة نفقات إستغلالها مما يلجىء المستثمرين إلى التعاون فيما بينهم لتوفير رأس المال اللازم لشراء السفينة ومواجهة نفقات الاستغلال ... ...» .

(٤) Rodiere, Traite De Droit marilime, l'armement no 314 .

(٥) CHAUVEAU, Traite De Droit marilime, 1958, no 292 .

الرأى فى فرنسا فقها وقضاء يكاد يتفق على أعتبار الملكية الشائعة للسفينة تعد من قبيل الشركات التجارية لأن موضوعها استغلال تجارى(١) ويستندون فى ذلك إلى أن إدارة الشيوع البحرى تخضع لرأى الأغلبية بينما تخضع إدارة الشيوع المدنى وفقا للقانون المدنى الفرنسى لإجماع الشركاء وذلك لإتخاذ القرارات المتعلقة بالمال الشائع .

١٢٤ - ويعتبر الشيوع البحرى الفرنسى شركة لتوافر خصائص الشركة بالنسبة له سواء من حيث تقديم الحصص(٢) من الملاك أو اشتراكهم فى الاستغلال البحرى للسفينة واقتسام(٣) ما ينشأ عنه من أرباح أو خسائر ، كذلك تتمتع هذه الشركة بالشخصية المعنوية(٤) وفقا للرأى الراجح فلها ممثل قانونى هو المدير المجهز الذى يمثلها ، كما يتم شهرها عن طريق قيدها فى سجل السفن وشهر جميع الشركاء المشتاعين فى سند جنسية السفينة(٥) .

ولكن هذه الشركة تعد شركة من نوع خاص(٦) فهى لا تعد شركة أشخاص لإنعدام الأعتبار الشخصى فيها ولا تعد شركة أموال لعدم تحديد

---

(١) Ripert (George) le Droit marilime T.I no 782 .
Lyon Caen et Renault , le Droit Commercial T.V no. 298; Danjon Tome I no . 170, Bonnecase no 331 , Vermond no 27 , Chauveau no 294 , Rodiere op cit no 242 .

(٢) Rodiere et E. du Pontavice op . cit no 242 .

(٣) Rodiere et E. du Pontavice op . cit no 242 .

(٤) Ripert op. cit. no 784, Bonnecase, op. cit. no 232 , Du Pontavice, Rev . Trim. Dr Com. 1963 P. (1).

(٥) Cour d' appel de Rennes le 8 mars 1961 Dalloz 1962 - 74 . et Raport De juglart.

(٦) Rodiere et Du Pontavice op cit. no 242.

مسئولية(١) الشركاء وثمرة هذا الخلاف هو اخضاع الملكية الشائعة للسفينة عند عدم كفاية الأحكام الخاصة بالشيوع البحرى إلى القواعد الخاصة بالشركات دون القواعد الخاصة بالشيوع فى القانون المدنى .

وعلى خلاف الرأى السائد فى فرنسا(٢) يتجه الرأى الغالب(٣) فى مصر إلى أعتبار الشيوع البحرى من قبيل الشيوع العادى وليس من قبيل الشركات وذلك لعدم توافر الأركان الخاصة للشركة فى الملكية الشائعة للسفينة وأهمها نية المشاركة خاصة عندما يكون الشيوع إجباريا(٤) يتعذر معه أفتراض اتجاه نية المشتاعين إلى الإشتراك فى ملكية السفينة ، أضف إلى ذلك أن الشركة يترتب على ميلادها وجود شخص معنوى متميز عن الشركاء تنتقل إليه ملكية الحصص والنصوص المنظمة للشيوع البحرى فى القانون البحرى الحالى تؤكد على ملكية(٥) الشركاء المشتاعين للحصص الشائعة

---

(١) د. رفعت فخرى أبادير الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد طبعة ١٩٩٢ بند ٤٣ .

(٢) يرى الدكتور فايز رضوان أسوه بالفقه الفرنسى اعتبار الشيوع البحرى شركة من نوع خاص يتميز بها القانون البحرى .
راجع مؤلفه فى القانون البحرى طبعة ١٩٨٦ بند ٨٥ .

(٣) د. على جمال الدين بند رقم ٥٣ ، د. على البارودى بند ٣٣ و د. مصطفى طه بند ١٥٧ ، د. على يونس بند ١٧٨ ، ١٧٩ ، د. سمير الشرقاوى (القانون البحرى) بند ٧٥ ود. أميره صدقى ص٩٣ ، د. رفعت فخرى أبادير بند ٤٣ ، مؤلفنا فى القانون البحرى الطبعة الأولى سنة ١٩٨٤ ،ص٦٨ ، د. كمال حمدى القانون البحرى طبعة ٢٠٠٠ بند ٩٨ ، د. مختار بريرى قانون التجارة البحرية طبعة ١٩٩٩ بند ١٨٠ .

(٤) كما لو كانت الملكية آلت إلى المشتاعين بسبب الميراث أو الوصية .

(٥) المواد من ٢٣ إلى ٢٥ من قانون التجارة البحرية الحالى مع مراعاة القيود الواردة فى هذه الخصوص .

وحقهم فى التصرف فيها بالبيع والرهن .

ويترتب على التكييف القانونى للشيوع البحرى بأنه نوع من الشيوع وليس شركة هو اخضاعه بصفة أصلية للقواعد الواردة فى قانون التجارة البحرية(١) المنظمة للملكية الشائعة للسفينة واخضاعه بصفة احتياطية عند قصور هذه القواعد إلى القواعد الواردة فى القانون(٢) المدنى المنظمة للشيوع دون القواعد المنظمة للشركات .

إدارة الشيوع البحرى للأغلبية :

١٢٥- نظم المشرع البحرى إدارة الشيوع البحرى على نحو يكفل فيه للأغلبية سلطة اتخاذ القرارات المتعلقة باستغلال(٣) السفينة وفى ذلك تنص المادة ١٨ من قانون التجارة البحرية على أن (١) يتبع رأى الأغلبية فى كل قرار يتعلق بإستغلال سفينة مملوكة على الشيوع ما لم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك . (٢) وتتوافر الأغلبية بموافقة المالكين لأكثر من نصف

---

(١) المواد من ١٨ إلى ٢٨ من قانون التجارة البحرية الجديد .

(٢) القواعد المنظمة للشيوع المدنى والواردة فى المواد من ٨٢٥ - ٨٥٠ .
وقد قالت المذكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية المصرى الجديد بصدد تطبيق قواعد القانون المدنى على الشيوع البحرى كما يلى : « غنى عن البيان أنه يتعين الرجوع إلى الأحكام العامة الواردة بالقانون المدنى بشأن الملكية الشائعة فى المواضع التى لم يرد فى شأنها نص خاص فى هذا التقنين » .

(٣) يتميز النص الحالى عن نص القانون الملغى (م٣٤) بالدقة والوضوح فهو حدد قرار الأغلبية بالسلطات المتعلقة بإستغلال السفينة بعكس القانون الملغى الذى كان يجعل قرار الأغلبية مرتبطا بتحقيق مصلحة عمومية للملاك المشتاعين فى إجراء أمر ما . كما يتميز القانون الحالى عن القانون الملغى بجواز مخالفة الأغلبية القيمية إذا أتفق المشتاعون أو نص القانون على ذلك .

الحصص فى السفينة ما لم ينص القانون أو يتفق المالكون على أغلبية أخرى.

ويستفاد من هذا النص أن المشرع يعهد بإدارة الشيوع البحرى للأغلبية دون اشتراط الإجماع ، والأغلبية المقصودة فى هذا الصدد هى الأغلبية القيمية أى أغلبية رأس المال أو أغلبية الحصص التى تزيد عن النصف وليس الأغلبية العددية أو أغلبية أصوات الملاك المشتاعين . فمن **يملك أغلبية الحصص ولو كان شخصا واحدا يملك اتخاذ القرارات المتعلقة بإستغلال السفينة .**

ومن الجدير بالذكر أن قاعدة الأغلبية القيمية لإدارة الشيوع البحرى لا تتعلق بالنظام العام فيمكن الإتفاق على مخالفتها كما لو اتفق ملاك السفينة على الأعتداد بأغلبية الأصوات أو الأغلبية العددية فى اتخاذ القرارات المتعلقة بإستغلال السفينة أو يتفقوا على اشتراط أغلبية الثلثين ، وقد ينص القانون فى بعض الحالات على عدم مراعاة الأغلبية القيمية التى تزيد على النص واشتراط أغلبية أكثر كأغلبية ثلاثة أرباع ملاك السفينة ومن ذلك ما تنص عليه المادة ١/٢٦ من قانون التجارة البحرية بخصوص(١) بيع السفينة.

مراعاة مصالح الأقلية :

١٢٦- وبالرغم من أن المشرع أعطى أغلبية الملاك المشتاعين سلطة اتخاذ القرارات المتعلقة بإستغلال الملكية الشائعة إلا أنه لم يغفل حماية مصالح الأقلية إذ أجاز القانون(٢) لكل مالك من الأقلية التى لم توافق على

---

(١) تنص الفقرة الأولى من المادة ٢٦ من قانون التجارة البحرية على أنه « لا يجوز بيع السفينة إلا بقرار يصدر بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل».

(٢) راجع المادة ٣/١٨ من قانون التجارة البحرية .

القرار الطعن فيه خلال(١) خمسة عشر يوما من تاريخ صدوره أمام المحكمة الابتدائية التى يقع فى دائرتها مكتب تسجيل السفينة ، وقد خول المشرع المحكمة سلطة تقديرية فى ضوء المصلحة العامة للشيوع تملك بمقتضاها أن تبقى على القرار أو تلغيه ، والهدف من تخويل المحكمة هذه السلطة هى حماية الأقلية من القرارات الجائره التى قد تصدرها أغلبية المشتاعين دون مراعاة مصلحة الأقلية من الملاك ، ومع ذلك وحماية للأغلبية والمصلحة العامة للشيوع ومنعا للأقلية من اتخاذ الطعن فى قرارات الأغلبية ذريعة للكيد(٢) وتعطيل إستغلال السفينة لم يرتب المشرع على مجرد الطعن فى قرار الأغلبية وقف تنفيذ هذا القرار إلا إذا أمرت المحكمة صراحة بذلك ، وفى الغالب الا تلجأ المحكمة إلى وقف قرار الأغلبية إلا إذا أدركت عدم ملائمة القرار لمصلحة الشيوع واضراره البالغ بمصالح الأقلية(٣) المتظلمة منه .

تعيين مدير الشيوع وسلطاته :

١٢٧- أولاً : تعيين المدير :

تنص المادة ١٩ من قانون التجارة البحرية الحالى على أنه « يجوز

---

(١) مدة الطعن فى القانون الفرنسى ثلاث سنوات ، ويجيز القانون الفرنسى (تشريع ٣ يناير سنة ١٩٦٧ مادة ١٢) إلغاء القرار إذا شابه عيب فى الشكل أو كان صدوره ضد المصلحة العامة للشيوع وتم اتخاذه لمجرد مراعاة مصالح الأغلبية واضرارا بالأقلية .

(٢) المذكرة الإيضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية بند رقم ٢٦ .

(٣) من مظاهر حماية المشرع البحرى لحقوق الأقلية الفرض الذى يكون فيه أحد الملاك من العاملين فى السفينة وتم فصله من عمله فقد أجاز له المشرع أن ينسحب من الشيوع والحصول على حصته وتقدر حصته عند الخلاف حول قيمتها بمعرفة المحكمة المختصة (م٢٥ من القانون) .

بقرار من أغلبية المالكين أن يعهد بإدارة الشيوع إلى مدير أو أكثر من المالكين أو غيرهم ، فإذا لم يعين مدير للشيوع أعتبر كل مالك مديرا له ، وعند تعدد المديرين يجب أن يعملوا مجتمعين إلا إذا أتفق على خلاف ذلك ».

ويجب شهر أسماء المديرين فى صحيفة تسجيل السفينة » .

يستفاد من النص السابق أن لأغلبية ملاك السفينة التى تملك أكثر من النصف (ما لم يتفق على أغلبية أخرى) الحق فى تعيين مدير أو أكثر لإدارة الشيوع البحرى ، سواء كانَ المدير من الملاك المشتاعين أو من الغير(١) ، وإذا تعدد المديرين يجب أن يعملوا مجتمعين إلا أذا أتفق على خلاف ذلك كما لو حدد لكل مدير مدة معينة لمباشرة سلطاته أو بعض السلطات دون غيرها . ويجب شهر أسماء المديرين واحدا كان أو أكثر سواء كانوا من الشركاء أو من الغير فى صحيفة تسجيل السفينة وذلك حتى ينفذ تعيينهم فى مواجهة الغير.

ويعتبر مدير الشيوع فى حكم الوكيل تسرى عليه أحكام الوكالة الواردة فى القانون المدنى ، وتأسيسا على القاعدة التى تقول من يملك التعيين يملك العزل فإنه يمكن عزل(٢) مدير الشيوع بنفس الأغلبية المطلوبة لتعينه ، كما يحق للمدير باعتباره وكيلا أن يعتزل(٣) الوكالة فى أى وقت ، ولكن من حق المدير الطعن فى قرار عزله إذا كان تعسفيا أو غير مبرر كما يحق لملاك السفينة مطالبته بالتعويض إذا أعتزل الإدارة فى وقت غير مناسب ولحق الملاك ضرر من جراء هذا الإعتزال المفاجئ ، ويجب شهر عزل

---

(١) شوفو بند ٢٩٦ .

(٢) المادة ١/٧١٥ مدنى .

(٣) المادة ٧١٦ مدنى .

revocation (١) المدير أو إعتزاله demission (٢) إدارة الشيوع في صحيفة سجل السفن ولا يحتج بهذا العزل أو الاعتزال في مواجهة الغير إلا من تاريخ شهره في صحيفة تسجيل السفينة .

ثانياً : سلطات المدير ومسئولياته :

١٢٨- وفقا للمادة ٢٠ من قانون التجارة البحرية للمدير القيام بجميع التصرفات والأعمال التي تقتضيها ادارة الشيوع ، فله تأجير السفينة وتجهيزها والتأمين عليها ، وله تعيين الربان وعزله كما يقوم بإبرام عقود النقل البحرى وإبرام الرحلات التى تقوم بها السفينة ، كذلك إبرام مشارطات الإيجار بالرحلة أو لمدة لا تجاوز سنة ، ولكن هناك بعض التصرفات واردة على سبيل الحصر لا يجوز لمدير الشيوع مباشرتها إلا بأذن من المالكين يصدر بالأغلبية اللازمة وهذه التصرفات هى بيع(٣) السفينة ورهنها(٤) وترتيب أى حق عينى آخر عليها أو تأجير السفينة لمدة تجاوز سنة .

وسبب اشتراط المشرع موافقة المالكين هو خطورة (٥) هذه التصرفات .

---

(١) والمشرع الفرنسى يؤكد نفس المعنى فى المادة ٧ من المرسوم الفرنسى الصادر فى ٢٧ أكتوبر سنة ١٩٦٧ .

V. aussi (Rodiere , Traite introduction etl'armement) no 318.

(٢) والمشرع الفرنسى يؤكد نفس المعنى فى المادة ٧ من المرسوم الفرنسى الصادر فى ٢٧ أكتوبر سنة ١٩٦٧ .

V. aussi (Rodiere , Traite introduction etl'armement) no 318.

(٣) تنص المادة ٢٦ من قانون التجارة البحرية على أنه « لا يجوز بيع السفينة إلا بقرار يصدر بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل . » .

(٤) تنص المادة ٢٦ من قانون التجارة البحرية على أنه « لا يجوز رهن السفينة إلا بقرار يصدر بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل . » .

(٥) د. سمير الشرقاوى بند ٧٦ .

ويترتب على ضرورة حصول المدير على أذن المالكين لمباشرة بعض التصرفات القانونية كبيع السفينة أو رهنها أثر هام هو عدم نفاذ هذه التصرفات فى حقهم إذا لم يحصل المدير على هذا الأذن . ولكن هل يجوز للمالكين فرض قيوداً أخرى اتفاقية غير الواردة فى القانون على سلطات المدير ؟ . المادة ٢/٢٠ حظرت ذلك ولم تعترف إلا بالتحديد القانونى لتصرفات المدير وهى تنص فى هذا الصدد على أن « كل اتفاق على تقييد سلطة المدير بغير ما ورد بالفقرة السابقة لا يحتج به على الغير » والهدف من ذلك هو إطلاق سلطة المدير وعدم التوسع فى تقييدها من ناحية بهدف التخفيف على الغير(١) وحمايته وعدم الزامه إلا بالقيود القانونية من ناحية أخرى.

ومع ذلك تبقى للقيود المتفق عليها بين المدير والمالكين حجيتها فى العلاقة بين المالكين والمدير بإعتباره وكيل عنهم بحيث يسأل هذا الأخير فى مواجهتهم فى حالة عدم الألتزام بها .

واجبات مدير الشيوع ومسئولياته :

١٢٩- أشرنا من قبل إلى أن مدير الشيوع يعتبر وكيلا عن الملاك المشتاعين وهو يأخذ حكم الوكيل بأجر ، وعلى ذلك يلتزم ببذل العناية المطلوبة من الوكيل المأجور ويسأل مسئوليته ، ومقتضى هذه الوكالة أن تصرفات المدير تنصرف اثارها إلى الملاك المشتاعين ما دام التزم فيها حدود سلطاته ، ويسأل المدير عما يصدر عنه من أخطاء فى تنفيذ الوكالة مسئولية الوكيل ، وعليه أن يقدم للملاك كشف حساب عن ادارته ويحق لكل

---

(١) البعض يرى أنه يجوز إلزام الغير بالقيود التى يوردها المشتاعون على المدير إذا كان هذا الغير يعلم بها علماً يقيناً . راجع : د. كمال حمدى ، بند ١٠٥.

مشتاع مناقشتة فيه حتى ولو وافقت عليه أغلبية المشتاعين دون تحفظ(١) .

وفيما يتعلق بمسئولية مدير الشيوع ميز المشرع بين المدير المالك فى الشيوع والمدير غير المالك ، فإذا كان المدير من المالكين فى الشيوع لا تكون مسئوليته محدودة بقدر حصته فى الشيوع بل ويكون مسئولا فى جميع أمواله عن الديون الناشئة عن الشيوع ، وإذا تعدد المديرون كانوا مسئولين فى جميع أموالهم بالتضامن فيما بينهم والمسئولية هنا تتعلق بالنظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفتها ، وإذا تم بين المشتاعين اتفاقا ينفى هذه المسئولية التضامنية فإن هذا الاتفاق لا يحتج به فى مواجهة الغير وان كان يمكن اعماله بين المشتاعين .

أما فيما يتعلق بمسئولية المدير من غير المالكين فى الشيوع فالأصل أنه لا يسأل فى أمواله عن هذه الديون لأن تصرفاته تنصرف آثارها إلى المالكين على الشيوع ويلتزمون بها ما دامت تصرفاته كانت فى حدود سلطاته ، أما إذا تجاوز المدير حدود سلطاته كان مسئولا فى حدود هذا التجاوز فى مواجهة الغير استنادا إلى قواعد المسئولية التقصيرية(٢) .

حقوق والتزامات الملاك على الشيوع :

أولاً : الحقوق :

١- الحق فى الاشتراك فى الأرباح :

١٣٠- تقضى المادة ٢١ من قانون التجارة البحرية أن يكون لكل مالك على الشيوع نصيب فى الأرباح الصافية الناتجة عن إستغلال السفينة بالنسبة ذاتها .

---

(١) ريبير جزء (١) بند ٧٩٠ .

(٢) رفعت ابادير نفس المرجع ص١١٥ ، د. سمير الشرقاوى بند ٧٦ .

ومقتضى هذا النص أن الأصل أن كل مالك على الشيوع له الحق فى الحصول على نصيب من الأرباح الصافية الناتجة عن استغلال السفينة بحسب نصيبه فى الملكية الشائعة ولكن هذا الأصل يمكن مخالفته إذا اتفق المشتاعين على توزيع آخر للأرباح كأن يحصل أحد المشتاعين الذى يملك ربع السفينة على خمس الأرباح وذلك لأن هذه القاعدة لا تتعلق بالنظام العام ويمكن الاتفاق على مخالفتها .

٢- الحق فى الاشتراك فى إدارة الشيوع :

١٣١- يحق لكل شريك فى الشيوع البحرى أن يشارك فى إدارة هذا الشيوع ومظاهر هذه المشاركة تتضح من عدة أمور هى اشتراك المشتاعين فى إدارة الشيوع فيعتبر كل منهم مديرا إذا لم يعين مدير للشيوع (م١/١٩ بحرى) ، وفى تعيين مدير الشيوع من قبل أغلبية ملاك الحصص عند عدم توافر الإجماع ، كذلك اشتراط موافقة أغلبية ثلاثة أرباع مالكى الحصص الشائعة للتصرف فى السفينة بالبيع أو الرهن (م٢/٢٣ ومادة ١/٢٦ من قانون التجارة البحرية) .

٣- حق الأقلية فى الأعتراض على قرارات الأغلبية :

١٣٢- اذا كانت إدارة الشيوع البحرى تقوم على أساس أتخاذ القرارات الخاصة بإستغلال السفينة من الأغلبية القيمية التى تملك أكثر من نصف الحصص فى السفينة فإن المشرع البحرى أتاح للأقلية من الملاك المشتاعين غير الراضية عن قرارات الأغلبية حق الطعن فى ما قد يصدر من الأغلبية من قرارات ، وذلك إذ كانت هذه القرارات مشوبه بسوء

التصرف أو الرعونة ، ويتم الطعن أمام المحكمة الابتدائية المختصة(١) خلال خمسة عشر يوما من تاريخ صدوره ، وتتمتع المحكمة المطعون أمامها بسلطة تقديرية مطلقة فى الإبقاء على القرار أو إلغائه ، وحرصا من المشرع على الا يكون الطعن وسيلة كيدية لوقف قرارات الأغلبية بدون مبرر لم يرتب القانون على مجرد الطعن فى قرار الأغلبية وقف تنفيذه وإنما أستلزم وجوب صدور أمر من المحكمة بذلك (م٣/١٨) .

٤- حق المالك فى التصرف فى حصته :

١٣٣- نظمت المادة ٢٣ من قانون التجارة البحرية حق المالك على الشيوع فى التصرف فى حصته بالبيع أو الرهن وآثار هذا التصرف وذلك على النحو التالى :

الأصل أن لكل مالك فى الشيوع البحرى الحق فى التصرف فى حصته بالبيع دون توقف ذلك على موافقة بقية الشركاء المشتاعين (مادة ١/٢٣ بحرى) ، ولكن هذا الأصل يرد عليه استثناء يتعلق بشأن التصرف الذى يترتب عليه فقدان السفينة الجنسية المصرية - كما لو كان البيع لأجنبى يترتب عليه فقدان المصريين أغلبية ملكية الحصص - إذ أستلزم المشرع فى هذا الفرض ضرورة موافقة جميع الملاك المشتاعين على هذا البيع(٢) والهدف من ذلك الحرص على مصلحة بقية الملاك المشتاعين والمصلحة العامة فى آن واحد(٣) .

---

(١) المحكمة الابتدائية التى يقع فى دائرتها مكتب تسجيل السفينة .

(٢) المادة ١/٢٣ بحرى .

(٣) د. محمود سمير الشرقاوى بند ٧٧ .

كذلك أورد المشرع استثناء آخر على حرية مالك الحصة الشائعة فى التصرف فيها بالرهن اذ أستلزم ضرورة موافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل .

١٣٤- وهذا يعنى انه من الجائز أن يتفق الملاك على ضرورة الإجماع لحصول الرهن أو اشتراط أغلبية تجاوز ثلاثة أرباع الحصص كخمس أسداس مثلا . وفى الواقع نحن لا نجد مبررا لهذا التشدد فى حصول الرُهن تشددا لم يشترطه المشرع فى بيع الحصة الشائعة الأمرُ الذى يثير دهشة بعض الفقهاء(١) .

كذلك تقضى المادة ٣/٢٣ بجرى ببقاء المالك الذى تصرف فى حصته الشائعة مسئولا عن الديون التى تتعلق بالشيوع حتى تاريخ شهر التصرف فى صحيفة تسجيل السفينة ، وهدف المشرع من بقاء المالك الذى تصرف فى حصته الشائعة مسئولا عن الديون الناشئة عن الشيوع سواء كانت سابقة على التصرف أو لاحقة على التصرف وسابقة على تاريخ الشهر وأيا كان مصدرها العقد أو الفعل الضار أو القانون(٢) هو حماية الغير الذى قد يجهل التصرف الذى لم يتم شهره بعد ، بتاريخ شهر التصرف هو التاريخ الذى يعقد به لعلم الغير بوقوع التصرف .

٦- حق كل مالك فى استرداد الحصة المبيعة إلى أجنبى عن الشيوع :

١٣٥- عادة يكون الشيوع بين أشخاص يعرفون بعضهم جيدا ويثق كل منهم فى الآخر وفى سهولة التفاهم معه ، ولذلك قد يترتب على بيع أحد

---

(١) د. رفعت ابادير نفس المرجع ص١١٧ .

(٢) روديير - المطول (المتجر - التجهيز) بند ٣٢٣ .

الملاك المشتاعين لحصته إقحام شخص جديد على الشيوع لا يعرفه الملاك الأصليون وقد لا يرضون عنه أو يصعب التعامل معه ، لذلك حرص المشرع على تمكين الملاك من حق استبعاد هذا المالك الجديد عن طريق استرداد حصته من الملاك القدامى كلهم أو أحدهم ، وقد نظمت حالة استرداد الحصة المبيعة المادة ٢٤ بحرى فهى قررت لكل مالك على الشيوع الحق فى استرداد الحصة المبيعة ، ولكى يتمكن كل مالك من ممارسة حقه فى الاسترداد الزمت المادة ١/٢٤ بحرى المشترى الأجنبى عن الشيوع بإخطار المالكين الأصليين بكتاب موصى عليه مصحوب بعلم الوصول بالبيع وبالثمن المتفق عليه ، كما لو حددت الفقرة الثانية من المادة ٢٤ شروط ممارسة حق إسترداد الحصة المبيعة وهى قيام المالك الراغب فى استرداد الحصة بعمل إعلان يوجه إلى كل من البائع والمشترى بشرط أن يدفع الثمن والمصاريف أو يعرضهما عرضا حقيقيا وفقا للقانون وأن يقيم دعوى الاسترداد اذا اقتضى الأمر ذلك ، ويجب أن يتم ذلك خلال ثلاثين يوما من تاريخ إخطاره من المشترى بالبيع والثمن ، أما إذا مضت هذه المدة دون ممارسة حق الاسترداد معنى ذلك أن الملاك رضوا بالمشترى الجديد وتنازلوا عن حقهم فى استرداد الحصة الشائعة وبذلك تستقر ملكية المشترى الجديد لها ويصبح البيع باتا(١) . وقد يتعدد الراغبون من الملاك فى استرداد الحصة من المشترى وحينئذ تقسم الحصة المبيعة بين الملاك بنسبة حصصهم (م٢٤ بحرى/٣) ، علما أن قاعدة القسمة هذه قاعدة مفسرة(٢) فيجوز مخالفتها والاتفاق بين الملاك طالبى الإسترداد على تقسيم الحصة المبيعة بنسبة تختلف عن نسبة حصصهم فى ملكية السفينة .

---

(١) د. كمال حمدى بند ١١٥ .

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى بند ٧٧ .

حق المالك فى استرداد حصته والانسحاب من الشيوع :

١٣٦- تناولت المادة ٢٥ بحرى(١) الفرض الخاص بفصل أحد العاملين من السفينة (كأن يكون ربان أو مهندس أو أحد البحارة عليها وارتكب خطأ أدى إلى فصله) والذى يكون فى نفس الوقت أحد ملاكها المشتاعين فتقرر حقه فى استرداد حصته والانسحاب من الشيوع رفعا للحرج عنه والناشئ عن تعامله مع بقية الملاك رغم فصله من العمل فى السفينة ، ويتم تقدير حصة المالك المنسحب بالاتفاق أو بحكم من المحكمة المختصة(٢) عند تعذر الاتفاق .

ويبقى المالك المنسحب رغم انسحابه مسئولا عن الديون المتعلقة بالشيوع حتى يتم شطب اسمه من صحيفة تسجيل السفن وايلوله حصته إلى المالك الجديد .

٧- حق المالك الذى لم يعجز على حصته فى الاعتراض على بيع السفينة كاملة بيعا جبريا :

١٣٧- تنص المادة ٢٧(٣) من قانون التجارة البحرية على أنه « اذا

---

(١) تنص المادة ٢٥ بحرى على أنه « إذا كان المالك من العاملين فى السفينة جاز له فى حالة فصله من عمله أنه ينسحب من الشيوع ، وتقدر حصته عند الخلاف بمعرفة المحكمة المختصة » .

(٢) عادة ترجع المحكمة المختصة إلى الخبراء فى تقدير قيمة حصة المالك المنسحب وهو ما كانت تنص عليه من قبل المادة رقم ٣٣ من القانون البحرى الملغى بخصوص ربان السفينة ولكن القانون الحالى عمم هذا الحق بالنسبة لكل العاملين فى السفينة .

(٣) استقى المشرع المصرى هذه القاعدة من القانون الفرنسى الصادر فى ٣ يناير سنة ١٩٦٧ المادة ٢٩ . =

وقع الحجز على حصص تمثل أكثر من نصف السفينة شمل البيع الجبرى السفينة بأكملها . ومع ذلك يجوز أن تأمر المحكمة بناء على طلب أحد المالكين الذين لم يحجز على حصصهم بقصر البيع على الحصص المحجوز عليها إذا وجدت أسباب جدية تبرر ذلك » .

هذا النص يتناول الحالة التى يوقع فيها الحجز على حصص بعض المشتاعين التى تمثل أكثر من نصف السفينة ، فالبيع الجبرى فى هذا الفرض يجب أن يشمل السفينة بأكملها(١) بما فيها حصص المشتاعين غير المحجوز عليهم ، وذلك حتى لا يجبر هؤلاء الأخيرين على البقاء مع ملاك لم يعرفوهم وقد لا يرغبوا فى التعامل معهم ، ولكن إذا رغب ملاك الحصص الذين لم يحجز على حصصهم البقاء فى الشيوع رغم تغيير معظم الملاك فيه بسبب الحجز فمن حقهم ذلك ، وحينئذ يجب عليهم الأعتراض على بيع السفينة بأكملها بيعا جبريا ويجوز لهم الأعتراض أمام المحكمة على البيع الكامل للسفينة وطلب قصر البيع على الحصص المحجوز عليها فحسب ، والمحكمة يمكن أن تستجيب إلى طلبهم بشرط التأكد من وجود أسباب جدية تبرر هذا الطلب وتتمتع المحكمة بسلطة تقديرية إزاء تقدير جدية هذه الأسباب .

١٣٨ - حق كل مالك فى المطالبة بإنهاء الشيوع :

وفقا للمادة ٢/٢٦ من قانون التجارة البحرية « يجوز لكل مالك على الشيوع فى حالة وقوع خلاف بين المالكين يتعذر معه استمرار الشيوع على

= qui dispose que « si une saisie porte sur des parts representant plus de la moitie du navire, la vente sera etendu a tout le navire , sauf opposition des autre coppoprietaire pour des motifs reconnus serieux et legitimes » .

(١) وذلك لأن بيع السفينة بأكملها أقدر على إجتذاب المشترى وأنسب للحصول على ثمن معقول (راجع المذكرة الإيضاحية بند ٣٥)

وجه مفيد أن يطلب من المحكمة المختصة الحكم بإنهاء حالة الشيوع وبيع السفينة ، ويبين الحكم كيفية حصول البيع وشروطه »

إلتزامات المالك على الشيوع :

١٣٩- ١- الألتزام بالمشاركة فى تحمل نفقات الشيوع وخسائره .

تنص المادة ٢١ من قانون التجارة البحرية على أن « يتحمل كل مالك فى الشيوع نصيبا فى نفقات الشيوع وفى الخسارة بنسبة حصته فى ملكية السفينة ما لم يتفق على غير ذلك » .

من المعروف أن إدارة السفينة على الشيوع واستغلالها يترتب عليه كثير من النفقات وقد يصحبه بعض الخسائر ، ولذلك يلتزم الملاك المشتاعين كأصل عام بالمشاركة فى هذه النفقات وتلك الخسائر وذلك بحسب نسبة حصة كل منهم فى ملكية السفينة ، ولكن الألتزام بهذه النسبة ليس من النظام العام فيجوز مخالفته بإتفاق الملاك بأن يتحمل كل منهم نسبة أكبر أو أقل فى النفقات والخسائر من نسبة حصته فى ملكية السفينة .

٢- مسئولية المالك عن ديون الشيوع :

١٤٠- أشرنا فيما سبق إلى مسئولية مدير الشيوع إذا كان من الملاك وكيف أنه يسأل مسئولية كاملة فى جميع أمواله عن ديون الشيوع ، وأشرنا أيضا إلى أنه فى حالة تعدد المديرين من الملاك يسألوا فى جميع أموالهم بالتضامن عن ديون الشيوع وأنه لا يجوز الأتفاق على التنصل من هذه المسئولية ، ونفس القاعدة تطبق على مسئولية الملاك غير المديرين منهم مسئولون عن ديون الشيوع فى جميع أموالهم وبالتضامن بينهم ، ولكن يجوز لهم خلافا للملاك المديرين أن يتفقوا على مخالفة هذه القاعدة (م٢٢ بحرى)

أى يسألون مثلا فى حدود حصصهم فى ملكية السفينة وبدون تضامن بينهم ، ولكن لا يحتج(١) بما يتفقوا عليه بينهم فى مواجهة الغير إلا من تاريخ شهره(٢) فى صحيفة تسجيل السفينة ومن تاريخ هذا الشهر .

انقضاء الشيوع :

١٤١- ينقضى الشيوع بهلاك السفينة المادى كالغرق أو القانونى كما لو صودرت(٣) السفينة ، أو بإنتهاء المدة المحددة له إذا أتفق المشتاعون على مدة لبقاء الشيوع ، كما ينتهى الشيوع بإجتماع حصص الملاك فى يد شخص واحد كما لو آلت كل الحصص لشخص واحد بسبب البيع أو الميراث أو الهبه ، وينتهى الشيوع بإجماع الشركاء على إنهائه .

أيضا ينقضى الشيوع البحرى ببيع السفينة سواء كان البيع اختياريا أو جبريا .

وقد استلزمت المادة ١/٢٦ بحرى للبيع الأختيارى للسفينة ضرورة موافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل ويبين فى القرار كيفية حصول البيع وشروطه .

---

(١) المادة ٢٢ من قانون التجارة البحرية الجديد .

(٢) جواز الأحتجاج فى مواجهة الغير باتفاق المالكين المشتاعين غير المديرين على خلاف الحكم الوارد فى المادة ٢٢ بحرى بشرط شهر هذا الإتفاق ومن تاريخ الشهر فهو الذى يميز بين مسئولية المالكين المشتاعين غير المديرين وبين مسئولية الملاك المديرين .

(٣) د. على جمال الدين بند ٦٠ .

١٤٢- ويقع البيع الجبرى بأمر المحكمة بناء على طلب الحاجزين(١) أو بناء على طلب أحد الملاك المشتاعين عند وقوع خلافات بين الملاك يتعذر معها استمرار الشيوع على نحو مفيد(٢) .

على العكس من ذلك لا ينقضى الشيوع بوفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره(٣) ، لأن الأعتبار الشخصى لا يعد ركنا ضروريا لقيام الشيوع إلا إذا أتفق على خلاف(٤) ذلك . فيمكن أن يتفق المشتاعون على انقضاء الشيوع بوفاة أحد الملاك أو إفلاسه أو إعساره ، أى يمكن الاتفاق على الإعتداد بالأعتبار الشخصى فى الشيوع وحينئذ ينقضى الشيوع بإنهيار الأعتبار الشخصى فى أحد الملاك .

---

(١) كذلك راجع المادة ٢٧ من قانون التجارة البحرية فى حالة وقوع الحجز على حصص تمثل أكثر من نصف السفينة إذ يمكن أن يشمل البيع الجبرى السفينة بأكملها .

(٢) المادة ٢/٢٦ من قانون التجارة البحرية .

(٣) ريبير جزء (١) بند ٧٩٤ .

(٤) المادة ٢٨ من قانون التجارة البحرية .

المبحث الثانى

ملكية الدولة للسفن

تمهيد :

١٤٣- بعد أن كانت الدولة تكتفى بملكية السفن الحربية والسفن المخصصة للخدمات العامة ، كسفن التفتيش والحجر الصحى والأطفاء أصبحت تملك الآن السفن التجارية التى تقوم بنقل الأشخاص والبضائع على نحو لا يختلف عن سفن الأفراد وشركات القطاع الخاص وهذا النوع من السفن هو الذى يعنينا فى هذه الدراسة .

١٤٤- وقد آثار استغلال هذه السفن من قبل الدولة كثيرا من الصعوبات نظرا لما تتمتع به الدولة فى علاقاتها مع الدول من حصانة مزدوجة تحول من ناحية دون مقاضاتها أمام محاكم غيرها من الدول كما تحول من ناحية أخرى دون التنفيذ الجبرى على أموالها ورغبة فى التغلب على المشاكل المتعلقة بمثل هذه الحصانة أنتهت الدول إلى عقد معاهدة دولية وذلك فى بروكسل فى ١٠ أبريل سنة ١٩٢٦ خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحصانة السفن المملوكة للدولة أو المستغلة بمعرفتها ، وقد انضمت مصر إلى هذه المعاهدة بالقرار الجمهورى رقم ٤٩٧ لسنة ١٩٦٠ وسوف نقسم دراستنا فى هذا المبحث إلى مطلبين . المطلب الأول : نعالج فيه الوضع القانونى للسفن المصرية والأجنبية . والمطلب الثانى : نخصصه لأحكام معاهدة بروكسل سنة ١٩٢٦ .

المطلب الأول

الوضع القانونى للسفن المصرية والأجنبية

أولاً : الوضع القانونى للسفن المصرية :

١٤٥- سبق أن أشرنا إلى أن السفن الحربية لا تخضع لأحكام القانون البحرى ويهمنا فى هذا الخصوص السفن التجارية التى تملكها الدولة ؛ هذه السفن تكون مملوكة عادة لشخص معنوى مستقل عن الدولة ، شركة قطاع عام أو مؤسسة عامة ، وهذا الشخص القانونى له حق ممارسة النشاط التجارى وأكتساب صفة التاجر(١) ، وعلى ذلك تخضع السفن المملوكة لمثل هؤلاء الأشخاص لقانون التجارة البحرية شأنها شأن السفن الخاصة تماما ومع ذلك لا يجوز الحجز والتنفيذ على سفن هذه الشركات لأن هذه السفن تعتبر من قبيل الأموال الأساسية اللازمة لسير المشروع العام(٢) ، كذلك السفن التجارية المملوكة للدولة ذاتها فانها تخضع لأحكام قانون التجارة البحرية(٣) لأن نشاط الدولة فى إدارتها لا يختلف عن نشاط الأفراد وان كانت الدولة لا تكتسب صفة التاجر ولكن ذلك لا يمنع من اعتبار استغلال هذه السفن من قبيل الأعمال التجارية .

ثانيا : الوضع القانونى للسفن الأجنبية فى مصر :

١٤٦- فى حين أن ، القضاء المختلط(٤) لم يعترف للدول الأجنبية بأية حصانة تحول دون مقاضاة هذه الدول أمام المحاكم المصرية إذا تعلق

---

(١) د. أكثم الخولى بند ٧١ .

(٢) د. أميره صدقى ص٩٨ .

(٣) د. أكثم الخولى بند ٧١ ، د. على جمال الدين بند ٦٣ . د. سمير الشرقاوى بند ٧٣ ، د. على يونس بند ١٩٩ ، د. أميره صدقى ص٩٨ .

(٤) استئناف مختلط ٩ مايو سنة ١٩١٢ Bull, السنة ٢٤ ص٣٣٠ .

الأمر برعاية مصالحها الخاصة المنقطعة الصلة بنشاطها السياسى أو الحكومى ، نجده لم يجز توقيع الحجز على سفن هذه الدول ، وذلك بحجة أنه إذا أمكن مقاضاة الدول الأجنبية أمام القضاء المصرى فأن ذلك منشأه افتراض قبول هذه الدول الخضوع لهذا القضاء ، ولكن من الصعب افتراض قبولها التنفيذ على أموالها .

المطلب الثانى

أحكام معاهدة بروكسل ١٩٢٦

١٤٧- تميز معاهدة بروكسل سنة ١٩٢٦ بين نوعين من سفن الدولة :

(١) السفن التجارية المملوكة للدولة .

(٢) السفن العامة المملوكة للدولة .

أولا : السفن التجارية (١) المملوكة للدولة :

١٤٨- تخضع هذه السفن أو السفن التى تستغل بمعرفة الدولة لنفس القواعد التى تخضع لها السفن المملوكة للأفراد(٢) مثل قواعد تحديد مسئولية

---

(١) تنص المادة الأولى من معاهدة بروكسل على خضوع هذا النوع لأحكام قانون التجارة البحرية بقولها « السفن البحرية التى تملكها الحكومات أو التى تستغلها والشحنات المملوكة للدولة وما تنقله السفن الحكومية من شحنات وركاب ، وكذلك الدولة التى تملك هذه السفن أو تستغلها ، تخضع فيما يختص بالمطالبات المتعلقة بإستغلال هذه السفن ونقل هذه الشحنات لنفس قواعد المسئولية ونفس الإلتزامات التى تسرى على السفن والشحنات الخاضعة والمملوكة للأشخاص .

(٢) ريبير جـ (١) بند ٧٩٩ .

الناقل البحرى ، وكذلك قواعد التصادم والمساعدة والخسارات المشتركة والتأمين . كما تخضع الدولة المجهزة لما يخضع له الأفراد فى الاختصاص وإجراءات الدعوى (مادة٢) وللدولة أن تتمسك بصدد الدعوى المرفوعة عن إستغلال هذه السفن بكل أوجه الدفاع والتقادم وتحديد المسئولية التى يتمتع بها الأفراد (مادة ١/٤) ويمكن أيضا الحجز على سفن الدولة فى دولة أخرى متعاقدة ولكن لا يجوز للدائن ، أن يحجز على سفن دولة معينة فى نفس هذه الدولة كالحجز على السفن المصرية فى مصر .

ثانيا : السفن العامة المملوكة للدولة :

١٤٩- وتتمتع هذه السفن بالحصانة المقررة وفقا لأحكام معاهدة بروكسل سنة ١٩٢٦ والسفن المتمتعة بالحصانة تشمل السفن الحربية واليخوت الحكومية وسفن الرقابة وسفن المستشفيات والسفن المساعدة وسفن التموين وغير ذلك من السفن التى تملكها الدولة أو تستغل بمعرفتها ، بشرط أن تكون مخصصة لخدمة حكومية وغير تجارية(١) . ويقصد بحصانة هذه السفن عدم جواز تسويتها بسفن الأفراد كما هو الشأن بالنسبة للسفن الدولة الأخرى ، فهى لا تخضع لقواعد القانون البحرى ، كما لا يجوز عقاضاتها أمام محاكم دولة أجنبية ، ولا يجوز أيضا توقيع الحجز التحفظى أو التنفيذى(٢) على هذه السفن . ومع ذلك تفقد سفن الدولة العامة الحصانة فى حالات معينة وردت على سبيل الحصر ، وزوال هذه الحصانة مشروط برفع الدعوى أمام المحاكم المختصة فى الدولة التى تملك السفينة أو تستغلها ، وهذه الحالات التى نصت عليها المادة الثالثة من معاهدة بروكسل هى :

---

(١) المادة الثالثة من المعاهدة .

(٢) ريبير بند ٨٠٢ .

دعاوى المسئولية عن التصادم والحوادث البحرية ، الدعاوى الناشئة عن أعمال المساعدة والأنقاذ وعن الخسارات المشتركة ، الدعاوى الخاصة بطلب التعويض أو التوريدات وغيرها من العقود المتعلقة بالسفينة . وهذه الحالات قد وردت على سبيل الحصر لما لها من صفة استثنائية فلا يجوز التوسع فيها أو القياس عليها(١) .

---

(١) د. سمير الشرقاوى بند ٨٣ - وطبقا لنص المادة الخامسة من المعاهدة تثبت صفة السفينة حكومية وغير تجارية أو ملكيتها بشهادة من الممثل القنصلى للدولة صاحبة السفينة فى الدولة التى ينظر النزاع أمام محاكمها ويقتصر أثر هذه الشهادة على مجرد رفع الحجز عن السفينة على أن يظل للمحكمة حرية البحث فى تحديد تخصيص السفينة .

الفصل الثانى

أسباب كسب ملكية السفينة

تمهيد وتقسيم :

١٥٠- تتنوع أسباب كسب ملكية السفينة فمنها ما يتصل بالقانون المدنى كالتملك عن طريق الأرث أو الهبة أو الوصية أو الحيازة(١) ، ومنها ما يتصل بالقانون العام كالأغتنام(٢) البحرى Capture والمصادرة التى توقع كعقوبة على السفن التى تخالف أحكام بعض(٣) القوانين ، وإلى جانب هذه الأسباب توجد أسباب الملكية الخاصة بقانون التجارة البحرية وهى التى ستكون أساسا محل دراستنا ، وهذه الأسباب هى ترك(٤) السفينة من المستأمن للمؤمن ، وشراء السفينة والبناء كسبب لكسب ملكية السفينة ، وسوف نرجئ دراسة الترك إلى الباب الخاص بدراسة عقد التأمين البحرى ، ونقتصر فى هذا الفصل على دراسة شراء السفينة وذلك فى **المبحث الأول** من هذا الفصل مع الإشارة فى نهاية هذا المبحث إلى إمكانية كسب ملكية السفينة عن طريق التقادم (الحيازة طويلة المدة) وندرس فى **المبحث الثانى** كسب ملكية السفينة عن طريق البناء .

---

(١) قاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية لا تسرى على السفينة (راجع المادة ٤ من قانون التجارة البحرية) .

(٢) يقصد بالأغتنام البحرى الإستيلاء على سفن الأعداء وقت الحرب .

(٣) كمخالفة أحكام قوانين تسجيل السفن وقوانين الجمارك .

(٤) ترك السفينة من المستأمن إلى المؤمن وكان يطلق عليه فى القانون الملغى التخلى ومازال القانون الفرنسى يستخدم اصطلاح التخلى le delaissement وهو يكون فى حالات محددة وارده على سبيل الحصر يحددها القانون البحرى أو وثيقة التأمين وهى حالات الكوارث الجسيمة كغرق السفينة أو هلاك ثلاثة أرباعها .

المبحث الأول

شراء السفينة

١٥١- يعتبر الشراء (عقد البيع) من أهم أسباب كسب ملكية السفينة ، وقد نظمه قانون التجارة البحرية(١) تنظيما خاصا تناولته المواد ١١ ، ١٢ ، ٢٦ ، ٢٧ ، ١٠٦ ، وفضلا عن ذلك تنطبق على هذا العقد القواعد العامة الواردة فى القانون المدنى المنظمة لعقد البيع (المواد ٤١٨ وما بعدها) لتنظيم ما أغفلته قواعد قانون التجارة البحرية من مسائل متعلقة بهذا العقد ، وسوف ندرس عقد بيع السفينة فى مطلبين : الأول نخصصه لشروط البيع ، والمطلب الثانى ندرس فيه آثار البيع .

المطلب الأول

شروط بيع السفينة

١٥٢- تنقسم شروط بيع السفينة إلى شروط موضوعية وشروط شكلية ، وسوف نخصص لكل منها فرعا مستقلا بعد الإشارة إلى تجارية بيع السفينة .

تجارية بيع السفينة :

١٥٣- تنص المادة السادسة من القانون التجارى رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ على أنه يعد أيضاً عملا تجاريا كل عمل يتعلق بالملاحة التجارية بحرية كانت أو جوية وعلى وجه الخصوص ما يأتى : (ب) شراء أو بيع أو تأجير أو استئجار السفن أو الطائرات .

---

(١) كان القانون التجارى الملغى ينظم بيع السفينة فى المواد ٢ ، ٣ ، ٤ ، ٩ ، ٥٢ .

ومقتضى هذا النص أن عقد بيع السفينة يعتبر عملا تجاريا بصفة مطلقة سواء بالنسبة للبائع أو المشترى ولكن غالبية الفقه(١) ونحن معهم نرى أن بيع السفينة رغم عمومية النص لا يعتبر تجاريا بالنسبة للبائع أو المشترى إلا إذا كان ينطوى على نية المضاربة والسعى إلى تحقيق الربح ، أما إذا أنتفى هذا القصد كما لو باع شخص سفينة آلت إليه عن طريق الإرث أو الهبه أو إذا أشترى شخصا سفينة للنزهة فإن هذا العمل أو ذاك يعتبر عملا مدنيا ويخرج من زمرة الأعمال التجارية .

الفرع الأول

الشروط الموضوعية لبيع السفينة

١٥٤- يجب أن يتوافر فى بيع السفينة الشروط الموضوعية الواجب توافرها فى العقود عموما وهى الرضا والمحل والسبب ، فيجب أن يتوافر رضا الطرفين ، وأن يكون الرضا سليما خاليا من العيوب وأن يكون سبب التزام كل منها مشروعا غير متعارض مع النظام العام أو الآداب .

أما بالنسبة لمحل العقد فينبغى أن ينصب البيع على سفينة بحرية(٢) أى منشأة عائمة صالحة للملاحة البحرية ومخصصة لهذه الملاحة على وجه الأعتياد ، ويشمل بيع السفينة هيكلها وملحقاتها اللازمة لتسييرها وإستغلالها إلا إذا أتفق المتعاقدان على خلاف ذلك ، ويستوى فى ذلك أن تكون السفينة

---

(١) روديير ويونتانس الوجيز بند ٧٦ ، شوفو بند ١٣٤ - ريبير جزء (١) بند ٣٩٢ ، د. على جمال الدين بند ٨١ ، د. على البارودى بند ١٩ ، د. أكثم الخولى بند ٥٦ ، د. مصطفى طه بند رقم ٦٨ ، د. سمير الشرقاوى بند ٨٧ .

(٢) انظر تعريفنا السابق للسفينة بند ٥٤ وما بعده .

مخصصة للملاحة التجارية أو الصيد أو النزهة(١) ، ويجب أن تكون السفينة موجودة وقت التعاقد وفقا للقواعد العامة(٢) أما إذا تبت هلاكها فى ذلك الوقت فإن العقد يقع باطلا لإنعدام محله ، ومع ذلك يجوز أن يتم التعاقد على السفينة أيا كان حالتها أو مهما كانت الظروف a toutes chances أو البيع بشرط الأخبار الحسنة أو السيئة sur bonnes ou mauvaises nouvelles ويقع البيع صحيحا فى هذا الفرض بإعتباره عقدا احتماليا contrat aleatoire (٣) ، وهذا البيع يكون صحيحا بإعتباره من عقود الغرر ، فالبائع يقبل بيع سفينته بثمن أقل من ثمنها الحقيقى والمشترى يقبل هذا البيع مقابل تحمله مخاطر هلاكها ، فيقبل الطرفان البيع مع علمهما بوجود السفينة من عدمه وقت التعاقد .

طرفا العقد (البائع والمشترى) :

أولا - البائع :

١٥٥ - يجب أن يكون البائع مالكا للسفينة أو مفوضا فى بيعها بتوكيل رسمى وخاص وذلك لأن الوكالة العامة وهى تنصرف إلى أعمال الإدارة دون أعمال التصرف كما هو الحال فى وكالة الربان لا تكفى لتخويله حق بيع السفينة ، وقد نصت المادة ١٠٦(٤) من قانون التجارة البحرية على هذا المعنى بقولها « لا

---

(١) أميره صدقى ص٧٩ ، د. سميحة القليوبى القانون البحرى طبعة ١٩٨٢ بند ٤٠ ، نقض مصرى ٧ مايو سنة ١٩٥٩ سابق الإشارة إليه .

(٢) انظر المادة ١٣٢ مدنى وهى تنص فى هذا الصدد على أنه « إذا كان محل الإلتزام مستحيلا فى ذاته كان العقد باطلا » .

(٣) Chauveau no 137.

(٤) كانت المادة ٥٢ من التقنين البحرى الملغى تجيز للربان بيع السفينة بغير اذن مخصوص من مالكها إذا كانت غير صالحة للملاحة وقت ذلك بالأوجه القانونية ، =

يجوز للربان أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكها » .

إذا بائع السفينة يجب أن يكون هو المالك أو من يفوضه فى ذلك تفويضا خاصا بالبيع ، أى الربان وهو وكيل عن المالك فى قيادة السفينة وإدارتها فلا يجوز له بيعها مهما كانت ظروف السفينة كما لو ثبت عدم صلاحيتها للملاحة ، إلا إذا كان مفوضا من الربان بالبيع بوكالة خاصة فى ذلك ، فالمشرع فى القانون الحالى خلافا للقانون الملغى إلغى الاستثناء الخاص ببيع السفينة من قبل الربان فى حالة ثبوت عدم صلاحيتها للملاحة ، وذلك بسبب التقدم الهائل فى وسائل الإتصالات والذى أنتفت معه ضرورة منح الربان هذه الرخصة إذ يمكن للربان أن يتصل بمالك السفينة فى كل وقت ليستطلع رأيه فى بيع السفينة من عدمه ويحصل منه على توكيل خاص بالبيع قبل وقوعه .

ثانيا : المشترى :

١٥٦ – قد يكون المشترى مصريا أو أجنبيا وكل ما فى الأمر أن نقل ملكية السفينة إلى أجنبى يجب أن يسبقه الحصول على أذن من الوزير المختص(١) وهو

= وإلا كان البيع لاغيا وكان الربان ملزما بالتعويضات وكانت عدم الصلاحية للملاحة تثبت بأحد الوجوه الآتية (١) بمعرفة جيز تعيينه رئيس المحكمة الأبتدائية (٢) بمعرفة جهة الإدارة إذا لم توجد محكمة ابتدائية ، (٣) بمعرفة قنصل الجمهورية إذا كانت السفينة فى الخارج أو القاضى الأجنبى إذا لم يوجد قنصل للجمهورية .

(١) فى ظل القانون البحرى الملغى صدر الأمر العسكرى رقم ١٥ لسنة ١٩٣٩ عقب نشوب الحرب العالمية الثانية والذى لا يجيز بيع السفينة المصرية سواء فى مصر أو فى الخارج إلى حكومة « أجنبية » أو إلى شخص أجنبى طبيعى أو إعتبارى إلا بعد مراعاة شكلية معينة هى ضرورة الحصول على اذن من السلطة القائمة على تنفيذ الأحكام العرفية وإلا كان البيع باطلا ، وقد أبقى القانون رقم ١٠٩ لسنة ١٩٤٥ الأمر=

وزير النقل والمواصلات وقد نص قانون التجارة البحرية على ذلك صراحه فى المادة ١٢ منه بقوله « لا يجوز نقل ملكية سفينة مصرية إلى أجنبى بمقابل أو بدون مقابل ، كما لا يجوز تأجيرها لأجنبى لمدة تزيد على سنتين إلا بعد الحصول على أذن من الوزير المختص » .

وقرر المشرع جزاء جنائيا على مخالفة النص السابق والقيام بالبيع أو الهبه أو التأجير لمدة تزيد على سنتين دون الحصول على أذن وزير النقل والمواصلات ، وهذا الجزاء هو الحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بأحدى هاتين العقوبتين لكل من يخالف الخطر المنصوص عليه فى الفقرة الأولى من المادة ١٢ بحرى .

ومتى روعى الحصول على الأذن المذكور كان بيع السفينة صحيحا وترتب على ذلك سقوط جنسيتها المصرية ويتعين وفقا لأحكام قانون تسجيل السفن ابلاغ الجهة الإدارية المختصة(١) بذلك لتقوم بشطب تسجيل السفينة كما يجب إعادة شهادة التسجيل إلى الجهة المذكورة ، أما إذا حصل الأنتقال فى الخارج سلمت شهادة التسجيل إلى أقرب قنصلية للجمهورية فى الخارج(٢) .

١٥٧- والسؤال المطروح الآن هو هل يترتب على عدم مراعاة الحصول على أذن الوزير المختص بطلان التصرف سواء كان بيعا للسفينة إلى

= العسكرى رقم ١٥ لسنة ١٩٣٩ على أن يتولى وزير المواصلات منح الأذن المنصوص عليه فى هذا الأمر وربما كانت العله فى إبقاء هذا النص فى غير أوقات الحرب هى الرغبة فى حماية البحرية الوطنية والمحافظة على اطراد نموها (راجع د. على يونس بند ٢٢٨ ، د. على البارودى بند ٢٢ ، مؤلفنا فى القانون البحرى طبعة ١٩٨٤ ص٧٩) وقد صدر قرار وزير المواصلات فى هذا الصدد رقم ١٢ لسنة ١٩٥٠ .

(١) مصلحة الموانى والمنائر أو مكتب التسجيل .

(٢) المادة ٢/١٤ من قانون تسجيل السفن .

أجنبى أو تأجيرها لأكثر من سنتين أم مجرد توقيع الجزاء الجنائى المشار إليه سلفا مع الإبقاء على صحة التصرف . ظاهر النص يقضى بصحة التصرف لأن المشرع لم ينص صراحة على البطلان والدليل على ذلك نصه على جزاء صارم هو الحبس والغرامة أو بأحدى هاتين العقوبتين ، ولكن العله من النص وهى حماية المصلحة الوطنية التى تقتضى تشدد فى نقل ملكية السفينة للأجانب أو تأجيرها أكثر من عامين حفاظا على ملكية الأسطول التجارى للوطنيين وحسن استغلاله وضرورة موافقة الوزير المختص على ذلك قبل حصوله خاصة أن الجزاء الجنائى قد يقتصر على الغرامة (ثلاثة آلاف جنيه) التى تتضاءل فاعليتها مع الزمن وانخفاض قيمة النقود ، الأمر يقتضى منا عدم الأكتفاء بالجزاء الجنائى والقول ببطلان التصرف سواء كان بيعا أو إيجاراً للسفينة (لمدة تزيد عن سنتين) باعتبار أن هذا النص يتعلق بالنظام العام ويترتب على مخالفته البطلان المطلق(١) للتصرف وليس مجرد توقيع الجزاء الجنائى على المخالف .

الفرع الثانى

الشروط الشكلية لبيع السفينة

١٥٨- تقضى المادة ١/١١ من قانون التجارة البحرية(٢) بأن « تقع التصرفات التى يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو إنقضاء حق الملكية أو

---

(١) راجع فى هذا المعنى المذكرة الإيضاحية لمشروع تقنين التجارة رقم ٢٠ ، ود. محمود سمير الشرقاوى بند ٨٩ ، المستشار كمال حمدى بند ٨٥ .

(٢) ردد القانون الحالى ما نص عليه القانون الملغى ولكن بطريقة أعم لا تقتصر على بيع السفينة فقط وإنما يمتد إلى إنشاء أو نقل أو انقضاء غيره من الحقوق العينية على السفينة فالمادة ٣ من التقنين البحرى الملغى كانت تنص على أن « بيع السفينة كلها أو بعضها بيعا اختياريا يلزم أن يكون بسند رسمى سواء حصل قبل السفر أو اثنائه وإلا كان البيع لاغيا..»

غيره من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمى وإلا كانت باطلة » .

ومقتضى هذا النص أن بيع السفينة على خلاف بيع سائر المنقولات عقد شكلى أى يجب أن يتم بمحرر رسمى وليس بمجرد عقد رضائى يتم بمجرد تطابق الإيجاب والقبول على محل العقد ، فبيع السفينة يجب أن يتم بورقة رسمية يحررها الموثق المختص فى الداخل أو القنصل المصرى فى الخارج أو الموثق الأجنبى فى الخارج بشرط إخطار أقرب قنصل للجمهورية بذلك ، والرسمية هنا شرط لصحة العقد ويترتب على تخلفها بطلان العقد وإنعدام آثاره ، البطلان فى هذا الفرض من النظام العام للمحكمة أن تقضى به من تلقاء نفسها(١) ، والرسمية شرط عام واجب توافره بالنسبة لبيع السفينة أيا كان غرضها سواء الملاحة التجارية أو ملاحة الصيد أو النزهة ، وهو شرط لا ينطبق إلا على السفينة المكتملة البناء أما السفينة فى دور البناء فلا تلزم الرسمية لبيعها ، والرسمية شرط يجب مراعاته عند البيع الأختيارى للسفينة سواء كان البيع منصبا على السفينة بأكملها أو على حصة منها ، وسواء كانت السفينة محل البيع فى الميناء أو فى أثناء السفر ، أما البيع الإجبارى فلا ضرورة للرسمية فيه لأنه يتم تحت رقابة القضاء(٢) ، وشرط الرسمية مطلوب ليس فقط فى بيع السفينة وإنما فى كل التصرفات التى تؤدى إلى نقل ملكيتها كالمقايضة وكتقديم السفينة كحصة فى شركة بل هو مشروط أيضا فى الوعد ببيع السفينة وفى الوكالة(٣) فى بيعها .

---

(١) محكمة دمياط الجزئية فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٩٤١ ، المحاماه سنة ٢٢ ص١٨٥ .

(٢) راجع المادة ٢/١٠١ مدنى إذ تقول « وإذا أشترط القانون لتمام العقد استيفاء شكل معين ، فهذا الشكل تجب مراعاته أيضا فى الإتفاق الذى يتضمن الوعد بإبرام العقد » .

(٣) راجع المادة ٧٠٠ مدنى إذ تنص على أنه يجب أن يتوافر فى الوكالة الشكل الواجب توافره فى العمل القانونى الذى يكون محل الوكالة ما لم يوجد نص يقضى بغير ذلك .

المطلب الثانى

آثار بيع السفينة

١٥٩- أولاً : نقل الملكية :

يترتب على بيع السفينة نقل ملكيتها من البائع إلى المشترى بمجرد تحرير العقد الرسمى دون حاجة إلى إجراء آخر كالقيد فى سجل السفن ، لأن المشرع البحرى لم يشترط هذا القيد لنقل ملكية السفينة بين المتعاقدين ، على العكس من ذلك لا تنتقل الملكية فى مواجهة الغير إلا بشهر عقد البيع بقيده فى سجل السفن تطبيقا للمادة ٣/١١(١) من قانون التجارة البحرية ، كذلك يكون للشهر أثر هام فى حالة بيع السفينة اختياريا وهو تمكين المشترى من تطهيرها من حقوق الأمتياز والرهون العالقة بها وذلك بمضى ستين يوما من تاريخ اتمام شهر عقد البيع فى سجل السفن وتنتقل حينئذ حقوق الأمتياز إلى الثمن ما لم يكن قد دفع (م٣٧ب من قانون التجارة البحرية) .

ثانيا : التزامات الطرفين :

١٦٠- يلتزم المشترى بأداء الثمن المتفق عليه وقت تسليم السفينة إلا إذا أتفق الطرفان على خلاف(٢) ذلك ، كما يلتزم المشترى بتحمل تبعة هلاك السفينة إذا لم يقم بإستلامها رغم إعذاره(٣) من قبل البائع ، وتسرى فى

---

(١) تنص الفقرة الثالثة من المادة ١١ من قانون التجارة البحرية على أنه لا تكون التصرفات المشار إليها فى الفقرة السابقة (فقرة واحدة ومنها بيع السفينة) نافذة بالنسبة إلى الغير ما لم يتم شهرها بناء على طلب ذوى الشأن فى سجل السفينة المحفوظ بمكتب التسجيل المختص وتكون مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد فى هذا السجل .

(٢) انظر المادة ١/٤٥٧ مدنى .

(٣) د. محمود مختار بريرى قانون التجارة البحرية طبعة ١٩٩٩ بند ١٠١ .

مواجهة المشترى عقود إيجار السفينة المبيعة إذ لا يترتب على بيع السفينة انهاء عقد إيجارها(١) (المادة ١٥٤ بحرى) .

ويلتزم البائع بتسليم السفينة إلى المشترى بالحالة التى كانت عليها وقت التعاقد(٢) ويشمل التسليم هيكل السفينة وملحقاتها(٣) اللازمة لتسييرها وإستغلالها ، ويكون التسليم بمجرد العقد إلا إذا أتفق الطرفان على جعل التسليم فى وقت لاحق ، فيجب تمام التسليم فى هذا الوقت ، ويلتزم البائع بضمان التعرض المادى والقانونى الصادر منه ، وضمان التعرض القانونى الصادر من الغير(٤) ، كما يلتزم بضمان الإستحقاق(٥) وضمان العيوب الخفية(٦) طبقا للقواعد العامة .

ضمانات البائع :

١٦١- للبائع الحق فى حبس السفينة والامتناع عن تسليمها للمشترى حتى يستوفى حقه متى كان الثمن واجب الأداء كله أو بعضه فى الحال (م٤٥٩ مدنى) ومن حق البائع أيضا فسخ البيع واسترداد السفينة إذا لم يقم المشترى بدفع الثمن كاملا ، وذلك إذا لم يكن المشترى قام بإعادة بيعها

---

(١) مع ذلك لا تنفذ فى حق مشترى السفينة التىتزيد حمولتها عن عشرين طنا عقود إيجارها التى تزيد مدتها على سنة إلا إذا كانت مقيدة فى سجل السفن (م١٥٥ بحرى).

(٢) المادة ٤٣١ من التقنين المدنى .

(٣) المادة ٤٣٢ من التقنين المدنى وتنص على أن يشمل التسليم ملحقات الشئ المبيع وكل ما أعد بصفة دائمة لإستعمال هذا الشئ وذلك طبقا لما تقضى به طبيعة الأشياء وعرف الجهة وقصد المتعاقدين .

(٤) المادة ٤٣٩ مدنى .

(٥) المادة ٤٤٠ وما بعدها .

(٦) المادة ٤٤٧ - ٤٤٩ مدنى .

لشخص آخر بعقد رسمى تم شهره فى سجل السفن وذلك وفقا للمادة ٣/١١ من قانون التجارة البحرية ، ففى هذا الفرض لا يستطيع البائع القديم استرداد السفينة من المشترى الجديد بعد انتقال الملكية إليه بعقد رسمى تم شهره فى سجل السفن وأصبح البيع بهذا الشهر نافذا فى مواجهة الكافة بما فيهم البائع القديم .

وقد كان البائع يتمتع فى ظل القانون البحرى الملغى وفقا للمادة الرابعة منه بحق تتبع السفينة فى أى يد تكون لإستيفاء ثمنها ، ولكن المشرع فى ظل القانون البحرى الحالى أغفل ذكر هذا الحق ، إذ لم يرد ذكره فى المادة ٢٩ من القانون البحرى الحالى التى تعدد حقوق الأمتياز على سبيل الحصر ، مما يعنى أختفاء هذا الحق فى ظل القانون الحالى ، كذلك لا يتمتع مالك السفينة خلافا لمالك المنقول(١) بوجه عام بحق أمتياز على المنقول المبيع استيفاء لبقية الثمن لأن أمتياز بائع المنقول ورد فى القانون المدنى ولم يردده القانون البحرى بين الأمتيازات البحرية الواردة على سبيل الحصر(٢) .

١٦٢- هل يجوز تملك السفينة وفقا لقاعدة الحيازة(٣) فى المنقول سند الملكية أو بالحيازة طويلة المدة (التقادم) ؟ الرأى مستقر(٤) على استثناء

---

(١) المادة ١/١١٤٥ مدنى تنص على أمتياز بائع المنقول بقولها « أن ما يستحق لبائع المنقول من الثمن وملحقاته يكون له أمتياز على الشئ المبيع ، ويبقى الأمتياز قائما ما دام المبيع محتفظا بذاتيته .. » .

(٢) د. سمير الشرقاوى ١٠٢ .

(٣) تنص المادة ٩٧٦ مدنى على تملك المنقول بالحيازة بقولها « أن من حاز بسبب صحيح منقولا أو حقا عينيا على منقول أو سندا لحامله فإنه يصبح مالكا له إذا كان حسن النيه وقت حيازته » .

(٤) أستئناف مختلط ٢٧ يناير سنة ١٩٠٩ بلتان ٢١ - ٢٣٥ ، نقض فرنسى ٩٨ يناير سنة ١٨٧٠ دالوز ١٨٧٠-١-١٢٧ .

د. مصطفى طه القانون البحرى الجديد بند ٧٧ .

السفينة رغم طبيعتها المنقولة من نطاق تطبيق قاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية لأن هذه القاعدة تستلزم لتطبيقها حسن نيه الحائز وقت حيازته واعتقاده أنه يتلقى المنقول من مالكه ، والمشترى من الحائز محق فى اعتقاده أنه يشترى من المالك لأن المجرى العادى للأمور أن المنقول يكون فى حيازة مالكه ، كما أن مشترى المنقول لا يستطيع التأكد يقينا من ملكية البائع للمنقول فيكتفى بحيازته له ، أما السفينة على عكس ذلك يمكن للمشترى التحقق من ملكية بائعها وذلك لأنها تخضع لإجراءات معينة فى بيعها وهى الشهر عن البيع فى سجل السفن مما يحول بين المشترى من غير المالك وبين توفر حسن النيه الذى يمكنه من التمسك بهذه القاعدة ، لأن المشترى من غير المالك أما أنه سيئ النية بسبب اهماله فى التحرى عن المالك الحقيقى بالرجوع إلى سجل السفن ، أو لأنه يعلم فعلا أنه يشترى من غير مالك وحينئذ لا يجوز له فى الحالتين لسوء نيته أن يتمسك بقاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية لتخلف حسن النيه الشرط الأساسى لتطبيق هذه القاعدة ، قد قنن المشرع فى قانون التجارة البحرية الجديد ما أستقر عليه الفقه والقضاء فى المادة الرابعة منه بقوله « مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها فى هذا القانون تسرى على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة » .

١٦٣- أما فيما يتعلق بجواز تملك السفينة بالحيازة طويلة المدة (التقادم) فقد انقسم الفقه بصدد الإجابة على هذا السؤال إلى إتجاهين :

الاتجاه الأول (١) :

يرى جواز كسب ملكية السفينة بالتقادم الطويل المدة أستنادا إلى

---

(١) Pardessus بند ٦١٨ .

عمومية نص المادة ٩٦٨(١) مدنى الذى يجيز كسب الملكية بالتقادم بالنسبة للمنقول والعقار على السواء ، وإلى التفسير بمفهوم المخالفة(٢) للمادة ٢٦٧(٣) من القانون البحرى الملغى والتى كانت لا تجيز للربان كسب ملكية السفينة بالتقادم ، كما يستندون أيضا إلى أن العقار الذى يستلزم القانون التسجيل لنقل ملكيته يمكن كسب ملكيته بالتقادم ، فلا يصح أن تكون السفينة وهى منقول أكثر خصوصية من العقار ، فضلا عن أن هناك من التشريعات(٤) ما ينظم كسب ملكية السفينة بالتقادم .

الإتجاه الثانى(٥) :

١٦٤- يرى على العكس عدم جواز كسب ملكية السفينة بالتقادم وذلك لأن الرأى مستقر فقها(٦) وقضاء(٧) على عدم خضوع السفينة لقاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية وبالتالى فإن إخضاع السفينة للتقادم الطويل

---

(١) تنص المادة ٩٦٨ مدنى بخصوص التقادم المكسب على أن من حاز منقولا أو عقارا دون أن يكون مالكا له ... كان له أن يكسب ملكية الشئ إذا أستمرت حيازته دون انقطاع خمس عشرة سنة » .

(٢) د. أكثم الخولى بند ٦٢ .

(٣) كانت المادة ٢٦٧ من القانون البحرى الملغى تنص على أنه لا يجوز للقبودان فى أى حال من الأحوال أن يتملك السفينة بمضى المدة .

(٤) القانون الأسبانى يجيز كسب ملكية السفينة بالتقادم بعد عشر سنوات .

(٥) ريبير (١) بند ٣٦٢ ، ليون كان ورينو جزء (١٥ بند ٨٤ ، ديجاردان جزء (١) بند ٥٧ ، دى فالروجيه جزء (١) بند ٢٣ ، دانجون بند ١٣٩ .

(٦) الفقه المصرى فى مجموعة د. على جمال الدين بند ٩٠ ، د. على البارودى بند ٣٠.

(٧) نقض فرنسى ١٨ يناير ١٨٧٠ دالوز ١٨٧٠-١-١٢٧ ، سيرى ١٨٧٠-١-١٤٥ ، بوردو ١٩ يناير سنة ١٨٩٤ دالوز ١٨٩٦-٢-٢٥٥ وتعليق Levillain ليفلان .

المدة يتعارض مع عدم تجزئة أحكام المنقول ، كما أن الحجه المستمدة من المادة ٢٦٧ بحرى والملغاه حاليا لا تصلح دليلا على جواز كسب ملكية السفينة بالتقادم من غير الربان لأنه لا يمكن أن يحدث عملا أن يحوز شخص السفينة دون تدخل الربان ، وإذا كان عدم تطبيق قواعد التقادم الطويل على السفينة متعارضا مع القواعد العامة فأحكام القانون البحرى تتضمن بصفة عامة(١) خروجا على هذه القواعد ، فضلا عن أن نظام ملكية السفينة يخضع لرقابة الدولة ولنظام خاص للشهر عن طريق التسجيل فى سجل السفن وهو نظام سجل عينى تكون له قوة اثبات(٢) بالنسبة لصحة البيانات الواردة فيه .

فكل ما هو مقيد فيه هو الحقيقة بالنسبة للغير ، فمن يثبت أنه مالك للسفينة فى هذا السجل يكون فى مأمن من أى ادعاء من أى مغتصب للسفينة يزعم أنه تملكها بالتقادم(٣) .

---

(١) ريبير جزء (١) بند ٣٦٤ .

(٢) د. مصطفى طه بند ٧٨ .

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

المبحث الثانى

البناء كسبب لكسب ملكية السفينة

١٦٥- لم ينظم التقنين البحرى الملغى على غرار التقنين التجارى الفرنسى عقد بناء السفينة رغم أهميته الكبيرة الأمر الذى دعا الفقه إلى محاولة تكييف هذا العقد بالرجوع إلى القواعد العامة(١) ، وقد جاء قانون التجارة البحرية الحالى أسوة بالقانون الفرنسى الحديث(٢) متفاديا هذا النقص ومنظما خلافا للقانون الملغى عقد بناء السفينة وذلك فى الفصل الثانى من الباب الأول المواد من ١٣ إلى ١٧(٣) وسوف نتناول طرق بناء السفينة وشكل العقد فى مطلب أول من هذا المبحث ، ثم نعالج آثار عقد بناء السفينة فى مطلب ثانى وذلك بعد تمهيد بالحديث عن تجارية عقد بناء السفينة .

أولاً : تجارية عقد بناء السفينة :

١٦٦- تنص المادة السادسة(٤) فقرة (أ) من قانون التجارة على أن يعد أيضا عملا تجاريا كل عمل يتعلق بالملاحة التجارية بحرية كانت أو

---

(١) ريبير جزء (١) بند ٣٦٨ ، الفقه المصرى فى مجموعه د. مصطفى طه بند ٧٧ ، د. أكثم الخولى بند ٥٢ ، د. أميره صدقى ص٨٩ .

(٢) V. la loi francaise de 3 janvier 1967 les articles no 5 a 9 et les articles no 5 et 6 de decret no 67-967 du 27 october 1967.

(٣) قد أستمد المشرع المصرى النصوص المنظمة لعقد بناء السفينة من النصوص الفرنسية السابق الإشارة إليها .

(٤) ردد القانون الحالى ما سبق أن قرره القانون التجارى الملغى فى المادة الثانية/١٠ بخصوص تجارية عقد بناء السفينة وهى كانت تنص فى هذا الصدد على أنه يعتبر عملا تجاريا كل عمل متعلق بإنشاء سفن .

جوية وعلى وجه الخصوص ما يأتى: (أ) « بناء السفن أو الطائرات وإصلاحها وصيانتها » ورغم عمومية النص فإن تجارية بناء السفينة تختلف بالنظر إلى كل من البانى والمجهز ، فهو تجارى دائما بالنسبة لمن يقوم بالبناء والذى يشترى الأدوات ويستخدم العمال بقصد بناء السفينة وبيعها أما بالنسبة للمجهز فيختلف الوضع بحسب السفينة المراد بناؤها هل هى سفينة تجارية يبغى المجهز استخدامها فى نقل الأشخاص أو البضائع فيكون العمل تجاريا بالنسبة له ، أم هى سفينة للنزهة(١) أو تستخدم فى أغراض البحث العلمى(٢) فيكون العمل حينئذ عملا مدنيا فحسب .

المطلب الأول

طرق بناء السفينة

١٦٧- تنقسم الطرق المتبعة فى بناء السفن إلى طريقتين هما البناء الاقتصادى أو المباشر Construction pareconomie والبناء غير المباشر أو بثمن جزافى Construction a forfait .

١٦٨- **أولاً : البناء الاقتصادى أو المباشر :**

وقد يأخذ أحد أشكال ثلاثة هى :

الشكل الأول : وفيه يقوم المجهز بشراء المواد اللازمة للبناء والتعاقد مع العمال للقيام ببناء السفينة فى ترسانته الخاصة وتحت إشرافه .

---

(١) Ripert (Georges) Droit maritime tome I 3e ed. no 373.

د. مصطفى طه بند ٨٠ .

(٢) د. مختار بريرى بند ٨١ .

الشكل الثانى : أن يقوم المجهز بشراء أدوات البناء ويعهد بها إلى ترسانة أخرى تتولى التعاقد مع العمال والمهندسين لبناء السفينة تحت إشراف المجهز .

الشكل الثالث : أن يعهد المجهز إلى ترسانة لصناعة السفن بشراء مواد البناء واستخدام العمال والمهندسين بأسمه ولحسابه لبناء سفينة له وفقا للتصميمات المقدمة منه وتكون ترسانة السفن خاضعة فى التنفيذ لأوامر واشراف طالب البناء(١) .

والشكل الأول لبناء السفن أصبح نادر(٢) الوقوع فى الوقت الحاضر فلا محل لوجوده إلا بالنسبة للسفن الصغيرة كسفن النزهة وقوارب الصيد .

والبناء الاقتصادى أو المباشر لا يثير بصفة عامة صعوبات فى الحياة العملية فالمجهز يملك مواد البناء ويستخدم العمال بنفسه أو يعملون لحسابه ، فالسفينة تعد ملكا له منذ بداية بنائها ، وعلى ذلك فتقع على عاتقه تبعة هلاك السفينة وهى فى دور البناء وله أن يرهنها خلال هذه المدة .

ثانيا : البناء غير المباشر أو بثمن جزافى :

١٦٩- وفى هذه الحالة يتعاقد المجهز مع ترسانة لبناء السفن على أن تقوم هذه الأخيرة ببناء سفينة للمجهز وفقا للمواصفات التى يرغبها ، ومقابل ثمن جزافى متفق عليه على أن يلتزم البانى بتقديم مواد البناء والعمل اللازم للسفينة من عنده ، وهذه الحالة هى الصورة الغالبة فى العمل الآن

---

(١) د. على جمال الدين بند ٦٧ .

(٢) رودييز بند رقم ٦٨ ، بوييه ص٣٧ ، ٣٨ .

Les transports maritimes par Albert Bover Page 37 - 38

حيث تقوم شركات كبيرة ببناء السفن وفقا للمواصفات التى يطلبها المجهزون، ويتولى مندوبو شركات الإشراف الدولى على السفن متابعة عملية البناء للتأكد من توافر هذه المواصفات ، وقد ثار خلاف فى الفقه حول تحديد طبيعة العقد المبرم بين شركة بناء السفن والمجهز هل هو عقد مقاولة أم هو عقد بيع ، وقد قيل أن العقد بين المجهز وترسانة بناء السفن عقد مقاولة ، فالمقاول يقوم ببناء السفينة بناء على طلب المجهز ولحسابه ، ولكن أعترض على ذلك بأن طالب البناء فى عقد المقاولة يتملك أولا بأول(١) كل جزء يتم من العمل المتفق عليه ، وهذا لا يتحقق فى الصورة التى نحن بصددها حيث لا يتملك المجهز كل جزء يتم بناؤه من السفينة ولا يعتبر مالكا إلا بتمام بناء السفينة .

١٧٠- والرأى الراجح أن عقد بناء السفينة هو عقد بيع(٢) شئ تحت البناء Vente d'un objet a construire أو بيع تحت التسليم(٣) Vente a livrer ولا تنتقل الملكية فى هذا البيع إلا بتسليم الشئ محل البيع إلى المشترى فالسفينة،تكون ملكا للبانى طوال مراحل البناء ، ولا تصبح ملكا للمجهز أو طالب البناء إلا بإكتمال بنائها وتسليمها إليه فعلا ، وهذا هو الحل الذى أعتنقه القانون الفرنسى الجديد (المادة ٦ من قانون ٣ يناير سنة ١٩٦٧ الخاص بنظام السفن وغيره من المنشآت البحرية) ولا يغير من وصف هذا

---

(١) روديير بند ٦٩ .

(٢) ريبير جزء (١) بند ٣٧١ ، روديير ويونتافيس دالوز الطبعة الحادية عشرة بند ٦٩ ، شوفو بند ١٢٠ ، د. على جمال الدين بند ٧١ ، د. سمير الشرقاوى بند ٨٨ ، د. أكثم الخولى بند ٥٢ ، د. مصطفى طه بند ٧٩ ، د. سميحة القليوبى بند ٣٦ ، د. أميره صدقى ص٧٧ .

(٣) بونتافيس نظام السفن بند ٥٠-٥١ .

العقد بأنه بيع تحت التسليم قيام طالب البناء بمراقبة البانى أثناء تنفيذه لعمله للتأكد من المواصفات المطلوبة سواء بنفسه أو بواسطة شركات الإشراف(١) التى يعهد إليها بهذه المهمة مادام البانى هو الذى يقدم العمل والمواد الضرورية لبناء السفينة .

وقد أكد قانون التجارة البحرية الحالى هذا المعنى فى المادة ١٤ منه بقوله « تبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء ولا تنتقل الملكية إلى طالب البناء إلا بقبول تسلمها بعد تجربتها ما لم يوجد أتفاق على غير ذلك » .

ومقتضى هذا النص أن تبعة هلاك السفينة أثناء عملية البناء وأثناء تجربتها بعد اكتمال البناء تقع أساسا على متعهد البناء إلا إذا أتفق الطرفان على خلاف ذلك .

١٧١- كذلك إذا أفلس متعهد البناء أثناء بناء السفينة وقبل تسليمها لطالب البناء دخلت السفينة فى تفليسته ، ولا يجوز لطالب البناء استردادها من التفليسة ، وكل ما له من حقوق يدخل بها فى التفليسة ويخضع لقسمه الغرماء بصفته دائنا عاديا مع سائر الدائنين .

وتجنبا لهذه النتائج الضارة بمصالح طالب البناء ، يمكن الاتفاق بين متعهد البناء ومشترى السفينة على ترتيب رهن على السفينة أثناء البناء ، لصالح البانى مقابل المبالغ التى دفعها لمتعهد البناء أثناء تنفيذه للعقد ، بحيث يكون لطالب البناء عند إفلاس متعهد البناء الأولوية فى استيفاء ما دفعه من مبالغ بالأولوية على سائر الدائنين العاديين ، ويجنبه ذلك الدخول فى قسمة الغرماء مع هؤلاء الأخيرين وخاصة أن المشرع أجاز رهن السفينة وهى فى

---

(١) روديير وبونتانيس بند ٦٩ .

دور البناء ، وغالبا ما يتم هذا الرهن لصالح طالب البناء ضمانا لإستيفاء ما دفعه من مبالغ وأقساط أثناء تنفيذ عملية البناء .

شكل عقد بناء السفينة وكيفية أثباته :

١٧٢- يعتبر عقد بناء السفينة عقدا رضائيا وليس عقدا رسميا كما هو الحال فى عقد بيع السفينة ولا محل لتطبيق المادة ٣/١١(١) من قانون التجارة البحرية على هذا العقد والتى تنص على أن « التصرفات التى يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو إنقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة تقع بمحرر رسمى وإلا كانت باطلة » وذلك لأن هذا الحكم يقتصر تطبيقه على السفينة الصالحة للملاحة مكتملة البناء فلا محل لتطبيقه على السفينة وهى فى دور البناء ، وقد جرى العمل فى ظل القانون البحرى الملغى على أن يكون عقد بناء السفينة مكتوبا لإثبات المواصفات المطلوبة(٢)، ومع ذلك فإثبات هذا العقد كان يمكن أن يتم بكافة طرق الإثبات(٣) باعتبار بناء السفينة من قبيل الأعمال التجارية ويخضع لمبدأ حرية الإثبات فى المواد التجارية ، ولحسن الحظ أن المشرع البحرى قد تدارك هذا النقص فى قانون التجارة البحرية الحالى ونص صراحة على ضرورة الكتابة سواء لأثبات عقد

---

(١) كانت المادة الثالثة فى القانون البحرى الملغى تنص على أن « بيع السفينة كلها أو بعضها بيعا أختياريا يكون بسند رسمى سواء حصل قبل السفر أو فى اثنائه وإلا كان البيع لاغيا ... »

(٢) اشترط المشرع الفرنسى صراحة كتابة عقد بناء السفينة وجعل البطلان جزاء يوقع عند عدم أثبات ما يطرأ على العقد من تعديلات بالكتابة .
راجع بونتافيس نظام السفن بند ٤٨ .

(٣) د. على جمال الدين بند ٧٣ ، د. مصطفى طه بند ٨١ ، د. سمير الشرقاوى بند ٨٨، د. أميره صدقى ص٧٨ .

بناء السفينة أو لاثبات أى تعديل فيه(١) . ومعنى ذلك أن الكتابة فى ظل القانون الحالى أصبحت شرط للإثبات وليس لصحة العقد ، فمازال العقد رضائيا ولكن التفاصيل(٢) الواردة فيه يجب اثباتها بالكتابة أو ما يقوم مقامها كالإقرار أو اليمين. والكتابة المطلوبة هى الكتابة العرفية وليست الرسمية وإن كان ليس هناك ما يحول من اتباع الكتابة الرسمية أمام الموثق لإثبات عقد بناء السفينة .

آثار العقد :

١٧٣- يترتب على عقد بناء السفينة التزامات متبادلة تقع على عاتق كل من مشترى السفينة (طالب البناء) والشركة أو الترسانة المتعهده بعملية البناء (البائع) .

أولاً : التزامات طالب البناء (المشترى) :

١- الألتزام بدفع الثمن :

١٧٤- يلتزم طالب البناء (المشترى) بدفع الثمن المتفق عليه عند تسليم السفينة إلا إذا أتفق على غير ذلك(٣) ، فعادة يتفق المتعاقدان على دفع

---

(١) تنص المادة ١٣ من قانون التجارة البحرية على أنه « لا يثبت عقد بناء السفينة وكل تعديل يطرأ عليه إلا بالكتابة » .

(٢) من هذه التفاصيل ما يتعلق بنوع السفينة وسعتها ودرجتها ونوع الوقود وقد عرف العمل عقود نموذجية لبناء السفن تتضمن الشروط الهامة فيها بحيث يقتصر دور الطرفين على ملء الفراغات فيها حسب ما يتم الإتفاق عليه ومنها على سبيل المثال العقد المعد فى ١٩٦٢/٣/٦ والصادر عن Norwegian shipbuilders Associations وفى مثل هذه العقود يعرف طالب البناء بأنه The purchasers ومتعهد البناء بأنه The builders . راجع المستشار كمال حمدى المرجع السابق ص٩١ هامش ٢ .

(٣) المادة ١/٤٥٧ من التقنين المدنى تنص على أن « يكون الثمن مستحق الوفاء فى الوقت الذى يسلم فيه المبيع ما لم يوجد اتفاق أو عرف يقضى بغير ذلك » .

الثمن على دفعات تتم أثناء بناء السفينة ، فتكون هناك دفعه يتم سدادها عند توقيع العقد ، ثم دفعه أخرى تؤدى عند إحضار المواد اللازمة لبناء السفينة ثم دفعات متعاقبة أثناء مراحل بناء السفينة وأخيرا دفعه تسليم يتم سدادها بعد تجربة السفينة وتسليمها(١) للمالك عائمة على سطح الماء .

٢- الألتزام بإستلام السفينة :

١٧٥- يلتزم طالب البناء (المشترى) بتسلم السفينة بعد إكتمال بنائها وإجراء التجارب عليها ، ويتم الإستلام من طالب البناء فى الوقت المتفق عليه ، فإذا لم يقم بذلك يحق لمتعهد البناء اعذاره بالإستلام ، فإذا تم اعذاره ولم يستلم المالك السفينة المتعاقد عليها فإنه يعتبر قد استلمها حكما لا حقيقة ، ويترتب على هذا التسليم الحكمى عند البعض(٢) نقل تبعه هلاك السفينة إليه ، وإن كنا لا نتفق مع هذا الرأى ونرى أن تبعة الهلاك ترتبط بالتسليم الفعلى لا الحكمى وإن كان يلتزم طالب البناء المتأخر فى إستلام سفينته بتعويض متعهد البناء عما لحقه من ضرر من جراء التأخر فى إستلام السفينة .

ثانيا : التزامات متعهد البناء :

١٧٦- يلتزم المتعهد ببناء السفينة (البائع) بإلتزامين أساسيين :-

الأول : هو بناء السفينة وفقا للمواصفات المتفق عليها وتسليمها فى الميعاد المحدد .

الثانى : هو ضمان سلامة السفينة من العيوب .

---

(١) كمال حمدى بند ٩٢ .

(٢) د. محمود مختار بريرى بند ٩١ .

أولاً : بناء السفينة وفقا للمواصفات المتفق عليها وتسليمها فى الميعاد المحدد :

١٧٧- يلتزم البانى ببناء السفينة وفقا للمواصفات التى حددها العقد المبرم بينه وبين طالب البناء ، وعادة يحدد العقد أو كراسة المواصفات الملحقة به تحديد تفاصيل هذه المواصفات من حيث نوع المواد المستخدمة ومراحل التنفيذ وميعاد التسليم . فإذا أخل متعهد البناء بأحد شروط العقد كان من حق طالب البناء الامتناع عن استلام السفينة غير المطابقة للمواصفات أو مطالبته بفسخ العقد أو التعويض ، كما يحق له أن يطبق الشرط الجزائى الوارد فى العقد عند التأخير فى التنفيذ وله أن يلجأ إلى الغرامات التهديدية لإجبار البانى على الإسراع فى التنفيذ . والتسليم فى الميعاد المتفق عليه . واتخاذ هذه الإجراء مشروط بإعذار البانى وفقا للقواعد العامة .

وسبق أن أشرنا إلى أن ملكية السفينة طوال مراحل البناء وحتى تمام تسليمها إلى طالب البناء تبقى ملكا لمتعهد البناء إلا إذا أتفق على غير ذلك(١) كما لو اتفق مثلا على أن يملك طالب البناء كل جزء تم بناؤه مقابل الأقساط التى تم سدادها . فإذا لم يقع مثل هذا الإتفاق وهلكت السفينة أثناء البناء وقبل التسليم فإن هلاكها يكون على متعهد البناء وليس البانى .

ثانياً : ضمان سلامة السفينة من العيوب :

١٧٨- تنص المادة ١٥ من قانون التجارة البحرية على أن « يضمن متعهد البناء خلو السفينة من العيوب الخفية ولو قبل طالب البناء تسليم السفينة بعد تجربتها » .

---

(١) المادة ١٤ من قانون التجارة البحرية .

مقتضى هذا النص أن البانى لا يلتزم بتسليم السفينة وفقا للمواصفات المتفق عليها بين المتعاقدين والمذكورة فى العقد فحسب وانما أيضا يلتزم بالضمان وذلك تأسيسا على أعتبار البانى بائعا فهو يلتزم بضمان خلو السفينة من العيوب التى تقلل من قيمتها ونفعها بحسب الغاية من بنائها ، ويضمن البائع ما يعترى السفينة من عيب ولو لم يكن عالما بوجوده(١) .

١٧٩- فالبائع يضمن كافة العيوب الموجودة فى الشئ المبيع (السفينة محل العقد) الظاهر منها والخفى ، ولما كان العيب الظاهر يمكن لطالب البناء الوقوف عليه ومعرفته عند استلام السفينة فهذا يعنى أن البانى لا يكون مسئولا عن العيوب الظاهرة(٢) إذ أستلم طالب البناء السفينة دون ابداء أية تحفظات بشأنها ، ولكن البانى يظل مع ذلك مسئولا عن ضمان العيوب الخفية حتى ولو قام طالب البناء بتجربة السفينة أكثر من مرة قبل التسليم ، ومنشأ ذلك أن السفينة أداة معقدة لا يمكن كشف عيوب الصناعة فيها إلا بعد تجربتها وإستعمالها مرات عديدة ، لذلك يميل القضاء الفرنسى إلى التوسع فى مفهوم هذه العيوب ويعتبر كل ما يظهر فى السفينة من عيوب عرفت بعد إستعمالها المعتاد(٣) يعتبر من قبيل العيوب الخفية(٤) ، والمشرع البحرى فى المادة ١٥ سابقة الذكر أكتفى بتقرير

---

(١) المادة ١/٤٤٧ مدنى وهى تنص فى هذا الصدد على أن يكون البائع ملزما بالضمان إذا لم يتوافر فى المبيع وقت التسليم الصفات التى كفل المشترى وجودها فيه ، أو إذا كان بالمبيع عيب ينقص من قيمته أو من نفعه بحسب الغاية المقصودة مستفادة مما هو مبين فى العقد أو مما هو ظاهر من طبيعة الشئ . أو الغرض الذى أعد له . ويضمن البائع هذا العيب ولو لم يكن عالما بوجوده .

(٢) تنص المادة ٢/٤٤٧ مدنى على أن البائع لا يضمن العيوب التى كان المشترى يعرفها وقت البيع أو كان يستطيع أن يتبينها بنفسه لو أنه فحص المبيع بعناية الرجل العادى .

(٣) نقض فرنسى ٤ مايو سنة ١٩٧١ - القانون البحرى الفرنسى سنة ١٩٧١ ص٦٥٠ .

(٤) ريبير بند ٣٧٩ وما يليه ، بونتافيس المرجع السابق بند ٥١ وما بعده .

ضمان البانى للعيوب الخفية تاركا بقية المسائل المتعلقة بهذا الضمان للقواعد العامة ، فيتعين الرجوع إلى هذه القواعد فى تحديد المراد بهذا العيب وآثاره وغير ذلك من الأمور ، فالعيب يعتبر خفيا إذا كان لا يمكن الكشف عنه بالفحص المعتاد ، كما يعتبر القضاء(١) البانى بإعتباره بائعا محترفا مسئولا عن العيوب الخفية فى السفينة التى قام ببنائها ، وعلى ذلك لا محل لإعمال الشروط التى تستبعد هذا الضمان أو تحد منه(٢) ، ويترتب على أكتشاف العيب الخفى فى السفينة حق طالب البناء فى فسخ العقد وإسترداد الثمن ، أو الحصول على التعويض الذى يأخذ عادة شكل تخفيض الثمن أو تكاليف إصلاح السفينة والخسارة الناجمة عن عدم تشغيل السفينة أثناء فترة الإصلاح .

١٨٠- ومن الجائز أن يتضمن عقد بيع السفينة شروطا من شأنها تشديد(٣) أو زيادة ضمان البانى كأن يضمن اصلاح السفينة أو استبدال بعض أجزائها خلال مدة معينة ، أو على العكس تخفيف الضمان أو إلغائه ولكن هذه الشروط الأخيرة تندر عملا بسبب المنافسة بين شركات بناء السفن ، وعلى أى حال فإن الشروط المتعلقة بالضمانات الإتفاقية لا تؤثر على بقاء الضمان القانونى للعيوب الخفية الوارد فى المادة ١٥ بحرى لأن النص صريح فى بقاء الضمان حتى ولو قبل طالب البناء أستلام السفينة بعد تجربتها ، ولا يؤثر على اعمال هذا الضمان عدم إبداء تحفظات أثناء التسليم لأن التحفظات تتعلق بالعيوب

---

(١) Cass. Com. 17 juillet 1964. D.M.F. 1964 - 602,
Cass. Com. 22 mai 1968, D.M.F. 1968 - 653.

(٢) Cass. 17 octobre. 1977 Gaz. Pal. 1978 - I - 221, Paris 21 Dec. 1979, D.M.F. 1980 - 267.

(٣) استئناف اكس ١٩٨٣/٣/١١ ، D.M.F. ١٩٨٤ - ٦٠٤ ، استئناف بواتييه ٢٠٨- ١٩٨٤ ، D.M.F مختصرات ٤٨٣ .

الظاهرة(١) وليس بالعيوب الخفية التى لا يمكن كشفها بالفحص المعتاد .

دعوى الضمان :

١٨١- تنص المادة ١٦ من قانون التجارة البحرية على أن تتقضى دعوى ضمان العيوب الخفية بمضى سنة من وقت العلم بالعيبة ، كما تنص تلك الدعوى بمضى سنتين من وقت تسلم السفينة ما لم يثبت أن متعهد البناء قد تعمد إخفاء العيب غشا منه .

هكذا نلاحظ أن المشرع البحرى لم يترك تنظيم دعوى ضمان العيوب الخفية فى بناء السفينة للقواعد العامة كما هو الحال فى ظل القانون البحرى الملغى بحيث تتقادم الدعوى بمضى سنة(٢) من التسليم ، فالمشرع اقتبس حكما جديدا عن القانون الفرنسى(٣) مقتضاه تقادم دعوى الضمان بمضى سنة من تاريخ العلم بالعيب دون نظر إلى تاريخ تسلم السفينة كما هو الحال فى عقد البيع ، وتتقضى الدعوى فى جميع الأحوال بمضى سنتين(٤) من تاريخ

---

(١) Rodiere, le navire no . 72.

(٢) تقضى المادة ٤٥٢ مدنى بإنقضاء دعوى الضمان بمضى سنة من وقت تسليم المبيع ولو لم يكشف المشترى العيب إلا بعد ذلك .

(٣) المادة الثامنة فى القانون الفرنسى الصادر فى ٣ يناير سنة ١٩٦٧ والتى تنص على أن :
l' action en garantie contre le constracteur se prescrit par un an, ce delai ne commence a courire en cequi concerne le Vice cache que de sa couverte .

(٤) هذا الحكم اضافة المشرع المصرى ولم يأخذ به المشرع الفرنسى الهدف منه التخفيف من عبء الضمان بالنسبة للبانى بحيث يتحرر من التزامه بضمان العيوب الخفية بعد عامين من تاريخ تسليم السفينة حتى ولو لم يعرف طالب البناء العيب ، وحكم القانون الفرنسى أفضل لطالب البناء اذ يجعل مدة التقادم سنة من تاريخ اكتشاف العيب أيا كان تاريخ تسليم السفينة .

استلام السفينة ، أما إذا ثبت أن البانى قد تعمد إخفاء العيب غشا منه ففى هذه الحالة الأخيرة تطول مدة التقادم فتصبح هى المدة التى تتقضى دعوى المسئولية التقصيرية وهذه المدة تكون خمس عشرة سنة(١) .

١٨٢- والمقصود بالعلم بالعيب الذى يبدأ منه مدة التقادم السنوى التى تتقضى بها دعوى الضمان وفقا للقانون الحالى هو العلم اليقينى(٢) بالعيب لا العلم المبنى على مجرد الظن ، كما يتعين عدم الخلط بين العلم اليقينى بالعيب الخفى وبمجرد العلم بالعطل أو سببه المباشر ، فلا تبدأ مدة التقادم السنوى من تاريخ شكوى طالب البناء من عدم صلاحية السفينة بسبب العطل ، بل من الوقت التى يثبت فيه العيب الخفى(٣) بطريقة قاطعة كتقرير الخبره الفنية الذى يقرر وجود عيب خفى لم يكن فى سع المدعى معرفته(٤) وهذا هو موقف القضاء الفرنسى(٥) فى تفسيره لنص المادة الثامنة من قانون ٣ يناير لسنة ١٩٦٧ والمستمد منها نص المادة ١٦ من قانون التجارة البحرية المصرى

---

(١) تنص المادة ١٧٢ مدنى على أن تسقط بالتقادم دعوى التعويض الناشئة عن العمل غير المشروع بإنقضاء ثلاث سنوات من اليوم الذى علم فيه المضرور بحدوث الضرر وبالشخص المسئول عنه وتسقط هذه الدعوى فى كل حال ، بانقضاء خمس عشرة سنة من يوم وقوع العمل غير المشروع .

(٢) نقض مدنى ٢٤ ديسمبر ١٩٥٣ مجموعة أحكام النقض السنة الخامسة رقم ٤٧ ص٣٠٧ مشار له فى مؤلف د. رفعت ابادير ص٩٢ .

(٣) د. رفعت ابادير ص٩٢ .

(٤) محكمة مصر أول فبراير ١٩٢٣ المحاماه ٣ رقم ٢٧١ ص٣٤٦ - مرجع القضاء ٢٨١٦ (فيما يتعلق ببيع الآلات الصناعية والبخارية) .
مشار له فى رفعت أبادير نفس الموضع السابق .

(٥) Appel Rouen : 23 avril 1985 - D.M.F. 1986- 301.

والتى تقضى بتقادم دعوى العيب الخفى بمضى سنة من تاريخ العلم بالعيب .

إصلاح السفن :

١٨٣- نظم المشرع فى قانون التجارة البحرية الحالى وخلافا للقانون البحرى الملغى إصلاح السفن بجانب بناء السفن مطبقا عليه نفس القواعد المطبقة على بناء السفن(١) ، ومرد ذلك هو الرغبة فى حماية مستغلى السفن فى مواجهة ترسانات الإصلاح خاصة أن هذه الإصلاحات تمثل جانبا هاما من نشاط الترسانات البحرية ، التى يتخصص معظمها فى عمل الإصلاحات(٢) دون بناء السفن .

ويعتبر عقد إصلاح السفينة كعقد بناءها عملا تجاريا دائما بالنسبة لترسانة الإصلاح ، أما بالنسبة للمتعاقد الأخر (المالك أو مستغل السفينة) فيختلف الأمر بحسب ما إذا كانت السفينة تستخدم فى أغراض تجارية كنقل البضائع أو الأشخاص فيعتبر العمل تجاريا بالنسبة له أو يكون استخدامها فى الأغراض المدنية كالنزهة والأغراض العلمية فيعتبر العقد مدنيا بالنسبة له.

١٨٤- وفيما يتعلق بطبيعة العقد لا يعتبر عقد إصلاح السفينة خلافا لعقد بنائها عقد بيع تحت التسليم وإنما هو عقد مقاولة(٣) عادى كعقد إصلاح أية آلة أخرى ، ولا يشترط الكتابة لإثبات عقد إصلاح السفينة ، ويمكن أثبات العقد بكافة الطرق بإعتباره عملا تجاريا (م١/٦ تجارى) ولكننا ننصح

---

(١) Rodiere, Traité General de Droit maritime introduction et armement Dalloz 1976, no 253 et s.

(٢) تنص المادة ١٧ من قانون التجارة البحرية على سريان المادتين ١٥ ، ١٦ من هذا القانون على العقود التى يكون محلها إجراء إصلاحات بالسفينة .

(٣) Rodiere et Pontavice Precis Dalloz no 75.

بكتابة العقد لتيسير الأثبات خاصة إذا تضمن العقد كثير من التفصيلات المتعلقة بإصلاح السفينة ، وذلك حتى تتحدد على وجه الدقة الأجزاء الواجب إصلاحها أو إستبدالها والتزامات كل من طرفى العقد .

ونظرا لأهمية إصلاح السفينة وخطورته على سلامتها فقد طبق المشرع على إصلاح السفينة نفس الأحكام التى تنطبق على بناء السفينة من حيث إلتزام ترسانة الإصلاح بضمان العيوب الخفية فى الأجزاء التى يتم إصلاحها أو إستبدالها ، كما الزم القضاء المتعهد بالإصلاح بإبلاغ مالك السفينة أو مستغلها بالعيوب(١) التى قد تظهر له أثناء الإصلاح ، أيضا طبق المشرع نفس القواعد المتعلقة بدعوى ضمان العيوب الخفية والسابق الإشارة إليها على دعوى ضمان العيوب الخفية المتعلقة بإصلاح أجزاء السفينة (م١٦ بحرى).

ويلتزم المتعهد بإصلاح السفينة واحدا كان أو أكثر بكافة الأضرار التى تلحق الغير أثناء القيام بعملية الإصلاح تطبيقا للقواعد العامة فى حراسة (٢) الأشياء(٣) ولا يختلف الوضع فى هذه الحالة عن مسئولية البانى عما يلحق الغير(٤) من أضرار أثناء عملية بناء السفينة .

---

(١) Cass. 12 Novembre 1974 , D.M.F. 1975 - 265 .

(٢) راجع المادة ١٣٨٤ من القانون المدنى الفرنسى والمادة ١٧٨ من القانون المدنى المصرى .

(٣) Com . 16 juin 1969 , D.M.F. 1970 - 10 .

(٤) Rodiere et Pontavice op. cit. no 75.

الباب الثالث

الحقوق العينية التبعية التى ترد على السفينة

(حقوق الامتياز(١) والرهن(٢) الرسمى للسفينة)

تمهيد :

١٨٥- لقد أصبح الاستغلال البحرى فى العصر الحديث يحتاج على خلاف العصور القديمة إلى مبالغ طائلة وإمكانيات هائلة لم يعد يقدر عليها القائمون على هذا الاستغلال بمواردهم الذاتية ، لهذا فقد أتجه المشرع الى تيسير وتشجيع الحصول على الأئتمان(٣) وذلك عن طريق تقوية ضمانات الدائن فى الحصول على حقوقه من المدين ، فنجده فى نطاق قانون التجارة البحرية يقرر جواز رهن السفينة رهن رسميا رغم أعتبارها مالا منقولا حتى يتفادى الرهن الحيازى للسفينة وما يترتب عليه من نقل حيازتها للدائن المرتهن وتعطيل استغلالها ، كما قرر مجموعة من حقوق الامتياز تمكن الدائن من تتبع السفينة فى أى يد تكون لاستيفاء حقوقه منها ، وقد نظم المشرع بالقانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ كلا من الرهن الرسمى للسفينة وحقوق الامتياز(٤) الواردة عليها

---

(١) V. VILARD A. "De quelques aspects theoriques du regime de prvileges maritimes. D. M. F. 84. 323.

(٢) Grand court DE MUSSET B,de Situation de creanciers hypothecaires vis a vis des Creanciers privrlgies, D. M. F. 75, 515 et 76, 67 .

(٣) V. Martine Remond- Gouilloud op. cit no- 261 ets V Radiése et Du Pontavice op- cit no. 90 ets.

(٤) الغى قانون الامتيازات البحرية رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ المادتين ٦٠٥ المنظمتان للامتيازات البحرية فى قانون التجارة البحرية الملغى الصادر سنة ١٨٨٣ .

وجاء قانون التجارة(١) البحرية الجديد بدوره حقوق الامتياز البحرية فى المواد ٢٩-٤٠ ثم الرهن البحري فى المواد من ٤١ إلى ٥٨ ملغيا القانون سالف الذكر وسوف نتناول كل من الامتيازات البحرية والرهن الرسمى على السفينة فى فصلين متتابعين على الترتيب .

---

(١) قد نظم المشرع الفرنسى من قبل حقوق الامتياز البحرية بقانون ٣ يناير سنة ١٩٦٧ فى المواد من ٣١ إلى ٤٢ وكذلك بمرسوم ٢٧ أكتوبر سنة ١٩٦٧ فى المواد من ١٠ إلى ١٢ وهى مأخوذة بدورها من اتفاقية بروكسل سنة ١٩٢٦

V. Code de Com. francais ed. D. 1992- 93 P. 545 et 552 .

الفصل الأول

الأمتيازات البحرية

Privleges maritimes

تمهيد :

١٨٦- بالرغم من عدم انضمام مصر إلى معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهون البحرية فى ١٠ أبريل سنة ١٩٢٦(١) إلا أن المشرع المصرى قد تبنى أحكام هذه المعاهدة فى القانون الداخلى رقم ٣٥ (٢) لسنة ١٩٥١ بشأن الامتيازات والرهون البحرية، وقد نظم هذا القانون الحقوق الممتازة فى مجموعات ست تسمى بإمتيازات الطبقة الأولى أو الأمتيازات الدولية وفقا لمعاهدة بروكسل وهذه الأمتيازات تقدم على الرهن البحرى وقد وردت على سبيل الحصر فلا يجوز للتشريعات الوطنية أن تعدل فيها أو تضيف إليها وينقسم هذا الفصل اذا إلى مبحثين :

المبحث الأول : المجموعات الست لحقوق الأمتياز .

المبحث الثانى : ترتيب الإمتيازات .

---

(١) ونظرا لتطور الحاجات العملية التى أملت معاهدة بروكسل سنة ١٩٢٦ فقد حلت محلها معاهدة أخرى أبرمت فى ١٩٦٧/٥/٢٧ ولكن هذه الأخيرة لم تدخل حيز التنفيذ فلم تصدق عليها سوى أربعة دول ، ومرجع ذلك الاختلافات الدولية حول المطالبات التى يجب أن تحظى بإمتياز بحرى وبتقرير الأولوية التى تعطى لكل مطالبة (راجع تشورلى وجايلز ص٧١) كذلك قد أبرمت معاهدة أخرى بشأن الامتيازات والرهون البحرية فى ١٩٩٣/٥/٦ تحت رعاية الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية لتحل محل المعاهدتين السابقتين وقد دخلت هذه المعاهدة الأخيرة حيز التنفيذ اعتبارا فى أول مارس سنة ١٩٩٥ ولكن لم تصدق مصر على هذه المعاهدة أو تنضم إليها .

(٢) أنظر العدد رقم ٢٣ من الوقائع المصرية بتاريخ ١٩٥١/٣/١٢ .

المبحث الأول

المجموعات (١) الست لحقوق الإمتياز

١٨٧- تنص المادة ٢٩(٢) من قانون التجارة البحرية على أن تكون حقوقا ممتازة دون غيرها ما يلى :

١- المصاريف القضائية التى أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها .

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

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

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

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

٦- الديون الناشئة عن العقود التى يبرمها الربان والعمليات التى يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة فى حدود سلطاته القانونية لحاجة فعلية

---

(١) Rpdiere et Du Pontavice op. cit., no 118 a 125 et M. Remond Gouilloud op. cit., 273 et suiv.

(٢) وهذه المادة تقابل المادة ٣١ من قانون ٣ يناير سنة ١٩٦٧ فى فرنسا .

تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر سواء كان الربان مالكا للسفينة أو غير مالك لها ، وسواء كان الدين مستحقا له أو لمتعهد التوريد أو المقرضين أو للأشخاص الذين قاموا بإصلاح السفينة أو لغيرهم من المتعاقدين أو للأشخاص الذين قاموا بإصلاح السفينة أو لغيرهم من المتعاقدين وكذلك الديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يوديها وكيل السفينة طبقا للمادة ١٤٠ من هذا القانون .

المطلب الأول

أمتيازات المرتبة الأولي

(المصروفات القضائية لبيع السفينة وتوزيع ثمنها)

١٨٨- نظمت هذا الأمتياز الفقرة الأولى من المادة ٢٩ بحرى وهى تتعلق بالمصروفات القضائية المستحقة بسبب بيع السفينة بيعا جبريا وتوزيع ثمنها على المستحقين ، فهذه المصروفات تستحق أولا قبل سائر الحقوق الممتازو أيا كان الشخص(١) الذى قام بإنفاقها والعله فى ذلك هى أن هذه المصروفات أنفقت فى سبيل تحقيق المصلحة المشتركة(٢) للدائنين أو المصلحة العامة(٣) للشيوع البحرى الأمر الذى يقتضى استيفائها أولا قبل غيرها من المصروفات فهى مصروفات الهدف منها رعاية مصلحة الدائنين

---

(١) يستوى لاستحقاق هذه المبالغ أن يكون من قام بإنفاقها أحد الدائنين أو وكيل الدائنين فى حالة الإفلاس أو حارس قضائى وذلك لأن الامتياز مقرر للحق نفسه أيا كان الشخص الذى قام بدفع المصروفات .

(٢) شوفو بند ١٨٩ .

(٣) اذ لولا انفاق هذه المصروفات ما استطاع الدائنين الحصول على حقوقهم .

ككل(١) ، ولذلك يجب تقديم وفائها على حقوقهم جميعا ، أما النفقات التى تستهدف المحافظة على الحقوق الخاصة(٢) بأحد الدائنين فهى لا تتمتع بامتياز فى هذا الصدد إلا إذا كانت ملحقة بدين آخر ممتاز فإنها فى هذه الحالة تأخذ مرتبة هذا الدين ، فهذه المصروفات لا يستفيد منها جميع الدائنين ولذلك فلا مبرر لتقدمه بها عليهم(٣) .

المطلب الثانى

أمتيازات المرتبة الثانية

« الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو أشخاص القانون العام ورسوم الحمولة والارشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى »

١٨٩- وقد نصت الفقرة الثانية(٤) من المادة ٢٩ بحرى على حق الامتياز الذى تتمتع به المبالغ السابقة ، وهو امتياز من المرتبة الثانية ، ومنها الرسوم والضرائب المستحقة بسبب دخول الموانئ أو المرور بها ومنشأ هذا الامتياز هو أن أولوية الحصول على هذه الرسوم والضرائب مناطها أنها تحافظ على المال(٥) محل الإمتياز ومن شأنها أيضا تمكين الدولة أو أحد

---

(١) د. أكثم الخولى بند ٧٧ ، د. سمير الشرقاوى بند ٩٨ ، د. مصطفى طه بند ٨٩ ، د. أميرة صدقى ص١٠٦.

(٢) ريبير الجزء الثانى بند رقم ١١١٦ .

(٣) trib. Com. Dunkerqe, 21 Decembre 1959, D. M. F. 1961-244 sonm .

(٤) الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام وكذلك رسوم الحمولة والموانى والارشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى .

(٥) Martine Remond Gouilloud op. cit., no 273. Du Pontavice le statut du Navire no 146.

أشخاص القانون العام من المحافظة على الموانئ وصيانتها الأمر الذى يعود بالنفع على الدائنين بسبب المحافظة على ضمانهم المتمثل فى السفن وتمكينها من اللجوء أو المرور بموانى آمنة(١) .

وتشمل هذه الرسوم تلك التى تفرض على الحمولة ورسوم الإرشاد الإجبارى ، ويقصد بهذه الأخيرة تلك الرسوم التى تجب على السفينة بسبب إستعانتها بالمرشد عند دخول الموانى أو الخروج منها ، وتلتزم السفينة بدفع هذه الرسوم سواء استعانت بالمرشد أم لا ، بل فى الحالة الأخيرة تلتزم بدفع رسم إضافى(٢) ، وهذا الرسم الأخير يشمله الأمتياز المتعلق برسوم الإرشاد، ومن الجدير بالذكر أن الإرشاد يعتبر إجبارى فى موانى الأسكندرية والسويس وبور سعيد ودمياط وسفاجا والقصير والطور(٣) .

١٩٠- رسوم القطر :

وهى الرسوم التى تلتزم السفينة بأدائها مقابل قطرها عند الدخول أو الخروج من الميناء ، وقد قرر قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ أضافة هذه الرسوم إلى الحقوق الممتازة على خلاف القانون رقم ٣٥ لسنة

---

(١) Martine Remond Gouilloud op. cit., no 273. Du Pontavice le statut du Navire no 146.

(٢) د. سمير الشرقاوى بند ١٠٣ ومن الملاحظ فى القانون الأنجليزى أن أجر المرشد لا يتقرر له أمتياز إلا إذا بلغ الأرشاد درجة الإنقاذ البحرى فيعتبر حق المرشد ممتاز بهذه المثابة (تشورلى وجايلز ص٣٧) .

(٣) كذلك ميناء شرم الشيخ وأبى غصون والحمراوين والدخيلة - انظر الجدول رقم ١٠ من القانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣ ، والمادة الأولى من القانون رقم ٤ لسنة ١٩٨٨ (أو ٨٦) الخاص بتنظيم الإرشاد بميناء دمياط والمادة الأولى من القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩ فى شأن تنظيم الإرشاد بمينائى الأسكندرية والدخيلة .

١٩٥١ الذى لم يكن يتضمنها ، ومنشأ النص عليها فى القانون الحالى هو أن القطر فى مصر إجبارى فى كثير من الموانى المصرية تفاديا للجوادث البحرية التى تنجم عن عدم استخدام القاطرات ، هذا فضلا عن أن غالبية القاطرات التى تعمل فى الموانى المصرية تكون ملك للهيئات العامة التى تدير هذه الموانى ، وتلك الهيئات من أشخاص القانون العام ولذلك كان من المنطقى أن تعد رسوم القطر المقررة لصالح هذه الهيئات من الحقوق الممتازة ، علما أن رسوم القطر لا تعتبر من الحقوق الممتازة إلا إذا كان القطر إجباريا وكانت السفينة القاطرة مملوكة لأحدى الهيئات العامة أما إذا كان القطر أختياريا خارج منطقة القطر الإجبارى ومن قاطرة غير مملوكة لهيئة الميناء فإن المقابل المستحق عنه لا يتمتع بحق الأمتياز(١) المذكور .

١٩١- مصاريف الحراسة(٢) والصيانة هى تلك المصروفات التى تنفق بقصد المحافظة على السفينة بعد رسوها فى الميناء وتسريح بحارتها ، أما مصاريف الصيانة فهى تلك التى تستلزمها أعمال الصيانة بالسفينة ، وقرر المشرع هذا الأمتياز ليطمئن القائمين بالحراسة والصيانة على الحصول على حقوقهم حتى لا يتراخوا فى القيام بهذه المهام الضرورية لسلامة السفينة وبقائها.

أما فيما يتعلق بالخدمات البحرية الأخرى فيجب أولا تفسير هذه العبارة بدقة ويقصد بها فى نظرنا المصروفات التى لا تندرج تحت النصوص الأخرى

---

(١) د. سمير الشرقاوى بند ١٠٣ .

(٢) على عكس القانونين الفرنسى والمصرى لا تتمتع مصاريف الحراسة فى الولايات المتحدة بإمتياز من المرتبة الثانية إلا إذا سمحت بمواصلة الرسالة من أجل المصلحة المشتركة للدائنين .

راجع : T.ETLEY-W-, maritime liens and claims, B.L.C. Londres 1985 P. 50.

الواردة فى المادة ٢١ بحرى كرسوم الإرشاد والقطر ، كما يجب التضييق فى تفسير هذه العبارة التى من شأنها أدخال كثير من المصروفات التى تتمتع بحق الأمتياز علما بأن الأمتياز استثناء والأستثناء يفسر فى أضيق الحدود وعلى ذلك تشمل هذه الخدمات تلك التى تقدم للسفينة منذ دخولها آخر ميناء(١) وقبل بيعها قضائيا .

والملاحظ أن هذه الحقوق الأربعة(٢) سابقة الذكر تعتبر فى نفس المرتبة (المرتبة الثانية) وعلى ذلك يجب عند تزاحمها فى التوزيع أن يتم التوزيع بينها بحسب نسبة كل منها ، وقد نصت على ذلك صراحة المادة ٣٤ بحرى .

المطلب الثالث

أمتيازات المرتبة الثالثة

« الديون الناشئة عن عقود العمل على السفينة »

١٩٢- تنص الفقرة الثالثة من المادة ٢٩ على هذه الطائفة من الحقوق الممتازة وهى الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة(٣)

---

(١) مارتين ريمو بند ٢٧٣ .

(٢) القانون الملغى للإمتيازات البحرية كان يسوى بين هذه الحقوق الأربعة والمصروفات القضائية ويعتبرها جميعا من أمتيازات المرتبة الأولى ولكن القانون الحالى أسوة بالقانون الفرنسى أعتبر المصروفات القضائية لبيع السفينة وتوزيع ثمنها وحدها من المرتبة الأولى على سائر الحقوق . راجع د. رفعت أبادير السابق ص١٣٤ .

(٣) كان القانون الملغى يقصر الامتياز على أجور الربان والبحارة فقط ولكن القانون الحالى توسع فى هذا الحق وجعله مقرر لكل من يرتبط بعقد عمل على السفينة بصرف النظر عن نوع هذا العمل ، كما أن القانون الملغى كان يجعل أمتياز أجور البحارة فى المرتبة الثانية ولكن القانون الحالى جعله فى المرتبة الثالثة كما رأينا وهو يتفق فى ذلك مع اتجاه القانون فى المادة ٣/٣١ من قانون ٣ يناير سنة ١٩٦٧ ولكنه يختلف عن الترتيب الوارد فى معاهدة بروكسل سنة ١٩٢٦ والقانون المصرى رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ لأن هذين الأخيرين يجعلان لأجور البحارة إمتيازا من المرتبة الثانية .

وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة .

ويستفاد من هذا النص أن حق الأمتياز مقرر ليس لحقوق الربان والبحارة فقط كما كان ينص القانون الملغى وإنما يشمل كل من تربطهم عقود عمل على السفينة ولو كانوا من غير الربان والبحارة ويكون عملهم يتم فى البحر وأثناء الرحلات البحرية ومن أمثلة ذلك طبيب السفينة ومساعدية ومن يقدمون أعمال فنية أو مادية على السفينة ، أثناء الرحلات البحرية من عمال النظافة والطهى ، كما أن حق الأمتياز لا يقتصر على ما يحصل عليه العامل على السفينة سواء كان مرتبا شهرياً أو بالرحلة وانما يمتد إلى كافة المبالغ التى يستحقها وتعد من ملحقات الأجر أو مستلزماته كالتعويضات والحوافز والمكافآت ونفقات ترحيل الملاحيين(١) وأقساط التأمينات الاجتماعية(٢) ، ويجد هذا الامتياز تبريره فى حماية حقوق العاملين على السفينة نظرا لحاجتهم الشديدة لهذه المستحقات وتمكينا لهم من الحصول على ثمرة كدهم(٣) ، وذلك لما يبذلوه من جهد فى المحافظة على السفينة وسلامة الرسالة البحرية ، وعلى العكس من ذلك لا يفيد من هذا الامتياز العاملين على البر(٤) من تابعى المجهز أو غيرهم من العمال الذين يعملون فى ترسانات بناء السفن وذلك لأن عملهم لا يتم على السفينة أثناء قيامها برحلاتها البحرية ، وتعتبر مستحقات البحارة وغيرهم من العاملين على السفينة فى مرتبة واحدة ، بمعنى أنه عند عدم كفاية الضمان تشترك هذه الديون جميعا فى التوزيع بنسبة كل دين منها(٥) .

---

(١) د. أكثم الخولى بند ٧٨ .

(٢) نقض تجارى فرنسى ١٩٦٦/١٠/١٠ دالوز ١٩٦٧ ص٥٧ تعليق روديير .

(٣) المذكرة الإيضاحية بند ٣٨ .

(٤) المستشار كمال حمدى بند ١٣٠ .

(٥) د. سمير الشرقاوى بند ١٠٥ .

المطلب الرابع

أمتيازات المرتبة الرابعة

مكافآت الإنقاذ وحصة السفينة فى الخسارات المشتركة

١٩٣- وقد نصت الفقرة الرابعة(١) من المادة ٢٩ على هذه الحقوق الممتازة وهى نوعين :

الأول يتعلق بالمكافآت المستحقة عن الإنقاذ والثاني وهو حصة السفينة فى الخسارات المشتركة(٢) . والحكمة من تقرير هذه الأمتيازات هى أنه لولا تقديم الغير يد العون لإنقاذ السفينة مما تتعرض له من مخاطر أو التضحية ببعض أجزاء السفينة أو حمولتها أو انفاق بعض المصروفات الاستثنائية لإنقاذها هى وبقية الشحنة لهلكت السفينة وضاع ما عليها من حقوق الدائنين وبالتالي فمن المنطقى أن تكون لأصحاب مكافآة أنقاذ السفينة وحصتها فى الخسارات المشتركة أولوية فى الحصول على حقوقهم على غيرهم من الدائنين الأقل أهمية لأنه بهذه المصروفات تم المحافظة على ضمانه(٣) لصالح جميع الدائنين .

---

(١) لم تكن هذه الحقوق من الحقوق الممتازة فى ظل القانون البحرى الملغى وكان الرأى مستقرا على أعتبارها ممتازة استنادا إلى قواعد القانون المدنى (م١١٤٠) وذلك بعد الأمتيازات البحرية ، أما قانون الأمتيازات البحرية رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ فكان يعتبرها فى المرتبة الثالثة من الحقوق الممتازة .

(٢) يتفق القانون البحرى الحالى مع القانون الفرنسى الصادر فى ٣ يناير سنة ١٩٦٧ فى أعتبار مكافآت الأنقاذ وحصة السفينة فى الخسارات المشتركة من أمتيازات المرتبة الرابعة (V.l'art. 31 al. 4) .

(٣) Rodiere et Du Pontavice precis Dalloz op. cit. no 123 .

المطلب الخامس

إمتيازات المرتبة الخامسة

التعويضات المستحقة عن حوادث الملاحة والتلوث وغيرها من التعويضات المستحقة لأصحاب الشأن بسبب الأضرار المادية والبدنية

١٩٤- تنص الفقرة الخامسة من المادة ٢٩ على امتيازات المرتبة الخامسة وهي تتعلق بثلاثة أمور منشأها الأضرار الناشئة عن الفعل الضار والتى تتأس فيها فكرة التعويض على الربط بين الشئ سبب الضرر والدين الناجم عن حصول الضرر ، وذلك بأن يكون للمضرور حق أمتياز يستوفيه من قيمة الشئ سبب الضرر وهو السفينة ، وهى فكرة مستمدة من القانون الأنجليزى الذى يقرر أمتيازا للتعويض الناشئ عن الخطأ التقصيرى خلافا للتشريعات اللاتينية التى تقرر الأمتياز فقط للديون الناشئة عن الإلتزامات العقدية ، والتعويضات التى تتمتع بأمتياز على السفينة تقوم على فكرة الربط(١) بين الشئ محل الأمتياز والدائن صاحب الحق الممتاز هى :

١٩٥- أ- التعويضات المستحقة عن حوادث الملاحة والتلوث :

فمالك السفينة الذى لحق سفينته ضرر من جراء اصطدامها بخطأ صادر من سفينة أخرى له حق أمتياز على السفينة مرتكبة الخطأ . كذلك المضرور من جراء التلوث البحرى سواء من أشخاص القانون العام أو الخاص يتمتع بحق امتياز بالتعويض على السفينة مرتكبة التلوث ، ويضاف إلى التصادم والتلوث غيرهما من الحوادث البحرية الأخرى كالغرق والجنوح ، وإذا كان المشرع

---

(١) Martine Remond . Gouilloud op. cit. no 275.

خص التصادم والتلوث بالتحديد فذلك نظرا لكثرة وقوعهما فى العمل الأمر الذى يجعل لهما أهمية خاصة(١) بين الحوادث البحرية .

١٩٦- (ب) التعويضات المستحقة عن الأضرار التى تلحق منشآت الموانئ أو الأحواض وطرق الملاحة : والمقصود بذلك التعويضات التى تنشأ عن الأضرار التى تحدثها السفينة بمنشآت(٢) الموانئ أو الأحواض(٣) أو طرق الملاحة(٤) فهذه التعويضات تتمتع بحق امتياز على السفينة مرتكبة الخطأ ، وهذا الامتياز من المرتبة الخامسة شأنه شأن امتياز تعويضات التصادم والتلوث ، ويدخل أيضا فى هذا المتياز المبالغ(٥) المستحقة عن رفع عوائق الملاحة رغم عدم النص(٦) عليها صراحة فى المادة ٢٩ بحرى وذلك لأن عوائق الملاحة كحطام سفينة غارقة تنشأ عن حادث من حوادث الملاحة .

١٩٧- (جـ) التعويضات المستحقة عن الإصابات البدنية التى تصيب الركاب والطاقم : كثيرا ما يترتب على الحوادث البحرية كالتصادم والجنوح أصابات بدنية تصيب الركاب والطاقم كالكسور والجروح وقد تصل إلى الوفاة ، والتعويضات المستحقة عن هذه الإصابات تتمتع بحق أمتياز من

---

(١) د. سمير الشرقاوى ص١١٨ .

(٢) المبانى الموجودة فى الميناء كمبنى الجمارك أو الإرشاد .

(٣) ويقصد بالأحواض الأماكن التى تأوى اليها السفن للقيام بعمليات الإصلاح والصيانة .

(٤) الطرق الملاحية هى الطرق التى تقع فى المياه الإقليمية والتى تخضع لإشراف الدولة وعنايتها وتلتزم السفن بإتباعها أثناء السير (راجع المستشار كمال حمدى بند ١٣٢) .

(٥) د. سمير الشرقاوى ص١١٩ .

(٦) كان القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ ينص خلافا عن الفقرة الخامسة من المادة ٢٩ بحرى على مصاريف رفع عوائق الملاحة التى تسبب بخطأ السفينة .

المرتبة الخامسة على السفينة مرتكبة التصادم أو غيرها من الحوادث البحرية سابقة الذكر يستوى فى ذلك أن تكون من حق الركاب والطاقم أو ورثتهم(١).

(د) التعويضات المستحقة عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة(٢) :

تنص المادة ٥/٢٩ على حق أمتياز من المرتبة الخامسة على السفينة مرتكبة الخطأ وذلك لاستيفاء التعويضات المستحقة لملاك البضائع أو الأمتعة(٣) بسبب هلاك البضائع أو الأمتعة(٤) أو تلفها من جراء أحد الحوادث البحرية ، والأمتياز يشمل التعويضات المستحقة عن الهلاك والتلف دون التأخير(٥) .

المطلب السادس

أمتيازات المرتبة السادسة

الديون الناشئة عن العقود التى يبرمها الربان والعمليات التى يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة وكذلك الديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يؤديها وكيل السفينة طبقا للمادة ١٤٠ بحرى

---

(١) د. أكثم الخولى بند ٨٠ .

(٢) Rodiere et du Pontavice op. cit no 124 , 5.

(٣) ويقصد بالأمتعة ما يحمله المسافر من حقائب وطرود مسجلة أو غير مسجلة أو سيارات أو ودائع لدى الربان .

(٤) من الجدير بالذكر أن القانون البحرى القديم كان ينص على أمتياز التعويضات المستحقة لملاك البضائع بسبب هلاكها أو تلفها دون الأمتعة (المادة الخامسة فقرة (١)) ولكن القانون الحالى أضاف الأمتعة مما يعتبر توسعاً فى حق الأمتياز من القانون الحالى لصالح ملاك هذه الأمتعة وهذا التوسع بدأ منذ قانون الأمتيازات البحرية رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ .

(٥) شوفو المرجع السابق بند ١٩٠ ، د. على يونس بند ٢٤٠ ، د. أكثم الخولى بند ٨٠ .

١٩٨- تنص المادة ٦/٢٩ من قانون التجارة البحرية على ديون المرتبة السادسة من الأمتيازات البحرية وهى تشمل نوعين من الديون :

النوع الأول : هو الديون الناشئة عن العقود التى يبرمها الربان من أجل صيانة السفينة أو لمتابعة السفر ، وكذلك العمليات التى يقوم بها تحقيقا لهذا الغرض ، والحكمة من تقرير هذا الأمتياز هى تمكين الربان وهو بعيد عن ميناء التسجيل من الحصول على الأئتمان اللازم لمواصلة الرحلة البحرية ، واستمرار صيانة السفينة حتى تقدر على متابعة هذه الرحلة ، ويشترط المشرع لنشوء حق الأمتياز فى هذه الحالة ثلاثة شروط هى :

١- أن ينشأ الحق خارج الميناء الأصلى للسفينة ، ويقصد بالميناء الأصلى ميناء تسجيل السفينة أو موطنها ، والحكمة من ذلك هى أن بعد المتعاقد مع الربان عن مالك السفينة هو الذى أستلزم حصوله على هذا الأمتياز ، أما لو كان فى ميناء التسجيل لطلب من المالك ترتيب حق رهن(١) على السفينة دون أن يكون فى حاجة إلى نشوء هذا الأمتياز .

٢- أن ينشأ الحق من تصرف أو عمل يقوم به الربان(٢) ويدخل فى

---

(١) شوفو بند ١٩١ .

(٢) فلابد لتقرير الأمتياز من ثبوت صدور العمل أو التصرف الذى نشأ عنه الدين إلى الربان ، فإذا لم يثبت أن ما تم توريده للسفينة كان بناء على طلب الربان أو أمر منه فإن دين المورد لا يكون ممتازا طبقا للمادة ٦/٢٩.

راجع : Paris 7 Vov. 1986, D.M.F. 1987 - 502.

و Aix, octobre 1984, D.M.F. 1986 , 657.

وكذلك د. رفعت أبادير ص١٣٧ هامش .

حدود سلطاته القانونية ، أما إذا كان خارج(١) هذه السلطات(٢) فلا يلتزم به المجهز ولا محل إذا لنشأة حق الأمتياز .

٣- أن يكون الحق الناشئ من تصرف الربان قد اقتضته الحاجة الفعلية لصيانة السفينة أو متابعة السفر ، من ذلك ضرورة إصلاح السفينة أو شراء الوقود اللازم لمتابعة الرحلة البحرية ، أما إذا كان تصرف الربان لا يهدف إلا إلى تحسين السفينة ، كشراء جهاز لتحسين خدمتها دون أن يكون ضروريا لسيرها(٣) فإن مثل هذا التصرف لا يترتب عليه نشوء حق الأمتياز المذكور .

ومتى توافرت هذه الشروط الثلاثة نشأ حق الأمتياز يستوى فى ذلك أن يكون الربان غير مالك للسفينة كما هو الوضع المعتاد أو يكون مالكا لها ، ويستوى أيضا أن تكون المبالغ التى يضمنها الأمتياز مستحقة للربان نفسه لقيامه بإنفاقها من ماله الخاص أو مستحقة للغير كالموردين أو من قاموا بإصلاح السفينة ، أو أحد البنوك(٤)الذين قاموا بإقراض الربان .

١٩٩- النوع الثانى من الديون الذى تنص عليه المادة ٦/٢٩ ويتمتع بحق أمتياز على السفينة هو تلك الديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يقوم بها وكيل السفينة وفقا للمادة ١٤٠(٥) من القانون البحرى ،

---

(١) Du Pontavice op. cit., no 151.

(٢) راجع المادة ٩٩ التى تبين سلطات الربان وأختصاصاته .

(٣) نقض مدنى فرنسى فى ٢ فبراير سنة ١٩٦٥ D.M.F. ، ١٩٦٥- ٢٧٨ ، نقض فرنسى فى ١٨ مارس سنة ١٩٦٣ D.M.F. - ١٩٦٣ - ٣٩٦ .

(٤) د. أكثم الخولى بند ٨١ .

(٥) تنص المادة ١٤٠ من القانون البحرى على أن يقوم وكيل السفينة بوصفه وكيلا عن المجهز بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة .

وهى الأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة ، وهذا الأمتياز جاء به قانون التجارة البحرية الحالى ولم يكن معروفا من قبل سواء فى ظل التقنين البحرى الملغي أو فى ظل قانون الامتيازات البحرية رقم ٣٥ لسنة ١٩٥٠ ، وسبب إدراجه فى القانون الحالى هو التطور الذى لحق وظائف الربان فى العصر الحديث ، ففي الوقت الحاضر وبسبب ضيق الوقت الذى تبقى فيه السفينة فى الميناء كما تقتصر وظائف الربان على قيادة السفينة وادارتها خلال الرحلة البحرية ، أما المسائل الأخرى التى كانت تدخل فى الوظيفة التجارية للربان أصبحت تدخل فى أختصاص وكيل السفينة ، ومنها إصلاح السفينة وصيانتها وتزويدها بالمؤن والوقود وإبرام مشارطات الإيجار وعقود النقل ، وحماية لحقوق الدائنين بهذه المبالغ قرر لها المشرع امتيازا على السفينة من المرتبة السادسة بشرط أن تدخل هذه الأعمال فى اختصاص وكيل السفينة وفقا للمادة ١٤٠ بحرى ، ولا يشترط لنشوء هذا الامتياز أن يقوم الوكيل بتلك الأعمال خارج ميناء تسجيل السفينة أو فى غيبة المجهز(١) .

---

(١) د. سمير الشرقاوى بند ١٠٧ .

المبحث الثانى

ترتيب الامتيازات البحرية

٢٠٠- تنقسم دراستنا فى هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب : المطلب الأول يتناول ترتيب الأمتيازات البحرية التى تنشأ فى رحلة واحدة . المطلب الثانى ترتيب الأمتيازات البحرية التى تنشأ خلال رحلات متعددة . المطلب الثالث حقوق الامتياز المدنية ومدى تطبيقها بجانب حقوق المتياز البحرية .

المطلب الأول

ترتيب الامتيازات البحرية التى تنشأ خلال رحلة واحدة

٢٠١- نظمت المادة ٣٤ من قانون التجارة البحرية ترتيب الامتيازات البحرية خلال رحلة واحدة بقولها :

(١) ترتب الديون الممتازة المتعلقة برحلة واحدة وفقا للترتيب الوارد فى المادة ٢٩ من هذا القانون .

(٢) وتكون للديون المذكورة فى كل بند من المادة ٢٩ مرتبة واحدة وتشترك فى التوزيع بنسبة قيمة كل منها .

(٣) وترتب الديون الواردة فى البندين ٤،٦ من المادة ٢٩ بالنسبة إلى كل بند على حدة وفقا للترتيب العكسى لتاريخ نشوئها .

(٤) وتعد الديون المتعلقة بحادث واحد ناشئة فى تاريخ واحد .

ويستفاد من هذا النص أن المشرع راعى القواعد التى تبنتها اتفاقية بروكسل فى ترتيب الامتيازات البحرية والتى تتأسس على الترتيب القانونى الوارد فى نص المادة ٢٩ بصرف النظر عن مصالح ذوى الشأن مع تقديم

الامتياز البحرى دائماً على الرهن(١) البحرى ، وقد راعى المشرع قاعدة أساسية مقتضاها أن ديون كل رحلة بحرية تعتبر وحدة مستقلة بذاتها .

٢٠٢- هكذا نلاحظ أن حقوق الامتياز الناشئة خلال رحلة واحدة يكون ترتيبها بحسب مجموعة الامتيازات التى تنتمى إليها ، فإذا كانت مثلا تنتمى إلى المجموعة الأولى (الفقرة الأولى كانت من امتيازات المرتبة الأولى واذا كانت تنتمى إلى المجموعة الثالثة كانت من امتيازات المرتبة الثالثة وهكذا) ، وتعتبر حقوق الأمتياز المنتمية إلى مجموعة واحدة أو مرتبة واحدة متساوية فيما بينها ، بمعنى أنه عند استيفاء الديون المضمونة بهذه الامتيازات يوزع الضمان العام المكون من الثروة البحرية على كل دين بحسب نسبته ، فإذا كان هناك ثلاث ديون مثلا هى ستمائة وربعمائة وثلثمائة جنيه توزع الديون حسب النسب الآتية ٦ : ٤ : ٣ ، ويستثنى من ذلك الديون المستحقة عن مكافآت الانقاذ وحصة السفينة فى الخسارات المشتركة (بند ٤ مادة٢٩) والديون المترتبة على العقود التى يبرمها الربان وما يجريه من عمليات خارج ميناء التسجيل كذلك الديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يؤديها وكيل السفينة طبقاً للمادة ١٤٠ بحرى (بند٦) ، فالملاحظ أن ديون كل من هذين البندين ليست فى مرتبة واحدة بل إنها ترتب داخل كل بند وفقا للتاريخ العكسى لتاريخ إنشائها ، فهذه الامتيازات ينطبق عليها عند التزاحم بينها مبدأ الترتيب العكسى أو تقديم الامتياز الأحدث على الأقدم فى التاريخ فيتقدم حق من قام بإنقاذ السفينة وإصلاحها قبل وصولها ميناء الاستغلال (وهى فى رحلة العودة على امتياز من قام بإنقاذها أو إصلاحها أو بتزويدها بالوقود وهى فى رحلة الذهاب) ، وفى تطبيق هذه القاعدة توفير للائتمان

---

(١) مارتين ريمو بند ٢٨٠ .

الدائم والمتجدد للسفينة أثناء رحلتها ، وذلك لأن صاحب الامتياز الأخير مقدم على أصحاب الامتيازات السابقة عليه من نفس المرتبة ، كما أن أصحاب الامتيازات الأقدم في التاريخ لهم مصلحة فى مواصلة السفينة رحلتها ووصولها سالمة إلى الجهة المقصودة لاستيفاء حقوقهم منها ، أما إذا كانت الديون متعلقة بحادث واحد فإنها تتساوى فى المرتبة بإعتبارها ناشئة فى تاريخ واحد .

المطلب الثانى

ترتيب الامتيازات البحرية التى تنشأ خلال رحلات متعددة

٢٠٣- تنظم المادة ٣٥ من قانون التجارة البحرية ترتيب الامتيازات البحرية التى تنشأ خلال رحلات متعددة وتنص فى هذا الخصوص على أن « الديون الممتازة الناشئة عن أية رحلة تتقدم الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة (فقرة ١) » .

كما تنص على أنه « ومع ذلك فالديون الناشئة عن عقد عمل واحد يتعلق بعدة رحلات تأتى كلها فى المرتبة مع ديون أخر رحلة » .

يتضح من هذا النص أن المبدأ المتبع فى ترتيب حقوق الامتياز الناشئة عن رحلات متعددة هو مبدأ الترتيب العكسى(١) لحقوق الامتياز بمعنى أن حقوق الامتياز التى تنشأ فى الرحلة الأخيرة أيا كانت مرتبتها تقدم على غيرها من الحقوق الناشئة فى رحلات سابقة وأيا كانت مرتبة هذه

---

(١) يستمد مبدأ الترتيب العكسى من النظرية الألمانية التى تعتبر كل رحلة تقوم بها السفينة مجموعة قانونية قائمة بذاتها بما لها من حقوق وما عليها من التزامات وأن كل مجموعة قانونية تتقدم السابقة عليها (روديير بند ١٣٥ ، د. على البارودى بند ٢٠٢، د. مصطفى طه بند ٨٦ .

الحقوق أيضا(١) ، ويقصد بالرحلة البحرية فى هذا الصدد بدء رحلة السفينة من ميناء الاستغلال وانتهاؤها بالعودة إلى هذا الميناء لكى تبدأ رحلة جديدة ، فالرحلة البحرية تشمل رحلة الذهاب والعودة وليس مجرد وصول السفينة إلى جهة الوصول(٢) فالرحلة البحرية هى رحلة السفينة التى تنتهى بعودتها إلى ميناء الإستغلال ، وليست رحلة البضاعة(٣) التى تنتهى ببلوغها ميناء الوصول ، وتحديد الرحلة بالمعنى السابق لا ينصرف إلا إلى الملاحة فى أعالى البحار(٤) دون المُلاحة الساحلية أو ملاحة الصيد التى تقوم برحلات دورية تستغرق فترات قصيرة(٥) .

٢٠٤- وقد ورد فى الفقرة الثانية من المادة ٣٥ بحرى أستثناء على مبدأ الترتيب العكسى(٦) يتعلق بديون العاملين الناشئة عن عقد عمل واحد لجملة رحلات مقتضاه مساواتها جميعا فى المرتبة مع ديون أخر رحلة ، وبالتالى تتقدم على الامتيازات الناشئة عن رحلات سابقة حتى ولو كان بعض هذه الحقوق قد نشأ خلال الرحلات السابقة ، ولكنها تظل على مرتبتها الثالثة بالنسبة لامتيازات أخر رحلة ، والحكمة فى تقرير هذا الاستثناء هو اعتبارات إنسانية تتمثل فى اعطاء العاملين على سطح السفينة ضمانا قويا فى الحصول على كل ما ينشأ لهم من حقوق من قبل المجهز مصدرها عقد الاستخدام

---

(١) د. أكثم الخولى بند ٨٣ .

(٢) ريبير جزء (٢) بند ١١٤٦ .

(٣) تمبرلى بند ٢١٦ .

(٤) د. على يونس بند ٢٥٩ .

(٥) د. سمير الشرقاوى بند ١٠٤ ، ود. أكثم الخولى بند ٨٣ .

(٦) والذى يقضى بأفضلية الحقوق الممتازة الناشئة خلال المرحلة الأخيرة عن الحقوق الممتازة الناشئة خلال الرحلات السابقة .

البحرى وذلك بتمكينهم من الحصول على أكبر قدر(١) من حقوقهم ، وذلك مع مراعاة أن تكون تلك الحقوق ناشئة عن عقد استخدام واحد ، أما إذا كانت ناشئة عن عقود استخدام متعددة كما لو كان العامل قد عين على السفينة ونشأ له حق قبل المجهز ثم فصل وعين مرة أخرى بعقد ثانى ونشأ له حقوق مالية فإنه لا يستفيد من هذا الاستثناء .

المطلب الثالث

حقوق الامتياز المدنية ومدى تطبيقها

بجانب حقوق الامتياز البحرية

٢٠٥- يتضمن التقنين المدنى مجموعة من حقوق الامتياز التى ترد على المنقول (المواد ١١٣٨-١١٤٦) وتختلف الامتيازات المدنية عن الامتيازات البحرية من زاويتين(٢) .

الأولى : هى ضعف الامتيازات المدنية عن الامتيازات البحرية من حيث أنها لا تخول للمتمتعين بها حق التتبع .

الثانية : تتميز الامتيازات المدنية عن الامتيازات البحرية من حيث عدم خضوعها للتقادم القصير ولا لإجراءات التطهير التى تخضع لها الامتيازات البحرية .

والسؤال الآن : هل يجوز تقرير حقوق الامتياز المدنية بجانب حقوق الامتياز البحرية أم لا ؟

---

(١) د. رفعت أبادير ص١٤١ .

(٢) د. أكثم الخولي بند ٨٤ .

أجاب رأى بالإيجاب (١) وذلك مشروط بوضع الامتيازات المدنية فى الترتيب بعد الامتيازات البحرية والرهن البحرى ، واستند هذا الرأى إلى أن قانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ للامتيازات والرهون البحرية لم ينص صراحة على استبعاد تطبيق الامتيازات المدنية .

٢٠٦- ولكن الرأى الراجح فى الفقه على استبعاد تطبيق الامتيازات المدنية بجانب الامتيازات البحرية وبعد الرهن البحرى ، وهذا الرأى اعتمد على عدة حجج هى :

أولاً : صراحة نص المادة الأولى من قانون الامتيازات البحرية رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ والتى حلت محلها المادة ٢٩ من قانون التجارة البحرية الحالى وذلك فى اعتبار الحقوق الواردة فيها ممتازة « وحدها » أى دون غيرها من الحقوق الممتازة وفقا للقواعد العامة(٢) .

ثانياً : تنظيم قانون الامتيازات البحرية لبعض الامتيازات الواردة فى القانون المدنى كامتياز المصروفات القضائية والخزانة العامة والمبالغ المستحقة للمستخدمين دليل على نية المشرع البحرى فى عدم الرغبة فى تطبيق نصوص القانون المدنى المتعلقة بهذه الامتيازات ، فلو أن قانون الامتيازات البحرية أراد تطبيق الامتيازات المدنية لما نظم الامتيازات البحرية المماثلة لها ولأحال(٣) بشأنها إلى القانون المدنى ، ولذلك نرى مع غالبية

---

(١) د. مصطفى طه أصول القانون البحرى الجزء الثانى بند رقم ٧٤٢ .

(٢) د. أكثم الخولى بند ٨٤ .

(٣) د. على البارودى بند ٢٠٣ .

الفقه(١) أن حقوق الامتياز البحرية هى وحدها التى ترد على الثروة البحرية دون الامتيازات المدنية ، وهذا الرأى لا يدعمه كفاية عدد الامتيازات البحرية فحسب بحيث لا تكون هناك حاجة لتطبيق أمتيازات القانون المدنى وانما أيضا ذاتية القانون البحرى وخصوصية أحكامه التى تحول دون تطبيق أحكام القانون المدنى فى المسائل المنظمة من قبل المشرع البحرى بنصوص صريحة .

٢٠٧- هكذا نخلص إلى أن الامتيازات البحرية الواردة فى المادة ٢٩ بحرى وعلى سبيل الحصر هى وحدها التى يمكن أن ترد على الثروة البحرية دون امتيازات القانون المدنى ، ومع ذلك فليس هناك ما يمنع فى بعض الحالات من تطبيق امتيازات القانون المدنى ولكن ليس على السفينة وانما على الثروة البرية للمجهز كما هو الحال فى امتياز الديون الناشئة عن عقد الاستخدام البحرى ، فيجوز للعاملين على السفينة فضلا عما لهم من حق امتياز على السفينة من المرتبة الثالثة أن يطالبوا أيضا المجهز وفقا لنص المادة ١١٤١ مدنى وينفذوا بحقوقهم على ثروته البرية التى تتمثل فيما يملك من عقارات ومنقولات(٢) .

اثبات حقوق الامتياز :

٢٠٨- تقضى المادة رقم ٣٠ من قانون التجارة البحرية « بأن لا تخضع حقوق الامتياز لأى إجراء شكلى أو لأى شرط خاص بالاثبات » .

---

(١) د. على يونس بند ٢٩٥ وما يليه ، د. على جمال الدين بند ١٣٥ ، د. أكثم الخولى بند ٨٤ ، د. على البارودى رقم ٢٠٣ ، د. سمير الشرقاوى بند ١١١ .

(٢) د. سمير الشرقاوى بند ١١١ .

ومقتضى هذا النص أن التشريع البحرى الحالى خلافا للتقنين البحرى الملغى(١) قد أعفى اثبات حقوق الامتياز البحرية من اتخاذ أى اجراء شكلى (كالشهر) مراعيا فى ذلك أن الامتيازات البحرية تنصب فى الأصل على مال منقول ، وعلى ذلك فإعمال الامتيازات البحرية السابق ذكرها فى المادة ٢٩ بحرى لا يتوقف على اثبات وجود هذه الحقوق بأوجه معينة أو بإجراءات محددة إذ يفترض فى القاضى العلم بالحقوق المشمولة بالامتياز اذ ربط القانون البحرى امتياز المدين(٢) بطبيعة هذا الدين وليس بأوجه ثبوته .

---

(١) كانت المادة السادسة من التقنين البحرى الملغى تقضى بأنه لا يجوز العمل بمقتضى الامتياز المقرر للديون الممتازة إلا إذا ثبتت تلك الديون بالأوجه التى حددتها ، بمعنى أن الدائن الذى لم يثبت دينه بأحد الوجوه المحددة يعد دائنا عاديا وليس دائنا ممتازا وقد جاء بعد ذلك القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ فألغى المادة السابقة وقضى فى المادة الثانية منه بعدم خضوع حقوق المتياز لأى شرط خاص بالإثبات فيما عدا الأحوال التى يحدد لها القانون اتخاذ اجراءات خاصة أو أوجه ثبوت معينة .

(٢) د. رفعت أبادير ص١٤٣ .

الفصل الثانى

محل الامتياز

٢٠٩- الثروة البحرية : تعتبر الثروة البحرية وفقا لنص المادتين(١) ٣١، ٣٢ من قانون التجارة البحرية المحل الذى تنصب عليه الامتيازات البحرية ، وتتكون الثروة البحرية fortune de mer من مجموعة عناصر نصت عليها المادتين السابقتين أهمها السفينة وملحقاتها والاجرة وكذلك ملحقات كل من السفينة والأجرة .

أولاً السفينة :

٢١٠- ينصب الامتياز على السفينة أيا كان تخصيصها(٢) ، وملحقاتها بمعناها القانونى وهو كل ما يلزم لتسيير السفينة واستغلالها ، والسفينة التى يقع عليها الامتياز هى التى نشأ الحق الممتاز(٣) بسببها دون غيرها من سفن المجهز(٤) ولا ينقضى الامتياز على السفينة بهلاكها وتحولها الى حطام بل ينتقل الى حطامها(٥) أو ثمن(٦) هذا الحطام ، وتعتبر السفينة

---

(١) المادة الثالثة من القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ .

(٢) بونتافيس المرجع السابق بند ١٤٣ .

(٣) د. أكثم الخولى بند ٨٦ .

(٤) تشورلى وجايلز ص٤٩ .

(٥) ريبير جزء (١) بند ١١٥٢ .

(٦) د. سمير الشرقاوى بند ١١٤ .

وقد نصت المادة ٣٩ بحرى على حق الادارة البحرية المختصة فى حبس حطام السفينة ضمانا لمصاريف ازالته أو انتشاله أو رفعه ولها بيعه اداريا بالمزاد والحصول على دينها من الثمن بالأفضلية على الدائنين الأخرين ... الخ .

وعاء للامتياز سواء كان مستغلها مالكا لها أو غير مالك (مستأجرا(١)) ومع ذلك تستثنى الحالة التى يكون فيها مستغل السفينة غاصبا لها ويكون الدائن سيئ النية يعلم وقت نشوء حقه أنه يتعامل مع حائز غير شرعى للسفينة (المادة(٢) ٤٠ بحرى) .

ثانيا : الأجرة .

٢١١- ويقصد بالأجرة محل الامتياز أجرة نقل البضائع والأشخاص الخاصة بالرحلة التى نشأ خلالها الدين (م ٣١ بحرى) والأجرة المقصودة فى هذا الخصوص هى الأجرة الإجمالية(٣) وليست الأجرة الصافية بعد خصم مصاريف الرحلة . واستثناء من تقرير الأمتياز على الأجرة الخاصة بالرحلة التى نشأ خلالها الحق الممتاز أجاز المشرع طبقا للمادة ٣/٢٩ من القانون امكانية تقرير امتياز العاملين على سطح السفينة على مجموع أجور النقل المستحقة عن الرحلات التى تتم خلال عقد عمل واحد ، على أن مباشرة الامتياز تستلزم بقاء الأجرة مستحقة الدفع تحت يد المدين بها سواء كان شاحنا أو مسافرا أو تكون مازالت فى يد الربان ممثل المالك(٤) (وكيل المجهز) وذلك للتنفيذ عليها عن طريق حجز ما للمدين لدى الغير ، أما انتقالها الى يد المجهز فانه يحول دون شك من مباشرة هذا الامتياز .

---

(١) بونتافيس بند ١٤٤ ، شوفو بند ١٩٦ .

يقصد المستأجر الأصلى راجع مادة ٤٠ بحرى .

(٢) تقابل المادة ١١ من قانون الامتيازات والرهون البحرية رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ .

(٣) ريبير جزء (١) بند ١١٥٢ .

(٤) المادة ٣٣ بحرى .

ثالثا : ملحقات السفينة وأجرة النقل :

٢١٢- وقد نصت المادة ١/٣٢ بحرى على أن يعد من ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل ما يأتى :

(أ) التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التى لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل .

هكذا يرد الامتياز على التعويضات المستحقة لمالك السفينة عما أصابها من أضرار مادية ، وذلك مشروط بعدم إصلاح السفينة ، أما إذا كان الإصلاح قد تم فيرد الأمتياز على السفينة وحدها وكذلك يرد الأمتياز على حق المجهز فى التعويض المستحق له عن خسارة أجرة النقل بسبب خطأ الشاحن أو خطأ الغير .

(ب) التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارات المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل :

٢١٣- ويقصد بهذه التعويضات المبالغ التى تستحق لمالك السفينة من جراء الأضرار المادية التى اصابت السفينة بسبب حادث معين (كالجنوح عمدا بالسفينة) الهدف منه إنقاذ السفينة والشحنة معا ، ولم تكن السفينة قد تم إصلاحها من هذا الحادث ، أما إذا كانت السفينة قد تم إصلاحها فلا تعويض، والأمتياز ينصب على السفينة فحسب ، كذلك بالنسبة لأجرة نقل البضائع التى القى بها الربان من أجل السلامة العامة للسفينة إذا كانت هذه الأجرة لا تستحق إلا فى ميناء الدخول فالتعويض عن أجرة البضائع يكون وعائا للأمتياز البحرى .

(جـ) المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال الإنقاذ التى حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان والبحاره وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة :

فإذا قامت السفينة بإنقاذ(١) سفينة أخرى وحصلت على مكافأة من جراء هذا العمل فإن هذا المبلغ بعد خصم مستحقات كافة الأشخاص الذين ساهموا فى عمليات الإنقاذ يكون محلا للإمتيازات البحرية .

٢١٤- أستبعاد التعويضات المستحقة بمقتضى عقود التأمين والأعانات أو المساعدات التى تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الأعتبارية العامة من الثروة البحرية :

تستبعد المادة ٣/٣٢ بحرى من محل الأمتياز(٢) لكونها لا تعد من ملحقات السفينة أو أجره النقل التعويضات المستحقة لمالك السفينة بمقتضى عقود التأمين بحيث لا ينتقل الإمتياز عند هلاك السفينة أو فقدانها أو تلفها إلى مبلغ التأمين المستحق لمالك السفينة ، وأسباب ذلك هو أن مبلغ التأمين لا يعد عنصرا فى الثروة البحرية . وإنما هو مقابل أقساط(٣) التأمين التى سبق أن دفعها المالك للمؤمن ، وأيضا رغبة المشرع فى الأحتفاظ بمبلغ التأمين للدائن

---

(١) من الجدير بالذكر أن قانون ٣٥ لسنة ١٩٥١ المنظم للأمتيازات البحرية كان ينص فى المادة ٢/٣ على أن الأمتياز البحرى يشمل المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال المساعدة والأنقاذ التى حصلت حتى نهاية الرحلة أما القانون الحالى فقصر الأمتياز على المكافآت المستحقة عن أعمال الأنقاذ فحسب ولا ندرى سببا لذلك ونرى بسط الأمتياز على مكافآت المساعدة أيضا حماية لحقوق الدائنين .

(٢) ذلك خلافا للقواعد العامة فى المادتين ٧٧٠ و ١١٣٥ مدنى .

(٣) شوقو بند ١٩٨ ، د. على البارودى بند ٢٠٧ .

المرتهن(١) للسفينة والدائن الممتاز وذلك إذا تم الإتفاق على ذلك صراحة(٢) في عقد الرهن (م٢/٤٣ بحرى) . كذلك أستبعد المشرع البحرى من نطاق الأمتياز لعدم اعتباره من ملحقات السفينة والأجرة الإعانات والمساعدات التى تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الأعتبارية العامة ، ومنشأ ذلك أن هذه الإعانات الهدف منها دعم البحرية التجارية الوطنية وتمكينها من منافسة الأساطيل الأجنبية ، ولهذا السبب يجب أن تبقى هذه المبالغ لأصحاب السفن دون الدائنين ولو كانوا ممتازين(٣) حتى لا يضيع الغرض من تقريرها وهو بعيد عن فكرة الأئتمان البحرى .

---

(١) رودييز بند ١٢٨ .

(٢) د. أكثم الخولى بند ٨٩ .

(٣) تنص المادة ٢/٤٣ بحرى على أنه يجوز الاتفاق فى عقد الرهن صراحة على أن يستوفى الدائن حقه من مبلغ التأمين بشرط قبول المؤمنين لذلك كتابة أو إعلانهم به .

الفصل الثالث

آثار الأمتياز وانقضاؤه

٢١٥- ينقسم هذا الفصل إلى مبحثين :

المبحث الأول : آثار الأمتياز .

المبحث الثانى : إنقضاء الأمتياز .

المبحث الأول

آثار الأمتياز

٢١٦- يخول حق الأمتياز لصاحبه حقين هما حق التقدم والأفضلية وحق التتبع .

أولاً : حق التقدم والأفضلية (١) :

يتمتع الدائن الممتاز بحق التقدم والأفضلية على سائر الدائنين العاديين والمرتهنين للسفينة والممتازين التاليين له فى المرتبة وذلك لأن الدائن المرتهن للسفينة يأتى دائما فى مرتبة لاحقة للدائن الممتاز وقد نصت على ذلك صراحة المادة ٥٠ من قانون التجارة البحرية بقولها « يكون الرهن تاليا فى المرتبة للأمتياز .... »

ومؤدى ذلك أن حقوق الأمتياز البحرية الواردة فى المادة ٢٩ بحرى تتقدم على الرهن البحرى ولا محل لتطبيق الأمتيازات المدنية بعدها إذا لم

---

(١) Martine Remond - Gouilloud op. cit. no 281 .

يقرر المشرع البحرى المصرى كما فعل المشرع الفرنسى(١) حقوق أمتياز أخرى تلى الرهن البحرى فى المرتبة ، وعلى ذلك يكون لأصحاب حقوق الأمتياز البحرية الحق فى استيفاء ديونهم بحسب ترتيب أمتيازاتهم بالأولوية على الدائنين المرتهنين وكذلك على الدائنين العاديين التاليين للدائنين المرتهنين .

ثانيا : حق التتبع :

٢١٧- للدائن الممتاز حق تتبع(٢) السفينة فى أى يد تكون لاقتضاء حقه منها وعلى ذلك تنص المادة ٣٦ بحرى بقولها « تتبع الديون الممتازة السفينة فى أى يد كانت » وذلك دون مراعاة أى إجراء من إجراءات الشهر(٣) (م٣٠ بحرى) ، وفى هذه الخصوصية تختلف الأمتيازات البحرية عن الأمتيازات المدنية المقررة على المنقول والعقار على حد سواء ، فبالنسبة للمنقولات لا يتمتع حق الأمتياز عليها بميزة التتبع حيث لا يمكن الأحتجاج بها على حائز المنقول محل الأمتياز بحسن نيه (م١/١١٣٣) وبالنسبة للعقار لا يجوز الأحتجاج بحق الأمتياز المقرر للدائن على العقار إلا بعد شهر هذا الحق ، فى حين أن الأمتيازات البحرية لا تخضع لإجراءات الشهر وإن كان المشرع قد وضع نظاما لتطهير السفينة من الأمتيازات .

---

(١) قرر المشرع الفرنسى خلافا للمشرع المصرى فى المادة ٣٣ من التشريع رقم ٥ لسنة ١٩٦٧ الصادر فى ٣ يناير سنة ١٩٦٧ حق الدائنين فى الأحتجاج بالأمتيازات المقررة فى القواعد العامة على أن يأتى ترتيب هذه الأمتيازات بعد الرهن البحرى فى المرتبة.

(٢) مارتين ريمو بند ٢٨١ .

(٣) تنص المادة ٣٠ من قانون التجارة البحرية على أن لا تخضع حقوق الأمتياز لأى إجراء شكلى أو لأى شرط خاص بالأثبات .

المبحث الثانى

إنقضاء الأمتياز

٢١٨- تنقضى حقوق الأمتياز الواردة على السفينة بأحد أسباب ثلاثة هى كما يلى :

١- البيع القضائى(١) أو الجبرى للسفينة .

٢- البيع الإختيارى للسفينة وفقا لشروط المادة ٣٧ بحرى .

٣- التقادم السنوى فيما عدا حقوق الأمتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها فى البند ٦ من المادة ٢٩ فإنها تنقضى بمضى ستة أشهر (مادة ١/٣٨ بحرى) .

أولاً : البيع القضائى أو الجبرى للسفينة :

٢١٩- تنص المادة ٣٧ بحرى على إنقضاء حقوق الأمتياز الواردة على السفينة ببيعها بيعا جبريا ويقصد بالبيع الجبرى البيع الذى يتم تحت أشراف القضاء ، وذلك لأنه يترتب على البيع القضائى للسفينة وما يحاط به من علانية وضمانات(٢) كافية لحماية الدائنين تطهيرها من سائر الحقوق العينية التى تثقلها ومن بينها حقوق الأمتياز(٣) ، فتنتقل السفينة خالية من التكاليف العينية إلى المشترى وينتقل الأمتياز إلى الثمن الذى يوزع على الدائنين حسب ترتيبهم سواء كانوا ممتازين أو مرتهنين أو عاديين(٤) .

---

(١) رودير ودى بونتافيس بند ١٣٤ .

(٢) د. رفعت أبادير ص١٤٨ .

(٣) د. سمير الشرقاوى بند ١١٤ .

(٤) د. على البارودى بند ٢٠٩ .

ثانياً : البيع الأختيارى للسفينة :

٢٢٠- الأصل أنه لا يترتب على بيع السفينة بيعا أختياريا انقضاء حقوق الأمتياز المقررة عليها ، إذ أن حق الأمتياز يخول للدائن تتبع السفينة فى أى يد تكون (م٣٦ بحرى) أى تتبعها فى يد المشترى الجديد والتنفيذ عليها . ولكن خروجا على هذا الأصل أجاز المشرع البحرى انقضاء الأمتياز الوارد على السفينة رغم بيعها بيعا أختياريا وتطهيرها من الأمتيازات إذا تم شهر البيع فى سجل السفن ومضى ستون يوما على هذا الشهر (م٣٧ بحرى) دون معارضة من أصحاب الحقوق الممتازة وحينئذ تنقضى حقوق الأمتياز المقررة على السفينة وتنتقل إلى الثمن ما لم يكن قد دفع ، ومع ذلك تظل هذه الحقوق قائمة على الثمن ولا تنقضى إذا عارض الدائنون الممتازون فى البيع وأعلنوا كلا من المالك القديم والمالك الجديد على يد محضر وخلال الميعاد المذكور سلفا (ستون يوما) بمعارضتهم فى دفع الثمن ، وحينئذ يمتنع على المشترى الوفاء بالثمن حتى يمارس الدائنون الممتازون أولويتهم عليه وإلا كان مخطئاً ويتحمل نتيجة خطأه بالدفع مرتين(١) ، ومن الجدير بالذكر أن التطهير من الأمتيازات يقتصر أثره على السفينة ولا يمتد إلى أجرة النقل أو إلى ملحقات السفينة وأجرة النقل لأن النص يواجه الوضع العادى فى بيع السفينة والبيع لا يشمل عادة هذه الحقوق(٢) .

ثالثاً : التقادم :

٢٢١- تنص المادة ٣٨ من قانون التجارة البحرية على أن تنقضى

---

(١) المستشار كمال حمدى بند ١٤٦ .

(٢) د. مصطفى كمال طه بند ٩٩ ، د. رفعت أبادير ص١٤٩ .

حقوق الأمتياز على السفينة بمضى سنة عدا حقوق الأمتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها فى البند ٦ من المادة ٢٩ بأنها تنقضى بمضى ستة أشهر .

فالأصل أن حقوق الأمتياز على السفينة تنقضى بمضى سنة(١) ويستثنى من ذلك حقوق الأمتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها فى البند ٦ (٢) من المادة ٢٩ فإنها تقضى بمضى ستة أشهر .

والمدد السابقة لانقضاء الأمتياز سواء مدة السنة أو مدة الستة أشهر بالنسبة لحقوق الأمتياز الضامنة لديون التوريد تعتبر مدد تقادم لا سقوط ، وعلى ذلك فهى تخضع لأسباب الوقف والإنقطاع المقررة فى القواعد العامة ، ومدد انقضاء الأمتياز مستقلة(٣) عن مدة تقادم الدين ، وتمتد مدة انقضاء الإمتياز إلى ثلاث سنوات بدلا من سنة من وقت نشأة الدين إذا تعذر حجز السفينة المقرر عليها الأمتياز فى المياه الأقليمية لجمهورية مصر العربية ولا يفيد من ذلك الأستثناء إلا الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو الذين لهم موطن بها أو الأشخاص الذين ينتمون إلى جنسية دولة تعامل جمهورية مصر العربية بالمثل (م٣٨/٥ بحرى) .

---

(١)انقضاء الأمتياز لا يعنى انقضاء الدين المضمون بالأمتياز فهذا الأخير يبقى بوصفه دينا عاديا ينقضى وفقا للمواد المقررة فى القواعد العامة .

(٢) وهى الديون الناشئة عن العقود التى يبرمها الربان والعمليات التى يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة فى حدود سلطاته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر سواء كان الربان مالكا للسفينة أو غير مالك لها ، وسواء كان الدين مستحقا له أو لمتعهد التوريد أو المقرضين أو للأشخاص الذين قاموا بإصلاح السفينة أو لغيرهم من المتعاقدين وكذلك الديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يؤديها وكيل السفينة طبقا للمادة ١٤٠ من هذا القانون .

(٣) Rodiere et Du Pontavice op. cit., no 132.

٢٢٢- الأصل أن تبدأ مدة التقادم من وقت استحقاق الدين ولكن المادة ٣٨ بحرى قد حددت وقت بدء سريان التقادم بالنسبة لبعض الأمتيازات كما يلى :

أ- بالنسبة إلى حقوق الأمتياز الضامنة لمكافأة الإنقاذ من يوم أنتهاء هذه العمليات .

ب- بالنسبة إلى حقوق الأمتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن التصادم والحوادث الأخرى والإصابات البدنية من يوم حصول الضرر .

(جـ) بالنسبة إلى حقوق الأمتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن هلاك البضائع والأمتعة أو تلفها من يوم تسليم البضائع أو من اليوم الذى كان يجب تسليمها(١) فيه .

(د) بالنسبة إلى حقوق الأمتياز الضامنة لديون الإصلاحات والتوريدات وسائر الحالات الأخرى المشار إليها فى البند ٦ من المادة ٢٩ من يوم استحقاق الديون وقد أورد المشرع البحرى فى الفقرة الثالثة من المادة ٣٨ حكما خاصا بالحالات الأخرى غير السابق سردها إذ جعل فيها مدة التقادم تسرى من يوم استحقاق الدين .

٢٢٣- كما أورد المشرع حكما أخر فى الفقرة الرابعة من المادة ٣٨

---

(١) رودييز وبونتافيس بند ١٣٢ .

وراجع أيضا : - Le droit positif francais en 1988 , D.M.F. 1989, 75 no 23

كذلك بخصوص تقادم الأمتيازات :

Le T.G.I. de Rouen a decidé qu, une assignation en refere interrompt le delai a l'expiration duquel s'eteint le privilege maritime 10 mars 1987, D.M.F. 1988 - 108 .

يهدف إلى حماية حقوق العاملين فى السفينة الذين تضطرهم الظروف إلى سحب دفعات من مستحقاتهم وأجورهم مقدما لتأمين معاش أسرهم وذويهم أثناء سفرهم(١) وهذا الحكم مقتضاه أنه لا يترتب على تسلم هؤلاء العاملين من الربان والبحاره وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل فى السفينة مبالغ مقدما أو على الحساب اعتبار ديونهم المشار إليها فى البند ٣ من المادة ٢٩ مستحقة الدفع قبل حلول الأجل المعين لها ، فالتقادم لا يسرى بالنسبة لحقوق هؤلاء الأخيرين إلا عند حلول الآجال المعنية لإستحقاق ديونهم وانقضاء الأمتياز بالتقادم لا يترتب عليه انقضاء الدين وإنما كل ما فى الأمر أن الدائن الممتاز يصبح مجرد دائن عادى ويظل محتفظا بدينه حتى ينقضى بسبب من أسباب الأنقضاء . ولا شك أن انقضاء الأمتياز دون انقضاء الدين المضمون بالأمتيازيعد خروجا عن القاعدة التى تقضى ببقاء الأمتياز مادام الدين المضمون لم ينقض ، وتفسير ذلك أن المشرع البحرى أستهدف عن هذا الوضع الغريب تشجيع الدائنين الممتازين على إستيفاء ديونهم بسرعة منعا من تراكمها ورعاية لمصالح الدائنين المرتهنين فضلا عن الرغبة فى تجديد أئتمان المجهز(٢) .

---

(١) المذكرة الإيضاحية بند ٤٦ .

(٢) د. مصطفى طه بند ٢٠٣ .

الفصل الثانى

الرهن البحرى

٢٢٤- لم ينظم التقنين البحرى الملغى(١) أسوة بالتقنين الفرنسى(٢)، الرهن على السفينة ، وقد بدأ تنظيم الرهن البحرى فى مصر بموجب القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الأمتياز والرهون البحرية والمأخوذ عن اتفاقية بروكسل سنة ١٩٢٦ . ثم اعاد قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ تنظيم الرهن البحرى فى المواد من ٤١ إلى ٥٨ وسوف نتناول دراسة الرهن البحرى فى هذا الفصل فى ثلاثة مباحث على النحو التالى : المبحث الأول يتناول الشروط الشكلية والموضوعية لإنشاء الرهن أما المبحث الثانى فيعالج آثار الرهن وأخيرا فى المبحث الثالث ندرس انقضاء الرهن .

---

(١) التقنين البحرى الملغى الصادر سنة ١٨٨٣ .

(٢) الكتاب الثانى من التقنين التجارى الفرنسى النابليونى الصادر سنة ١٨٠٧ . وقد ادخل المشرع البحرى الفرنسى نظام رهن السفينة رسميا بقانون ١٠ سبتمبر سنة ١٨٧٤

Rodiere : le navire op. cit. no 108.

وقد نظم المشرع الفرنسى بعد ذلك الرهن البحرى بقانون ٣ يناير سنة ١٩٦٧ فى المواد من ٤٣ إلى ٥٧ وكذلك بمرسوم ٢٧ أكتوبر سنة ١٩٦٧ المواد من ١٣ إلى ٢٥ والتى أخذ عنها المشرع المصرى أحكامه.

المبحث الأول

الشروط الشكلية والموضوعية لإنشاء الرهن البحرى وشهره

المطلب الأول

الشروط الشكلية لإنشاء الرهن على السفينة

٢٢٥- تنص المادة ٤١ من قانون التجارة البحرية على أن « لا ينعقد رهن السفينة إلا بعقد رسمى » .

ويستفاد من هذا النص أن عقد الرهن على السفينة ليس عقد رضائيا ينعقد بتطابق الإيجاب والقبول على موضوعه ، وإنما هو عقد شكلى لابد أن يتم بورقة رسمية(١) أمام الموثق المختص بمصلحة الشهر العقارى ، إذا أنعقد الرهن داخل البلاد ، أو أمام القنصل إذا تم الرهن فى الخارج .

والرسمية(٢) هنا ليست مجرد شرط لنفاذ العقد فى مواجهة الغير وإنما هى شرط لإنعقاد العقد وصحته ، فإذا تخلفت يكون الرهن باطلاً بطلانا مطلقا .

واشتراط الرسمية لإنعقاد الرهن يترتب عليه اشتراطها فى الوعد(٣)

---

(١) وذلك رغم أن رهن السفينة ينصب على منقول وذلك خلافا للقواعد العامة التى تقضى بأنه لا يجوز أن يرد الرهن الرسمى إلا على عقار (م١٠٣٥/١ مدنى) .

(٢) وذلك خلافا لحكم القانون الفرنسى الذى يكتفى بالكتابة ولو عرفية لإنعقاد الرهن (م٤٣ق رقم ٥ لسنة ١٩٦٧) ، مارتين ريمو بند ٢٦٦ .

(٣) المادة ١٠٠ مدنى فقرة/٢ .

بالرهن فيجب أن يكون بورقة رسمية ، كذلك يلزم فى التوكيل(١) برهن السفينة أن يكون بعقد رسمى .

المطلب الثانى

الشروط الموضوعية لإنشاء الرهن

٢٢٦- يشترط فى عقد الرهن توافر الشروط الموضوعية الواجب توافرها فى العقود وفقا للقواعد العامة وهى الرضاء السليم الخال من العيوب والمحل الممكن والمشروع والأهلية ، ونظرا لعدم اختلاف هذه القواعد فى عقد الرهن عن غيره من العقود فسوف نكتفى بالإشارة إلى الأحكام التى يختص بها الرهن على السفينة وهى تتعلق أساسا بمحل الرهن وطرفى العقد.

أولاً : محل الرهن :

٢٢٧- المحل الذى يرد عليه الرهن البحرى هو السفينة وفقا للمفهوم(٢) الذى أشرنا إليه من قبل ، ويشمل الرهن ملحقات(٣) السفينة التى تعد جزءاً منها وضرورية لإستغلالها ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على استبعادها(٤) كلها أو جزء منها من محل الرهن . ومتى توافر فى المنشأة

---

(١) المادة ٧٠٠ مدنى .

(٢) تنص المادة ١ بحرى على أن « (١) السفينة هى كل منشأة تعمل عادة أو تكون معده للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح ، (٢) وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لملاحتها ولإستغلالها جزءا منها » .

(٣) مارتين ريمو بند ٢٦٧ .

(٤) د. مصطفى طه القانون البحرى الجديد بند ١٠٧ ، د. سمير الشرقاوى بند ١٢٥ ونفس الحكم وارد فى المادة ١/٤٦ من القانون الفرنسى الصادر فى ٣ يناير سنة ١٩٦٧ .

وصف السفينة لا أهمية لحمولتها(١) فقد تكون من السفن العملاقة أو السفن صغيرة(٢) الحجم ، ولا أهمية لنوع الملاحة(٣) المخصصة لها سواء كانت ملاحة تجارية أو صيد أو نزهة لأن الرهن أمر يتعلق بحاجة السفينة للائتمان وهو أمر تستوى كل السفن فى الحاجة إليه .

ويجوز فى فرنسا(٤) وكذلك فى مصر(٥) رهن المركبات ذات الوسادة الهوائية (aeroglisseur) رهنا بحريا أسوة بالسفن ، وعلى العكس لا يجوز رهن سفن الدولة المخصصة لخدمة عامة طالما لا يجوز الحجز(٦) عليها .

والرهن البحرى يمكن أن يرد على السفينة بأكملها وذلك إذا أتفق ملاكها على ذلك ، أما إذا أختلف الملاك المشتاعين على الرهن يجوز لأحدهم رهن حصته الشائعة فقط ، ولكن ذلك مشروط بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل ، وهذه الأغلبية مشروطة أيضا لرهن السفينة بأكملها ، فإذا لم تتوافر هذه الأغلبية جاز رفع الأمر إلى المحكمة

---

(١) بعض التشريعات تشترط ضرورة بلوغ السفينة حمولة معينة حتى يتم رهنها ومنها التشريع الفرنسى إذ يشترط لحمولة السفينة التى يجوز رهنها عشرون طنا (راجع رودييز وبونتافيس بند ١٠٠) .

(٢) البعض يرى ضرورة أن تصل حمولة السفينة عشرة أطنان على الأقل حتى يجوز رهنها د. مصطفى كمال طه المرجع السابق ص٩٣ هامش (١) .

(٣) د. سمير الشرقاوى بند ١٢٥ .

(٤) Du Pontavice op. cit., P. 186 note 7.

(٥) د. رفعت ابادير بند ٦٠ ص١٥٥ .

(٦) على عكس ذلك يجوز للدولة التى تطلب من ترسانة خاصة بناء سفينة لها ولو كانت سفينة حربية أن تحصل على رهن لصالحها على هذه السفينة أثناء بنائها د. رفعت أبادير نفس الموضع السابق هامش (١) .

المختصة لتقضى بما يتفق ومصلحة المالكين على الشيوع(١) .

جواز رهن السفينة أثناء البناء :

٢٢٨- ويجوز رهن السفينة سواء كانت مكتملة البناء تباشر الملاحة البحرية أم لم يكتمل بنائها بعد ومازالت فى دور البناء(٢) مادام يمكن تعيينها(٣) ذاتيا بطريقة واضحة وفى هذه الحالة الأخيرة يجب أن يسبق قيد الرهن إقرار فى مكتب التسجيل الواقع بدائرته محل بناء السفينة يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وأبعادها الأخرى وحمولتها على وجه التقريب ..وإذا كان الأصل أن الرهن يرد على السفينة وملحقاتها فإن هناك بعض العناصر أخرجها المشرع من محل الرهن ومن هذه العناصر ما يلى :

١- أجرة(٤) النقل وذلك خلافا للأمتياز البحرى الذى يرد على أجرة النقل ، وسبب ذلك أن رهن السفينة لا يحول دون أستمرار المالك فى حيازتها أو إستغلالها وشمول الرهن أجرة النقل يحول دون تحقيق الفائدة من بقاء السفينة فى حيازة المالك رغم رهنها .

٢- الإعانات أو المساعدات التى تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الأعتبارية العامة وفى ذلك يستوى الرهن(٥) مع الأمتياز لاتفاق الحكمة فى الأمرين وهى تحقيق الغاية التى يستهدفها المشرع وهى دعم الأسطول

---

(١) المادة ٤٢ بحرى .

(٢) مارتين ريمو بند ٢٦٨ .

(٣) المادة ٤٤ بحرى .

(٤) المادة ٢/٤٣ بحرى .
فالمشرع أحتفظ بأجرة النقل لأصحاب حقوق الأمتياز .

(٥) المادة ٢/٤٣ بحرى .

الوطنى وتمكينه من المنافسة الدولية .

٢٢٩- ٣- مبالغ التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار التى تلحق بالسفينة أو بمقتضى عقود التأمين ، وذلك خلافا للقاعدة التى تقضى بأنه فى حالة هلاك العقار المرهون أو تلفه لأى سبب كان ينتقل الرهن بمرتبته إلى الحق الذى يترتب على ذلك كالتعويض أو مبلغ التأمين (م١٠٤٩ مدنى) والحكمة من ذلك أن المشرع يريد أن يعطى فرصة للمالك لإصلاح الأضرار التى لحقته عن طريق الإنتفاع بهذه المبالغ ومواصلة نشاطه .

ومع ذلك تجيز المادة ٢/٤٣ بحرى للدائن المرتهن حق استيفاء دينه من مبلغ التأمين إذا كان هناك اتفاق صريح بينه وبين المدين الراهن فى عقد الرهن على ذلك وقبل المؤمنون حلول الدائن المرتهن محل المؤمن فى استيفاء تعويض التأمين كله أو جزء منه وفى هذه الحالة الأخيرة يكون الدائن المرتهن فى وضع أفضل من الدائن صاحب حق الأمتياز لأن حق الأمتياز لا ينصب على تعويض التأمين .

ثانيا : طرفا عقد الرهن :

٢٣٠- **طرفا عقد الرهن هما المدين الراهن والدائن المرتهن :**

المدين الراهن : يجب أن يتم الرهن من قبل مالك السفينة لأن الرهن عمل من أعمال التصرف والمالك وحده دون المستأجر هو الذى يملك القيام بهذه الأعمال ، والأصل أن يكون الراهن هو المدين بالدين المضمون بالرهن ولكن قد يرهن المالك غير المدير سفينته ضمانا لدين على الغير وحينئذ يكون الراهن كفيلا عينيا وليس مدينا ، ولما كان الرهن من أعمال التصرف فيجب

أن تتوافر فى الراهن أهلية(١) التصرف وإلا كان التصرف قابلا للإبطال لمصلحته ، يجوز أيضا ان يصدر الرهن من غير المالك كما لو صدر من الوكيل عن المالك ويجب حينئذ أن تكون الوكالة رسمية(٢) ، كما يمكن أن يصدر الرهن من غير المالك وحينئذ لا يصح الرهن إلا إذا أقره المالك(٣) بورقة رسمية ، أيضا لا تكفى الوكالة العامة للربان أو غيره من ممثلى المالك (وهى تتصرف لأعمال الإدارة دون التصرف) لإبرام الرهن(٤) بل لابد من وكالة خاصة ويجب كما أشرنا أن تكون وكالة رسمية .

٢٣١- المدين الراهن كما أشرنا قد يكون المالك الوحيد أو أحد الملاك على الشيوع ، وفى الحالة الأخيرة يجب موافقة أغلبية الملاك الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل لإجراء الرهن ، وفى حالة عدم توافر هذه الأغلبية يرفع الأمر للمحكمة المختصة لتقضى بما يتفق ومصلحة المشتاعين(٥) ، كما يجوز للمالك على الشيوع أن يرهن حصته فقط على الشيوع ولكن ذلك يستلزم أيضا موافقة نفس الأغلبية السابقة .

٢٣٢- **الدائن المرتهن** : هو الشخص الذى يتقرر لمصلحته الرهن على السفينة ضمانا لدين له قبل مالك السفينة . ويجب أن يكون الدين المضمون

---

(١)المادة ٢/١٠٣٢ مدنى .

(٢) وذلك لأن الرهن على السفينة يجب أن يتم بعقد رسمى راجع المادة ٧٠٠ مدنى « يجب أن يتوافر فى الوكالة الشكل الواجب توافره فى العمل القانونى الذى يكون محل الوكالة ، ما لم يوجد نص يقضى بغير ذلك » .

(٣) المادة ١٠٣٢ مدنى بخصوص العقار .

(٤) ريبير جزء (٢) ، رقم ١٠٥٧ ، د. مصطفى طه أصول بند ٧٥٩ ، د. على يونس بند ٣٤٧ .

(٥) المادة ٤٢ بحرى .

محدداً بوضوح من حيث مقداره وفوائده[١] ، وإذا كان الدين المضمون بالرهن لأذن الدائن ترتب على تظهيره انتقال الحقوق الناشئة عن الرهن إلى الدائن الجديد بشرط أن يتم التأشير بأسم هذا الدائن فى قيد الرهن[٢] .

المطلب الثالث

شهر الرهن (قيده)

٢٣٣- إذا كانت الرسمية شرط لصحة الرهن على السفينة فإن الشهر شرط لنفاذه فى مواجهة الغير ، ووسيلة ذلك الشهر هى القيد فى سجل السفن، ونظرا لأهمية هذا القيد لما يترتب عليه من آثار سواء بالنسبة للغير من حيث معرفة الحقوق العينية التبعية التى ترد على السفينة عند التعامل عليها أو بالنسبة للدائن المرتهن من حيث تحديد مرتبة الرهن وترتيب الآثار القانونية عليه (حق التقدم وحق التتبع) سوف نتناول فى هذا المطلب الجهة المختصة بقيد الرهن ثم إجراءاته وتجديده وشطبه .

أولاً : الجهة المختصة بقيد الرهن :

٢٣٤- الهدف من قيد الرهن هو احاطة الغير[٣] علما بالرهون التى تقع على السفينة ، ويختص بقيد الرهن مكتب تسجيل السفن وذلك فى سجل السفن الذى تم فيه تسجيل السفينة من قبل ، أما إذا كان الرهن وارداً على سفينة وهى فى دور البناء وجب قيده فى سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع

---

(١) د. فايز رضوان بند ١٣٢ .

(٢) المادة ٤٨ بحرى .

(٣) مارتين ريمو بند ٢٦٩ .

بدائرته محل البناء(١) ، وتكون مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد فى هذا السجل (م١١/٣ بحرى) .

يستفاد من ذلك أن الرهن البحرى لا يرد إلى على السفن المسجلة وفقا لأحكام قانون تسجيل السفن أما السفن المعفاه من التسجيل فإنه لا يجوز رهنها إلا بعد تسجيلها(٢) .

وقد نص على هذا المعنى القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية إذ أوجبت المادة السادسة منه على مالك السفينة أن يُضمن الطلب الذى يقدمه لتسجيلها بيان الرهن الذى يرد عليها .

ثانيا : إجراءات القيد :

٢٣٥- نصت المادة ٤٦ من قانون التجارة البحرية على إجراءات قيد الرهن بسجل السفن وهى على النحو التالى :

١- تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن ، ويرفق بها قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان بوجه خاص على ما يأتى :

أ- اسم كل من الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته .

ب- تاريخ العقد .

جـ- مقدار الدين المبين فى العقد .

د- الشروط الخاصة بالوفاء .

---

(١) المادة ٤٥ من قانون التجارة البحرية .

(٢) راجع المادة الأولى من القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ الخاص بتسجيل السفن والتى تتضمن فى الفقرة الثانية منها السفن المعفاه من التسجيل .

هـ- اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو إقرار بناء السفينة .

و- المحل المختار للدائن فى دائرة مكتب التسجيل الذى يتم فيه القيد.

ومما سبق يتضح لنا أن طلب قيد الرهن يجب أن يشتمل على البيانات الجوهرية لتحديد طرفى عقد الرهن والدين المضمون بالرهن من حيث مقداره وتاريخ الوفاء به وكيفية الوفاء كذلك كافة البيانات المتعلقة بتعيين السفينة وتحديد ذاتيتها ، وهذه البيانات لم ترد على سبيل الحصر(١) وإنما يمكن أن يضاف إليها أى بيان تقتضيه الظروف ، كما أن اغفال أى من هذه البيانات قياسا على الرهن الرسمى لا يؤدى إلى بطلان(٢) العقد إلا إذا ترتب عليه ضرر بالغير .

ويقوم مكتب تسجيل السفن عند تلقى طلب القيد بإثبات ملخص عقد الرهن ومحتويات القائمتين المنصوص عليهما فى المادة ٤٦ بحرى فى السجل ويسلم إلى طالب القيد إحداهما بعد التأشير عليها بما يفيد حصول القيد مع إثبات ذلك فى شهادة التسجيل(٣) .

ورغم أن القانون البحرى لم يحدد مدة لإجراء القيد إلا أنه من مصلحة الدائن المرتهن أن يجرى القيد فى أسرع وقت ممكن حتى يحصل على مرتبة متقدمة لرهنه وذلك لأن تاريخ القيد هو الذى يحدد مرتبة الرهن تطبيقا للمادة ٥٠ بحرى(٤) .

---

(١) د. سمير الشرقاوى بند ١٣٠ .

(٢) د. مصطفى طه أصول بند ٧٦٥ ، د. على يونس بند ٣٦٢ .

(٣) المادة ٤٧ من قانون التجارة البحرية .

(٤) تنص المادة ٥٠ بحرى على أن « يكون الرهن تاليا فى المرتبة للأمتياز وتكون مرتبة الديون المضمونة برهون بحسب تاريخ قيدها ، وإذا قيدت عدة رهون فى يوم واحد أعتبرت فى مرتبة واحدة .

ثالثا : تجديد القيد وشطبه :

٢٣٦- تنص المادة ٤٩ بحرى على أن « يحفظ قيد الرهن لمدة عشر سنوات من تاريخ إجرائه ويبطل أثر هذا القيد إذا لم يجدد قبل نهاية هذه المدة »(١) .

ويستفاد من هذا النص أن اثر قيد الرهن يقتصر على عشر سنوات تحسب من تاريخ إجرائه وليس من تاريخ إبرام الرهن وقد سوى المشرع فى هذا الصدد بين مدة سريان قيد الرهن على السفينة وقيد الرهن العقارى رغم أن السفينة منقول وليست عقار ومعاملتها فى بعض الأحيان مثل العقار هو من قبيل الأستثناءات التى أملتها بعض الظروف الخاصة بأهمية السفينة ، وكان الأفضل أن يقصر(٢) المشرع من مدة سريان القيد بالنسبة للسفينة حتى يشجع المدينين على سداد ديونهم بسرعة من ناحية وحفاظا على ضمان " ن من ناحية اخرى خاصة ان مدا الضمان يتناقص بإستهلاك السفينه مع مرور الزمن .

وإذا لم يتم سداد الدين المضمون بالرهن قبل إنقضاء العشر سنوات المحددة لنهاية القيد يمكن تجديد القيد وحينئذ يستمر أثره لعشر سنوات أخرى، وهكذا لابد من تجديد القيد عند الرغبة فى إستمرار الرهن بمرتبته وذلك قبل مضى عشر سنوات حتى ينقضى الرهن ، أما إذا لم يجدد القيد قبل نهاية

---

(١) نص المشرع الفرنسى على نفس الحكم من قبل فى المادة ٥٢ من قانون ٣ يناير سنة ١٩٦٧ .

(٢) كانت المدة المقررة لحفظ الرهن فى القانون رقن ٣٥ لسنة ١٩٥١ م١/٢٠ هى خمس سنوات ويرى البعض أنه كان من الأفضل الإبقاء على هذه المدة لأن القروض البحرية لا تعقد عادة لأجل طويل . راجع د. مصطفى طه القانون البحرى الجديد بند ١١٤ .

العشر سنوات فيسقط القيد بإنقضاء عشر سنوات سواء من تاريخ إجرائه أو من تاريخ تجديده(١) .

٢٣٧ - أما بالنسبة لشطب قيد الرهن فهو إجراء يجب اتباعه إذا أنقضى الدين بسبب من أسباب انقضاء الإلتزام ، كالوفاء أو الإبراء أو التجديد أو المقاصة أو بسبب بطلان الرهن نفسه أو عدم صحة القيد نفسه ، وشطب قيد الرهن قد يكون بحكم قضائى أو بإتفاق بين الدائن والمدين ، وفى الحالة الأخيرة يجب أن يقدم المدين إقراراً موقعا من الدائن ومصدقا على توقيعه بموافقته على شطب قيد الرهن(٢) .

كذلك يجوز لحائز السفينة فى حالة قيامه بتطهيرها من الرهون أن يطلب شطب قيد الرهن دون اتباع أى إجراءات أخرى(٣) .

---

(١) ينتقد اشتراط تجديد قيد الرهن البحرى لتعارضه مع نظام التسجيل العينى للسفينة فيكفى سبق الإطلاع فى سجل السفن على الصفحة الخاصة بالسفينة المرهونة لمعرفة الحقوق والامتيازات العينية الواردة عليها (مصطفى طه اصول بند ٧٦٨ ، د. على البارودى بند ٢١٦) .

(٢) راجع المادة ٥٨ بحرى .

(٣) راجع المادة ٥٦ بحرى .

المبحث الثانى

آثار الرهن البحرى

٢٣٨- يترتب على قيد الرهن البحرى عدة آثار سواء بالنسبة لطرفى الرهن المدين الراهن والدائن المرتهن أو بالنسبة للغير الذى يصبح الرهن بالقيد نافذا فى مواجهته .

وقد نظمت هذه الآثار كلا من المادتين ٥٠ و ٥١ بحرى .

أولاً : آثار الرهن بالنسبة للمدين الراهن :

٢٣٩- من الثابت أن رهن السفينة كرهن العقار لا يؤثر على سلطات مالك السفينة فى التصرف فى السفينة أو إستغلالها ، فيمكن لمالك السفينة أن يبيعها أو يرهنها مرة أخرى كما يملك تأجيرها أو إستغلالها بنفسه وهذه السلطات لا تضر الدائن المرتهن لأنه يملك حق تتبع السفينة فى أى يد تكون وينفذ عليها استيفاء لديونه (مادة ٥١ بحرى) ، وسلطة المالك فى التصرف فى السفينة باقية حتى بعد بدء الدائن فى اتخاذ إجراءات الحجز على السفينة ولا ترتفع إلا بعد قيام الدائن بقيد محضر الحجز فى سجل السفن ، وقد وضع المشرع قيدا أخر على حرية المدين الراهن فى التصرف فى السفينة مناطه جنسية المتصرف إليه فى السفينة ، فإذا كان هذا الأخير أجنبيا فيشترط لصحة البيع الأختيارى له تنازل(١) الدائن المرتهن عن الرهن فى عقد البيع ، وعدم مراعاة هذا الشرط لا يترتب عليه فقط بطلان البيع وإنما معاقبة البائع بعقوبة جنائية تتمثل فى الحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا

---

(١) المادة ١/٥٧ بحرى .

تجاوز ثلاثة الآف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين(١) .

٢٤٠- ويلتزم المدين الراهن بالمحافظة على المال المرهون أى المحافظة على السفينة فليس له أن يستخدمها فى غير ما أعدت له أو يرسلها فى رحلات بعيدة أو محفوفة بالمخاطر لا تتفق وامكانات السفينة ، أو يهمل فى صيانتها الصيانة المعتادة ، لأن من شأن كل ذلك الإضرار بالدائن المرتهن وضياع ضمانه أو انقاصه ، وحينئذ يكون من حق الدائن المرتهن الأعتراض على ذلك واتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية حقوقه كالأعتراض على سفر السفينة إلى مناطق خطرة أو مجهولة واخطار سلطات الميناء بذلك ، كما يترتب على أفعال المدين الراهن اضعاف تأمينات الدائن المرتهن وحقه فى استيفاء الدين المضمون بالرهن فوراً(٢) وسقوط الأجل المحدد للدين إلا إذا قام المدين الراهن بتقديم ضمان كاف للدائن ، وللمدين الراهن اتخاذ الإجراءات التحفظية اللازمة لضمان حقوقه (م١٠٤٧ مدنى) .

آثار الرهن بالنسبة للدائن المرتهن :

٢٤١- فى العلاقة بين الدائن المرتهن والمدين الراهن يجب على الدائن المرتهن عند تنفيذه على أموال المدين أن يبدأ بالتنفيذ على السفينة محل الرهن(٣) ، ولا يجوز له بوصفه دائنا عاديا له ضمان عام على أموال المدين

---

(١) المادة ٢/٥٧ بحرى - ومن الجدير بالذكر أن هذه العقوبة هى نفس العقوبة التى قررها المشرع فى حالة بيع السفينة لأجنبى دون اذن من الوزير المختص (م٢/١٢ بحرى) والبطلان والعقوبة الجنائية قاصران على البيع الأختيارى أما البيع الجبرى الذى يتم تحت إشراف القضاء ويرسو فيه المزاد على أجنبى لا تنطبق عليه هذه الأحكام .

(٢) المادة ١٠٤٨ مدنى .

(٣) Martine Remond . Gouillond op. cit. no 276.

أن ينفذ على أموال أخرى للمدين غير السفينة ، إلا إذا كانت السفينة لا تكفى لسداد دينه فيكون له حينئذ أن ينفذ على أموال المدين الأخرى ، وذلك بأمر يصدر من قاضى التنفيذ وفقا لأحكام قانون المرافعات ، أما إذا كان الراهن كفيلا عينيا غير المدين فلا يجوز للدائن إلا التنفيذ على السفينة المرهونة دون غيرها من الأموال الأخرى للراهن . وحماية للمدين الراهن من استغلال الدائن المرتهن لظروفه وحاجته للنقود وقت ابرام الرهن قرر المشرع بطلان الشروط التعسفية التى قد يفرضها الدائن المرتهن على المدين الراهن وقت توقيع الرهن ، ومن هذه الشروط بطلان « شرط التملك عند عدم الوفاء » ومقتضاه اتفاق الدائن المرتهن مع المدين الراهن وقت الرهن على أن يبيع الراهن للدائن المرتهن السفينة المرهونة بمبلغ معين إذا عجز الراهن عن الوفاء وقت حلول أجل الدين وقد قرر القانون المدنى بطلان هذا الشرط ويعتبر باطلا تطبيقا لهذا النص الإتفاق على بيع السفينة المرهونة دون مراعاة الإجراءات التى فرضها القانون والتى تكفل حماية المدين الراهن وهو ما يسمى بشرط « الطريق الممهد » .

أما بعد إبرام الرهن وحلول أجل الدين كله أو جزء منه فيجوز الإتفاق بين الدائن المرتهن والمدين الراهن على تملك السفينة مقابل ثمن معين أو التنازل للدائن عن السفينة مقابل الدين المضمون بالرهن(١) .

ثانياً : آثار الرهن البحرى فى العلاقة بين الدائن المرتهن والغير :

---

(١) المادة ١/١٠٥٢ مدنى تنص على أن يقع باطلا كل اتفاق يجعل للدائن الحق عند عدم استيفاء الدين وقت حلول أجله فى أن يتملك العقار المرهون فى نظير ثمن معلوم أيا كان ، أو فى أن يبيعه دون مراعاة للإجراءات التى فرضها القانون ولو كان هذا الإتفاق قد أبرم بعد الرهن .

٢٤٢- يترتب على قيد الرهن نفاذه فى حق الغير ويترتب على ذلك أن يتمتع الدائن(١) المرتهن فى مواجهة الغير بحقين هامين هما حق التقدم وحق التتبع .

أولا : حق التقدم :

٢٤٣- وقد نصت المادة ٥٠ بحرى على حق التقدم بقولها يكون الرهن تاليا فى المرتبة للأمتياز ، وتكون مرتبة الديون المضمونة برهون بحسب تاريخ قيدت وإذا ثبت عدة رهون فى يوم واحد أعتبرت فى مرتبة واحدة .

وعلى ذلك يكون ترتيب الدائنين على النحو التالى :

أولاً : الدائنون أصحاب حقوق الأمتياز بمراتبها الست السابق الإشارة إليها .

ثانياً : الدائنون المرتهنون للسفينة .

ثالثاً : الدائنون العاديون .

فإذا تعدد الدائنون المرتهنون أحتسبت مرتبة كل منهم بحسب اسبقية قيد رهنه ، وتحسب الأسبقية على أساس تاريخ قيد كل رهن ، أما إذا قيدت عدة رهون فى يوم واحد تساوت هذه الرهون فى المرتبة .

ولا يضمن الرهن المقيد الوفاء بأصل الدين المضمون بالرهن فحسب، وإنما يضمن القيد للدائن المرتهن التقدم بمصروفات العقد ومصروفات القيد وتجديده وكذلك فوائد سنتين فى نفس مرتبة أصل الدين وفقا للمادة ١٠٥٨ مدنى ، ونرى أن فوائد هاتين السنتين اتفاقا مع البعض(٢) يقصد بهما فوائد السنتين السابقتين على قيد محضر الحجز فى سجل السفن قياسا على حالة الرهن

---

(١) المادة ٢/١٠٩٢ مدنى .

(٢) د. مصطفى طه أصول بند ٧٧٩ ، د. سمير الشرقاوى بند ١٣٧ .

الرسمى على العقار إذ يضمن القيد فوائد السنتين السابقتين على تسجيل تنبيه(١) نزع الملكية .

ثانيا : حق التتبع :

٢٤٤- قررت المادة ٥١ بحرى حق التتبع الدائنين المرتهنين للسفينة كلها أو لجزء منها بحيث يجوز لهم تتبع السفينة(٢) فى أى يد كانت .

ويباشر الدائن المرتهن حق التتبع فى مواجهة كل من يحوز السفينة سواء كان مالكا لها أو ترتب له عليها حق عينى قابل للرهن دون أن يكون مسئولا شخصيا عن الدين المضمون بالرهن(٣) .

وحماية من المشرع للدائن المرتهن فى مواجهة الحائز للسفينة قضت المادة ٥١ بحرى بأنه لا يجوز التصرف فى السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز فى سجل السفن حتى لا يرهق الدائن المرتهن بقيامه بمواصلة تتبع السفينة بعد أن أصبح بيعها جبريا على وشك الوقوع.

أما إذا أنتقلت ملكية السفينة أو بعضها قبل قيد محضر الحجز ، فعلى الدائن المرتهن الذى أتخذ إجراءات التنفيذ على السفينة أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التنبيه عليه على يد محضر بدفع الدين (م١/٥٤ بحرى) ويكون للحائز فى هذه الحالة الخيار بين دفع الدين أو القيام بإجراءات تطهير السفينة من الرهن على نحو ما سنرى فيما بعد .

---

(١) المادة ١٠٥٨ مدنى .

(٢) مارتين ريمو بند ٢٧٠ .

(٣) المادة ٢/١٠٦٠ مدنى .

المبحث الثالث

إنقضاء الرهن البحرى

٢٤٥- ينقضى الرهن البحرى بعدة أسباب بعضها يرجع إلى انقضاء الدين المضمون بالرهن أو بطلانه وبعضها يرجع إلى الرهن نفسه كبطلانه أو كهلاك محله أو النزول عنه أو تطهير السفينة منه .

أولاً : أسباب انقضاء الرهن التى ترجع إلي الدين نفسه :

٢٤٦- من المعروف أن الرهن يضمن دين معين ويتبعه فمن الطبيعى أنه إذا أنقضى الدين المضمون بالرهن بسبب من أسباب الإنقضاء مثل (الوفاء - المقاصة - التقادم - الإبراء - اتحاد الذمة والتجديد) ينقضى الرهن المقرر على السفينة تبعا له ، وهذا مشروط بأن يكون انقضاء الدين صحيحا ومطابق للقانون ، ولكن لو ثبت بطلان سبب انقضاء الدين كما لو كان الوفاء بالدين باطلا ترتب على ذلك عودة الرهن مرة أخرة مع مراعاة حقوق الغير حسن النية التى يكون قد أكتسبها فى الفترة بين انقضاء الحق وعودته(١) .

ثانياً :أسباب الإنقضاء التى ترجع إلي الرهن نفسه :

٢٤٧- وقد ينقضى الرهن بأحد الأسباب التى ترجع إلى الرهن نفسه كبطلانه أو التنازل عنه أو هلاك السفينة أو تطهيرها من الديون .

١- البطلان :

قد يبطل الرهن البحرى بسبب تخلف أحد الشروط الجوهرية لصحته كضرورة انعقاده فى ورقة رسمية وحينئذ لا يكون هناك محل

---

(١) راجع المادة ١٠٨٢ مدنى .

لوجود الرهن (١) .

٢- التنازل عن الرهن :

وفى هذا الفرض يتم التنازل عن الرهن وليس عن الدين ، كما لو أبقى الدائن على الدين ولكن تنازل للمدين عن الرهن مستبدلا الرهن بضمان أخر أو مكتفيا بصيرورته دائنا عاديا ، وهو أمر يختلف عن التنازل عن الدين (الإبراء) ، إذ فى الفرض الأخير ينقضى الدين وينقضى معه الرهن بالتبعية ، أما فى حالة النزول عن الرهن فإن الرهن وحده هو الذى يزول أما الدين فيبقى فى ذمة المدين الراهن ويتعين على المدين الراهن عند طلبه شطب قيد الرهن تقديم إقرار من الدائن المرتهن ومصدق على موافقته بشطب قيد الرهن .

٢٤٨- ٣- هلاك السفينة محل الرهن :

وينقضى الرهن البحرى بهلاك محله أى هلاك السفينة التى يرد عليها الرهن ، ولكن أجاز المشرع مع ذلك أنتقال الرهن عند هلاك السفينة إلى حطامها(٢) بحيث يكون للدائن المرتهن على الحطام المتبقى من السفينه المرهونة حقى التقدم والتتبع لإستيفاء دينه من ثمن هذا الحطام(٣) ، علما أن هلاك السفينة لا يؤدى إلى الإخلال بحق الدائن المرتهن فى اقتضاء حقه فورا وقبل حلول الأجل أو يحصل على تأمين كاف من المدين سواء كان الهلاك ناشئا بخطأ المدين أو ناشئا عن سبب أجنبى(٤) .

---

(١) راجع المادة ٤١ من قانون التجارة البحرية .

(٢) راجع المادة ١/٤٣ بحرى .

(٣) راجع المادة ١/٤٣ بحرى .

(٤) راجع المادة ١٠٤٨ مدنى .

٢٤٩- ١- تطهير السفينة من الرهون Le radiation du navire :

وينقضى الرهن بتطهير السفينة من الرهون الواردة عليها ، والتطهير قد يكون بقوة القانون فى حالة البيع الجبرى أو القضائى(١) للسفينة وقد يكون أختياريا(٢) إذا قام به حائز السفينة .

ويكون التطهير تلقائى أى بقوة القانون فى حالة البيع الجبرى للسفينة إذ يترتب على حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين الى ثمن بيع السفينة كل حسب مرتبته وفقا لما تقضى به المادة ٥٣ من قانون التجارة البحرية .

وقد يكون التطهير اختياريا وهو الذى يقوم به حائز السفينة وتنظمه المواد ٥٤ إلى ٥٦ بحرى ، والمقصود بتطهير السفينة التخلص من إجراءات الحجز والبيع سواء قبل أن تبدأ أو خلال الخمسة عشر يوما التالية لإعلان محضر الحجز إلى الحائز والتنبيه عليه رسميا بدفع الدين .

وقد وضحت المادة ٥٤/٢(٣) بحرى الإجراءات التى يجب على الحائز القيام بها لتطهير السفينة من الرهون الواردة عليها ، فأوجبت على الحائز أن يعلن جميع الدائنين المقيدين فى سجل السفن على يد محضر فى محالهم المختارة فى عقود انشاء الرهون بما يأتى :

١- ملخص العقد مع بيان تاريخ العقد وأسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمنها والمصاريف التى أنفقها لمصاريف العقد والقيد فى سجل السفن (م٥٤ بحرى) .

---

(١) Radiation judiciaire .

(٢) Radiation Volontaire .

(٣) راجع المادة ٥٤/٢ من قانون التجارة البحرية .

٢- قائمة بالديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها واسماء الدائنين .

ويجب على الدائن أن يُضمن الإعلان الموجه إلى الدائنين باستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهن فورا سواء كانت مستحقة أو غير مستحقة وذلك فى حدود ثمن السفينة الواجب دفعه .

ومتى تم الإعلان من الحائز على النحو السابق ذكره فإنه يجوز لكل دائن أن يطلب بيع السفينة أو جزء منها بالمزاد العلنى مع التصريح له بزيادة العشر وتقديم كفاله بالثمن والمصاريف(١) (م٥٥/١ بحرى) .

ويجب إعلان هذا الطلب إلى الحائز موقعا من الدائن خلال عشرة أيام من تاريخ إعلان الحائز للدائنين بطلب تطهير السفينة من الرهون ، ويشتمل طلب الدائن على تكليف الحائز بالحضور أمام المحكمة التى توجد السفينة فى دائرتها أو المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء تسجيل السفينة إذا كانت غير موجودة فى أحد الموانى المصرية وذلك لسماع الحكم بإجراء البيع بالمزايدة (م٥٥/٢ بحرى)(٢) .

على أنه إذا لم يتقدم أى دائن مرتهن بالطلب المذكور فى المادة السابقة فللحائز أن يطهر السفينة من الرهون بإيداع الثمن خزانة المحكمة ، وله فى هذه الحالة أن يطلب شطب القيود بدون إتباع أى إجراءات أخرى(٣).

٢٥٠- وفى غير هذه الحالة لا يتم شطب الرهن إلا بمقتضى حكم يؤدى إلى ذلك ، كالحكم بإنقضاء الدين المضمون بالرهن أو بطلانه أو

---

(١) راجع المادة ٥٥/١ من قانون التجارة البحرية .

(٢) راجع المادة ٥٥/٢ بحرى .

(٣) راجع المادة ٥٦ بحرى .

ببطلان الرهن ، أو إذا أتفق المدين والدائن المرتهن على شطب الرهن ، وحتى يقطع المشرع دابر كل نزاع حول صدور موافقة الدائن المرتهن على شطب الرهن فقد استلزم القانون البحرى(١) من المدين ضرورة تقديم إقرار موقع من الدائن ومصدق على توقيعه بموافقته على شطب قيد الرهن .

وحماية للدائن المرتهن المصرى من ضياع حقوقه فى حالة قيام المدين المرتهن ببيع السفينة لأجنبى بيعا أختياريا قضى المشرع البحرى ببطلان البيع الأختيارى للسفينة المرهونة إلى أجنبى ما لم ينزل الدائن المرتهن فى عقد البيع عن الرهن .

والهدف من ذلك هو حماية مصالح(٢) الممول المصرى الذى أرتهن السفينة من قيام المدين الراهن ببيعها لأجنبى بيعا أختياريا بغير علم الدائن المرتهن ، وقيام المشترى بالسفر بها خارج مصر وما يترتب عليه ضياع حقوق الدائن المرتهن ، لذا قضى المشرع ببطلان هذا البيع وعدم نفاذه فى مواجهة الدائن المرتهن إذا لم يقم هذا الأخير بالتنازل عن الرهن فى عقد البيع ، أما إذا تم هذا التنازل وذلك عند حصول الدائن على حقوقه فإن هذا البيع يقع صحيحا بشرط الحصول على اذن بالبيع من الوزير المختص وفقا للمادة ١٢ بحرى كما أشرنا من قبل .

---

(١) راجع المادة ٥٨ بحرى .

(٢) د. رفعت ابادير نفس المرجع ص١٦٧ .

الباب الرابع

الحجز على السفينة

La Saisie du Navire

تمهيد :

٢٥١- ينقسم الحجز على السفينة إلى نوعين : حجز تحفظى وحجز تنفيذى .

أولاً : الحجز التحفظى :

ويقصد به وقف السفينة ومنعها من السفر بأمر من السلطة القضائية المختصة . وهو إجراء وقائى يتخذه الدائن الذى لا يملك بيده سندا تنفيذيا بغية تكبيل السفينة ومنعها من السفر حتى يتمكن من الحصول على السند التنفيذى اللازم للقيام بالتنفيذ على السفينة محل الحجز .

ثانياً : الحجز التنفيذى :

هو تكبيل السفينة ومنعها من السفر بناء على سند تنفيذى تمهيدا لبيعها واستيفاء الدين من ثمنها .

وقد نظم قانون التجارة(١) البحرية الحجز على السفينة بنوعية فى الفصل الثالث من الباب الأول فى المواد من ٥٩ إلى ٧٧ .

---

(١) القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

الفصل الأول

الحجز التحفظى(١) على السفينة

La saisie conservatore du navire

٢٥٢- ينقسم هذا الفصل إلى مبحثين : **المبحث الأول** يتناول شروط الحجز التحفظى على السفن ، **المبحث الثانى** فيعالج إجراءات الحجز ووسائل التخلص منه .

أهمية الحجز التحفظى على السفينة :

٢٥٣- أن أهمية توقيع الحجز التحفظى على السفن تبدو أساسا بالنسبة للدائنين الذين لا يملكون سندا تنفيذيا يمكنهم من توقيع الحجز التنفيذى مباشرة استيفاء لحقوقهم ، وتزداد أهمية هذا النوع من الحجوزات بالنسبة للسفن الأجنبية خاصة فى حالات التصادم البحرى التى يخشى فيها من هروب السفينة مرتكبة التصادم قبل إستيفاء التعويضات المستحقة عليها إلى السفينة ضحية هذا التصادم ، لهذا يلجأ ملاك السفينة وغيرهم من الدائنين بديون تجارية(٢) للإسراع بتوقيع الحجز على السفينة مرتكبة التصادم بغية تكبيلها وعدم تمكينها من الفرار من الميناء الذى حدث فيه التصادم قبل دفع التعويضات الواجبة عليها ، أو إجبار المحجوز عليه على تقديم كفالة(٣) كافية

---

(١) انظر بحثنا الحجز التحفظى على السفن دراسة مقارنة - الطبعة الأولى سنة ١٩٨٨م الموافق ١٤٠٥هـ ، الناشر مركز البحوث - كلية العلوم الإدارية جامعة الملك سعود .

(٢) Chauveau - Traite de Droit maritime, Paris 1958, no 244.

(٣) وقد اشارت محكمة النقض فى قضاء لها إلى هدف الحجز التحفظى على السفينة بقولها : « أن استعمال الحق فى توقيع الحجز التحفظى على السفينة غير مرتبط بدعوى الوفاء بالحق وان هذا الحجز ليس له هدف سوى إيقاف السفينة إلى أن يتم الحصول على كفالة للوفاء بالدين - راجع قضاء النقض البحرى للدكتور أحمد حسنى - نقض مصرى ١٩٩٢/١٢/٢٨ طعن رقم ١٤٥٤ س٥٥ق .

لاستيفاء هذه التعويضات ، فالحجز التحفظى على السفينة إذا كان يوقع استيفاء لكثير من الديون(١) البحرية إلا أنه يذيع أنتشاره وعملا عقب حالات التصادم(٢) والمساعدة ، وتزداد أهميته فى هذه الحالات بالذات ، كما يمكن توقيع الحجز التحفظى على السفينة فى حالات أخرى كثيرة منها ضمان حق ملاك البضائع فى التعويض الناشئ عن عدم تسليمهم البضائع المشحونة فى ميناء الوصول ، أو ضمانا لمستحقات الوكيل البحرى الناشئة عن ثمن خدمات التموين(٣) التى قدمها للسفينة فى أحد الموانى .

التنظيم التشريعى للحجز التحفظى على السفينة :

٢٥٤- ورغم الأهمية العملية البالغة للحجز التحفظى على السفينة فمن الملاحظ أن معظم التشريعات القديمة ومنها التقنين التجارى الفرنسى والتقنين البحرى المصرى الملغى وكذلك نظام المحكمة التجارية السعودى(٤) لم تهتم بتنظيم هذا النوع من الحجز(٥) ، وقد أكتفت هذه التشريعات بتنظيم

---

(١) راجع المادة ٥٩ من قانون التجارة البحرية .

(٢) Rodiere et E. du Pontavice Precis Dalloz, 11e ed, 1991 no. 176. P. 133.

(٣) هيئة حسم المنازعات التجارية بجده قضية رقم ٦٣٤ قرار رقم ٥٤١ بتاريخ ١٤٠٣/١٠/١٤هـ .

(٤) نظام المحكمة التجارية السعودى الصادر فى ١٥ محرم سنة ١٣٥٠هـ لم يتضمن أحكام خاصة بالحجز التحفظى على السفن وإنما نظم الحجز التنفيذى عليها ، ولذلك تسرى على الحجز التحفظى الأحكام العامة التى وردت فى الفصل الثانى عشر وعنوانه الحجز الإحتياطى ومنع المدعى عليه والمدين من السفر .

(٥) من التشريعات العربية الحديثة التى نظمت الحجز التحفظى على السفن قانون التجارة البحرى التونسى الصادر فى ٢٤ أبريل سنة ١٩٦٢ ، إذ نظم الحجز التحفظى فى المواد من ١٠٠ - ١٠٦ تحت عنوان (فى عقلة السفن عقله تحفظية) وكذلك قانون التجارة البحرية الكويتى الصادر فى ١٨ مايو سنة ١٩٨٠م فى المواد من ٧٣ إلى ٧٨.

الحجز التنفيذى(١) على السفينة .

ومن الجدير بالذكر أن أهمية الحجز التحفظى كوسيلة للضغط على المدين وإجباره على الوفاء بدينه لا تقل أهمية أن لم تكن تزيد عملا على أهمية الحجز التنفيذى الذى أهتم المشرع بتنظيمه ، وذلك لأن السفينة التى تغادر الميناء قد لا تعود إليه مرة أخرى ، الأمر الذى يعرض الدائنين إلى خيارين احلاهما مر ، وهما أما التضحية والتخلى عن ديونهم المتعلقة بالسفن المغادرة أو مواجهة صعوبات لا يستهان بها عند المطالبة بديونهم فى الخارج ، وهذا الخطر قد اذداد فى الوقت الحاضر عما كان عليه الحال فى الماضى حيث كانت السفن التى تقوم بالنقل تملكها دول معروفة وصديقة .

وإزاء هذا النقص التشريعى لم يتردد الفقه والقضاء فى هذه الدول فى الرجوع إلى القواعد العامة فى قانون المرافعات التى تنظم الحجز التحفظى على المنقول لتطبيقها على الحجز التحفظى على السفن ، ولكن لسوء الحظ أن هذه النصوص كانت ضعيفة وغير كافية ، فهى لم تتناول كل الحالات كحجز مراكب النزهة(٢) التى يعجز مشتريها عن دفع بقية ثمنها وكذلك مراكب الصيد غير التجارية .

---

(١) نظم التقنين البحرى المصرى الملغى الحجز التنفيذى على السفن بأحكام تفصيلية ، فى المواد من ١٠ إلى ٢٩ ، وكذلك نظام المحكمة التجارية السعودى فقد قصر أحكامه على تنظيم الحجز التنفيذى على السفن دون الحجز التحفظى وذلك فى الفصل الثانى تحت عنوان ضبط السفائن وبيعها فى المواد (١٥٩-١٧٨) .

(٢) RODIERE (Rene) le navire, Paris 1980. no 196.

وقد عمل المشرع الفرنسى على سد هذا النقص بإصدار تشريع ١٢ ديسمبر سنة ١٩٥٥م الذى أدرج فى تقنين المرافعات بابا جديداً خاص بالإجراءات التحفظية .

راجع روديير المرجع السابق بند ١٩٦ ص٢٤٤ .

٢٥٥- وعلى المستوى الدولى قد بذلت عدة محاولات فى مؤتمر باريس سنة ١٩٣٧ بواسطة اللجنة الدولية للقانون البحرى أسفرت بعد إنتهاء الحرب العالمية الثانية عن معاهدة بروكسل فى ١٠ مايو سنة ١٩٥٢م التى أدت إلى التوحيد الدولى لبعض القواعد المنظمة للحجز التحفظى على السفن والتى صدقت عليها فرنسا ودخلت حيز التنفيذ بالمرسوم رقم ١٤ الصادر فى ٤ يناير سنة ١٩٥٨م ، وقد أنضمت إلى هذه المعاهدة كثير من الدول العربية منها مصر سنة ١٩٥٥(١) ، كما اقتبس قانون التجارة البحرية المصرى الحالى معظم أحكام المعاهدة فى العلاقات الوطنية وذلك فى المواد من ٥٩ إلى ٦٦ .

ولحسن الحظ أن قانون التجارة البحرية المصرى رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ تدارك هذا النقص ونظم الحجز التحفظى على السفن تنظيما تفصيليا خلافا للقانون البحرى الملغى وذلك فى الفصل الثالث منه المواد من ٥٩ إلى ٦٦ بحرى . وقد أستقى التشريع المصرى غالبية أحكامه من معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٢ . وسوف نعرض هذه الأحكام بالتفصيل فى البنود التالية .

---

(١) راجع جريدة الوقائع المصرية ١٩٥٥/٣/١ عدد ٢٠ مكرر ، والمعاهدة دخلت حيز التنفيذ فى مصر اعتبارا من ١٩٥٦/٢/٢٤ .

المبحث الأول

شروط الحجز التحفظى على السفينة

٢٥٦- ويتناول هذا المبحث شروط توقيع الحجز فى مطلبين : الأول يتناول تحديد السفينة محل الحجز والمطلب الثانى يعالج الديون التى يجوز توقيع الحجز من أجلها .

المطلب الأول

السفن محل الحجز

٢٥٧- أجاز المشرع المصرى فى المادة ٦١(١) من قانون التجارة البحرية للدائن بدين بحرى وفقا للمادة ٦٠ أن يوقع الحجز التحفظى ليس فقط على السفينة التى نشأ الدين بسببها أو تعلق بها الدين ولكن أيضا على أى سفينة أخرى يملكها المدين(٢) ويطلق عليها السفينة الشقيقة Sister Ship شريطة أن تثبت له هذه الملكية وقت نشوء هذا الدين وتظل ملكيته لها حتى وقوع الحجز ، أما إذا كان المدين قد امتلك السفينة بعد نشوء هذا الدين أو تصرف فيها بالبيع قبل وقوع الحجز فلا يحق للدائن توقيع الحجز عليها ، وعله ذلك هو أن السفن التى يملكها(٣) المدين وقت نشوء الدين هى التى

---

(١) هذه القاعدة مستمدة من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل سنة ١٩٥٢ .

(٢) نقض مصرى فى ١٩٩٢/١٢/٢٨ طعن ١٤٥٤س ٥٥ق . قضاء النقض البحرى أعداد د. أحمد حسنى ص٤ .

(٣) وقد قضت محكمة النقض الفرنسية أنه لا يجوز لدائن شركة أن يوقع حجزا تحفظيا على سفينة تخص شركة أخرى بحجة أن الدولة المعنية بهاتين السفينتين تجوز كليه تماس مال هاتين الشركتين .

Cour de Cass ation (M. Com) 23 novembre 1999 V.D.M.F. 2000 P. 719 .

تدخل فى ذمته المالية وتشكل الضمان العام لديون الدائنين أما السفن التى يمتلكها المدين بعد نشوء الدين فلا تدخل فى ذمته المالية ولا فى الضمان العام للدائنين السابقين على تملكها .

ولا شك أن هذه القاعدة تنطوى على تسيير كبير على الدائن وتوسعه لضمانه بتمكينه من توقيع الحجز على كل السفن المملوكة للمدين وقت نشوء الدين وليس فقط على السفينة التى تعلق بها الدين سبب الحجز .

٢٥٨- على العكس من ذلك لا تجيز(١) المادة الثالثة/٣ من اتفاقية بروكسل توقيع حجز ثانى من الحاجز الأول لنفس الدين بحجة أن قيمة السفينة المحجوزة أغلى من قيمة الدين المحجوز من أجله مادام الحجز الأول قد وقع من قبل وأن هناك عرض بالضمان قد قدم على أثر الحجز التحفظى الأول .

ومن الجدير بالذكر أن هذه القاعدة لا تنطبق فى جميع الحالات بل قد أورد المشرع عليها استثناء فى الفقرة الثانية من المادة ٦١ مقتضاه عدم جواز الحجز التحفظى على السفن الشقيقة التى يملكها المدين وقت نشوء الدين سبب الحجز إذا كان الدين سبب الحجز يتعلق بالمنازعة فى ملكية السفينة ، أو بالمنازعة فى ملكيتها على الشيوع أو فى حيازتها أو فى إستغلالها أو فى حقوق المالكين على الشيوع على المبالغ الناتجة عن هذا الإستغلال ، أو يتعلق بالرهن البحرى على السفينة ، وعله هذا الإستثناء تكمن فى أن هذه الديون تتعلق بحقوق عينية تنصب على السفينة ذاتها فمن الإنصاف جواز الحجز على السفينة المستأجرة من أجل دين يستحق على المستأجر .

---

(١) Cour d'appel de Rouen (2ch. civ) 19 mai 2000. V.D.M.F. 2001 P. 615.

٢٥٩- وفى هذه الحالة يتوسع المشرع فى إمكانية توقيع الحجز التحفظى لصالح الدائن فلم يقصره على السفن المملوكه لمالك السفينة وقت نشوء الدين بل يبسطه ليشمل الحجز على السفينة المستأجرة من أجل دين مستحق على المستأجر وليس المالك وذلك بشرطين أولهما أن يكون مستأجر السفينة يتولى إدارتها الملاحية كما يحدث فى مشارطة الإيجار الزمنية وثانيهما أن يكون مستأجر السفينة مسئولا وحده عن دين بحرى متعلق بها ، ولم يكتف المشرع بذلك فحسب وإنما أجاز للدائن توقيع الحجز على أية سفينة أخرى مملوكه لنفس المستأجر ، وعلى العكس من ذلك لا يجوز توقيع الحجز على أى سفينة أخرى للمالك المؤجر بمقتضى ذلك الدين البحرى، وذلك لانتفاء العلاقة بين هذا الدين البحرى الذى يقع على عاتق المستأجر وأى سفينة أخرى مملوكة للمالك المؤجر . وينطبق الحكم السابق فى جميع الحالات التى يكون فيها شخص أخر غير مالك السفينة مسئولا عن دين بحرى (م٢/٦٢ من قانون التجارة البحرية)(١).

جواز الحجز على السفينة المتأهبة للسفر :

٢٦٠- كان الفقه(٢) والقضاء(٣) فى ظل قانون التجارة البحرى المصرى الملغى مستقران على حظر الحجز التحفظى على السفينة المتأهبة

---

(١) المادة ٣/٤ من معاهدة بروكسل .

(٢) Lyon Caen et Renault traite de droit Commercial 2ed . t. 6e Paris 1926 no 1727,

د. على جمال الدين عوض القانون البحرى طبعة سنة ١٩٧٠ ، بند ١٨٠ ،

د. مصطفى طه طبعة ١٩٩٥ بند ١٣٣ .

(٣) Cour d'appel d'Alex andrie 2 Dec . 1896. Bull. de legis. et de juris prudence egyptienne mixtes no. 9. P. 39.

للسفر ؛ وتعد السفينة متأهبة للسفر عندما يكون ربانها مزوداً بالأوراق اللازمة للقيام برحلتها البحرية .

والحكمة من هذا الحظر هى حماية المصلحة العامة للتجارة(١) وما يقتضيه نجاح الرحلة البحرية من التضحية بمصلحة الحاجز الذى يعطل بحجزه المصالح الممثلة فى الرحلة والتى تأهبت السفينة للقيام بها ، فالحجز سوف لا يضر فقط بمصلحة مالك السفينة وإنما أيضا بسائر الأشخاص ، الذين تتعلق مصالحهم بالرسالة البحرية ، فهو يؤدى إلى توقف بضائع الشاحنين ، وانقطاع تعهدات البحاره ، وتأخر وصول بضائع المرسل إليهم والعجز عن وفاء ديون المقترضين ، لكل ذلك وازنت كثير من التشريعات ومن بينها التقنين البحرى المصرى الملغى بين نجاح الرسالة البحرية وما تمثله من مصالح مشتركة وبين مصلحة الدائن الحاجز الذى تراخى فى توقيع حجزه إلى اللحظات الأخيرة السابقة على رحيل السفينة ورجحت الأولى على الثانية بتقرير هذا الحظر(٢) .

وقد أجاز قانون التجارة البحرية(٣) المصرى الحالى خلافا لما جرى

---

(١) Lyon Caen et Renault op. cit. no 1727.

(٢) راجع بحثنا فى الحجز التحفظى على السفن سابق الإشارة إليه ص١٨ ، ١٩ من الدول التى كانت تأخذ بعدم جواز الحجز على السفن المتأهبة للسفر الاتحاد السوفيتى وجمهورية مالاجاش ، والمملكة المتحدة وكذلك الدول التى لم تصدق على معاهدة بروكسل ومنها إيطاليا وأسبانيا والسويد وفنلندا والأرجنتين . ومن اسبق الدول الى إلغاء حظر الحظر على السفن المتأهبة للسفر بلجيكا وذلك بالتشريع الصادر سنة ١٩٠٨ .

V. onstant Smeestres (De la Saisie Cons ervatoire des navires en Bel gique) Rev. D.M Compare t 7, 1924 P. 62.

(٣) راجع المادة ٥٩ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

عليه العمل فى ظل التقنين الملغى واسوة بمعاهدة بروكسل سنة ١٩٥٢ الحجز التحفظى على السفينة ولو كانت متأهبة للسفر ، وهكذا نجد المشرع فى ظل القانون الحالى رجح مصلحة الدائن فى توقيع الحجز التحفظى على السفينة المتأهبة للسفر على مصالح سائر الأشخاص الذين تتعلق مصالحهم بالرسالة البحرية وانجاز رحلتها .

المطلب الثانى

الديون البحرية التى يجوز توقيع الحجز التحفظى لاستيفائها

٢٦١- نصت المادة ٦٠ من قانون التجارة البحرية على تسع عشرة حالة يجوز فيها توقيع الحجز التحفظى على السفينة لإستيفاء الديون البحرية ، وهذه الحالات هى كما يلى :

١- رسوم الموانى والممرات المائية ، وأحسن المشرع بإستخدام عبارة الممرات المائية بدلا من الممرات البحرية لأن الممرات المائية كلمة أعم من الممرات البحرية وذلك تجنبا لإثارة أى خلاف حول اعتبار قناة السويس ممرا بحريا(١) وعلى ذلك يجوز توقيع الحجز التحفظى استيفاء لسداد الرسوم المستحقة على السفينة سواء بسبب دخول الموانى أو الخروج منها أو بسبب المرور بأحد الممرات المائية كقناه السويس .

٢- مصاريف إزاله أو إنتشال أو رفع حطام السفينة أو البضائع .

---

(١) من الجدير بالذكر أن مشروع القانون المقدم من الحكومة كان يذكر عبارة الممرات البحرية وقد عدلت اللجنة الفنية تلك العبارة إلى الممرات المائية تخوفا من عدم اعتبار قناة السويس ممرا بحريا - انظر محضر اجتماع اللجنة الثالث المعقود فى ١٤/٢/١٩٩٠ مشار له فى مؤلف المستشار الدكتور كمال حمدى ص١٧٠ هامش(١).

٣- التأمين على السفينة .

ومن الجدير بالذكر أن الحالات الثلاث السابقة لجواز الحجز التحفظى على السفينة تعد إضافة من قانون التجارة البحرية(١) المصرى لما ورد بمعاهدة بروكسل سنة ١٩٥٢ ، إذ أن المعاهدة(٢) لم يرد بها ذكر لهذه الحالات . وقد استهدف المشرع المصرى من اضافة هذه الحالات تأمين أصحاب الشأن قبل سلطات الموانى والممرات المائية أو المؤمنين البحرين على الحصول على مستحقاتهم المتعلقة سواء برسوم دخول الموانى أو الخروج منها أو رسوم المرور بالممرات المائية كذلك المصاريف المتكبدة بسبب إزالة أو انتشال حطام السفينة أو البضائع أو أقساط التأمين(٣) على السفينة مما تتعرض له من أخطار(٤) .

٢٦٣- وفيما عدا حالة التزوير(٥) البحرية التى وردت فى المعاهدة كسبب يجيز توقيع الحجز التحفظى على السفينة وأغفال قانون التجارة البحرية النص عليها تكاد تتطابق حالات جواز الحجز التحفظى فى كل من معاهدة بروكسل وقانون التجارة البحرية المصرى ، وهذه الحالات الواردة فى

---

(١) القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) المادة الأولى من معاهدة بروكسل لم تتضمن هذه الأسباب الثلاثة لجواز الحجز التحفظى على السفينة .

(٣) وسبب ذلك أن أقساط التأمين تساهم فى حفظ الثروة البحرية للمجهز . راجع د. محمود سمير الشرقاوى القانون البحرى طبعة ١٩٩٣ بند ١٥٤ .

(٤) د. مصطفى طه القانون البحرى الجديد - طبعة ١٩٩٥ - دار الجامعة الجديدة للنشر بند ١٣١ ص١٠٨.

(٥) قد أغفل المشرع البحرى النص عليها أكتفاء بالنص على الرهن البحرى وذلك لأن فى غالبية الأحوال يقترن القرض البحرى لمالك السفينة برهن عليها .

كل من المعاهدة وقانون التجارة البحرية هى ست عشرة حالة وذلك على النحو التالى :

١- الأضرار التى تحدثها السفينة بسبب التصادم أو التلوث(١) أو غيرها من الحوادث البحرية المماثلة .

٢- الخسائر فى الأرواح البشرية أو الإصابات البدنية التى تسببها السفينة أو التى تنشأ عن إستغلالها .

٣- العقود الخاصة بإستعمال السفينة أو استئجارها .

٤- العقود الخاصة بنقل البضائع بموجب عقد إيجار أو وثيقة شحن .

٥- هلاك البضائع أو الأمتعة التى تنقلها السفينة أو تلفها .

٦- الانقاذ(٢) .

---

(١) نص المشرع البحرى صراحة وخلافا للمعاهدة على الأضرار التى تحدثها السفينة بسبب التلوث ، وذلك بسبب كثرة حالات التلوث التى تحدثها السفن فى الوقت الحاضر ، سواء كانت ناقلات بترول أو غيرها . الأمر الذى ييسر على المضرور من التلوث البحرى الحجز على السفينة للحصول على التعويض الناشئ عن التلوث البحرى ، دون التعرض لتهرب السفينة من دفع التعويض بحجة أن التلوث ليس من الحوادث البحرية التى تستوجب الحجز التحفظى على السفينة والتعويض من أجله .

(٢) نصت المعاهدة على مصاريف المساعدة والانقاذ ، والمشرع المصرى أكتفى بذكر الانقاذ دون المساعدة وذلك لأن المشرع المصرى فى قانون التجارة الحالى نظم أعمال المساعدة والإنقاذ تحت مسمى واحد هو الأنقاذ وذلك فى الفصل الثانى من الباب الرابع المنظم للحوادث البحرية وتنص المادة ١/٣٥٥ فى هذا الصدد على أن كل عمل من أعمال الإنقاذ يعطى الحق فى مكافأة عادلة بشرط أن يؤدى إلى نتيجة نافعة ، ولا يجوز أن تزيد المكافآة على قيمة الأشياء التى أنقذت .

٧- الخسارات المشتركة .

٨- قطر السفينة .

٩- الإرشاد .

١٠- توريد مواد أو أدوات لازمة لاستغلال السفينة أو صيانتها أيا كانت الجهة التى يطلب منها التوريد .

١١- بناء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها ومصاريف وجودها فى الأحواض .

١٢- أجور الربان والضباط والبحارة(١) والوكلاء البحريين ، ويحمد للمشرع المصرى اضافته عبارة أجور الوكلاء البحريين التى لم يرد ذكرها فى المعاهدة ، اذ من شأن هذه العبارة تمكينين هؤلاء الأخيرين من الحجز التحفظى على السفينة ، خاصة إذا كانت أجنبية تجوب الموانى المختلفة ويندر دخولها الموانى المصرية ، وذلك مقابل الحصول على أجورهم(٢) المستحقة لهؤلاء الوكلاء على تلك السفن ، والتى كان يتعذر عليهم الحصول عليها إذا لجأو إلى القضاء الأجنبى للحصول عليها .

---

(١) قضت محكمة النقض بأختصاص المحكمة بالفصل فى موضوع النزاع مادام الدين البحرى المتعلق بأجور البحارة قد نشأ أثناء السفر الذى أثنائه وقع الحجز على السفينة.
Cour de Cassation, 18 juillet 2000, D.M.F. 2000 P. 725.

(٢) وتختلف هذه الحالة التى أضافها المشرع البحرى المصرى ولم تكن واردة فى معاهدة بروكسل عن الحالة المنصوص عليها فى الفقرة ٢٤ من المادة ٦٠ بحرى وتتعلق بالمبالغ التى ينفقها الوكلاء البحريون لحساب السفينة أو مالكها لتموينها أو صيانتها والتى ورد ذكرها فى المعاهدة فى الفقرة (ن) .

١٣- المبالغ التى ينفقها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء البحريون لحساب السفينة أو لحساب مالكها ويلحق بها دين السمسرة(١) المستحقة عن مشارطة الإيجار الزمنية فهو يعتبر دينا بحريا يجيز الحجز التحفظى على السفينة .

١٤- المنازعة فى ملكية السفينة . .

١٥- المنازعة فى ملكية سفينة على الشيوع أو فى حيازتها أو فى استغلالها أو فى حقوق المالكين على الشيوع على المبالغ الناتجة عن الإستغلال .

١٦- الرهن البحرى .

---

(١) tribunal de Commerce d'ATACCIO, 19 octobre 1999, P.M.F. 2000 P. 32.

المبحث الثانى
إجراءات الحجز التحفظى على السفينة ووسائل التخلص منه والحكم بصحته

٢٦٣- ينقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب : **المطلب الأول** يعالج إجراءات الحجز التحفظى على السفينة أما **المطلب الثانى** فسوف يتناول وسائل التخلص من الحجز التحفظى على السفينة أو التقليل من آثاره وأخيرا فى **المطلب الثالث** ندرس دعوى صحة الحجز .

المطلب الأول
إجراءات الحجز التحفظى على السفينة

أولاً : السلطة المختصة بتوقيع الحجز :

٢٦٤- نظم المشرع البحرى إجراءات الحجز التحفظى فى المادتين ٥٩ و ٦١ بحرى. فنجد المادة ٥٩ بحرى تحدد السلطة المختصة بتوقيع الحجز التحفظى على السفينة وذلك بقولها « يجوز الحجز التحفظى على السفينة بأمر من رئيس المحكمة الإبتدائية المختصة أو من يقوم مقامه .. » .

هكذا يعقد المشرع الاختصاص بتوقيع الحجز التحفظى على السفينة لرئيس(١) المحكمة الأبتدائية التى يقع فى دائرتها الميناء الذى توجد فيه

---

(١) فى القانون الفرنسى يختص بتوقيع الحجز التحفظى على السفينة رئيس المحكمة التجارية أو القاضى الجزئى الذى توجد فى دائرة اختصاصه السفينة المحجوزة فى حالة عدم وجود محكمة تجارية فى مكان الحجز (م٢٩ من مرسوم رقم ٧١ - ١٦١ فى ٢٤ فبراير سنة ١٩٧١م وأمر القاضى الفرنسى يصدر على عريضة كما هو الحال فى القانون المصرى).
V.P.L. "Apropos de la Saisie Conservatoire de la navire" D.M.F. 1971 - 271.

السفينة المطلوب الحجز التحفظى عليها ، وذلك بصرف النظر عن قيمة الدين المطلوب توقيع الحجز لاستيفاؤه أو قيمة السفينة المطلوب توقيع الحجز عليها.

والأمر بتوقيع الحجز التحفظى على السفينة أمر جوازى يقدره رئيس المحكمة الأبتدائية أو من يقوم مقامه ، وهو يصدر هذا الأمر بإعتباره قاضيا للأمور الوقتية ، ويخضع هذا الأمر للقواعد العامة فى قانون المرافعات بخصوص الأوامر على عرائض(١) من حيث كيفية إصدارها والتظلم منها ، ولما كان أصدار الأمر بالحجز التحفظى جوازى لرئيس المحكمة فقد خول المشرع القاضى بعض السلطات الهدف منها حماية أصحاب المصالح المشروعة فى الرسالة البحرية ، ومن هذه السلطات حق القاضى قبل إصدار الأمر بالحجز فى إجراء تحقيق مختصر إذا لم تكفه المستندات المؤيده للطلب، ويجوز أن يكون أمر القاضى بتوقيع الحجز بعد مهلة لا تزيد على ثلاثة أيام من تاريخ هذا الأمر للمطلوب الحجز عليه (م٣١٩ مرافعات) بل يجوز كما تشير المادة ٤١٧ من تقنين المرافعات الفرنسى تكليف الدائن طالب الحجز بتقديم كفالة أو تبرير يساره الكافى وذلك للوفاء بالنتائج الضارة(٢) الحجز إذا قضى فيما بعد أنه تعسفى وأنه لاحق له فى توقيعه ، والقضاء البلجيكى(٣) خاصة فى ميناء أنفرس يفرض فى كل الأحوال على عاتق الحاجز أداء ضمان أو كفالة تقدم فى خلال مهلة قصيرة تحقيقا لنفس الغرض هو اتقاء النتائج لضارة للحجز الكيدى أو التعسفى .

---

(١) راجع المواد من ١٩٤ - ٢٠٠ مرافعات الخاصة بالأوامر على العرائض .

(٢) جورج ماريه (الحجز التحفظى على السفن فى فرنسا) مجلة القانون البحرى المقارن مجلد (٦) سنة ١٩٢٤م ص٢٢ - ٣٥ .

(٣) راجع مقالة الحجز التحفظى على السفن البحرية فى بلجيكا - القانون البحرى الفرنسى سنة ١٩٨٤ ص٢٤٨ - ص٢٥٢ .

ثانيا : إعلان محضر الحجز وتسجيله :

٢٦٥- تقضى المادة ١/٦٤ من قانون التجارة البحرية بوجوب تسليم صورة من محضر الحجز لربان(١) السفينة للعلم بتوقيع الحجز وعدم مغادرة الميناء أو من يقوم مقامة من ضباط السفينة ، كما يجب تسليم صورة أخرى من محضر الحجز إلى الجهة البحرية المختصة بالميناء الذى وقع فيه الحجز وذلك لإتخاذ اللازم نحو منع السفينة من السفر ، بالقوة إذا أقتضى الأمر كما يجب على المحضر تسليم صورة ثالثة من محضر الحجز لمكتب التسجيل بالميناء المذكور (م١/٦٤ بحرى) للتأشير بها فى سجل السفن وذلك لأحاطة الغير علما بتوقيع الحجز التحفظى على السفينة ، وإذا كانت السفينة مسجلة فى جمهورية مصر العربية تعين على مكتب التسجيل بالميناء الذى وقع فيه الحجز أن يقوم بإخطار مكتب تسجيل السفينة بالحجز للتأشير به فى سجل السفن(٢).

وهذا الحكم يواجه الحالة التى يتم فيها الحجز على سفينة مصرية فى غير ميناء تسجيلها . كما لو كانت السفينة مسجلة فى الأسكندرية وتم توقيع الحجز عليها فى ميناء بور سعيد والتأشير بالحجز التحفظى فى سجل السفن الهدف منه إعلام الغير بكل ما تتعرض له السفينة من أمور طارئة قد تؤثر على ملكيتها . وعلى ذلك فعدم التأشير بهذا الحجز يعنى عدم الإحتجاج(٣) به فى مواجهة الغير مشترى السفينة ، والقول بغير ذلك معناه أن تسجيل الحجز

---

(١) استئناف مختلط ٤ مايو سنة ١٨٩٣ بلتان (٥) - ٢٣٥ .

(٢) المادة ٢/٦٤ بحرى .

(٣) يرى البعض أنه لا يترتب على عدم التأشير بالحجز التحفظى فى السجل الخاص بالسفينة عدم نفاذه فى مواجهة مشترى السفينة الذى لم يخطر بالحجز - انظر أسانيد هذا الرأى د. هانى دويدار الجزء الأول ص١٢٦ ، ١٢٧ مشار له فى مؤلف المستشار كمال حمدى ص١٧٤ هامش ومنها المادة ٣/١١ بحرى .

في مكتب تسجيل السفن يخلو من أى أثر وهو أولا يمكن أن تتجه أراده المشرع البحرى إليه ، وتصير معه المادة ٦٤ بحرى بدون فائدة .

المطلب الثانى

وسائل التخلص من الحجز التحفظى على السفينة

٢٦٦- حرصا من المشرع البحرى على التوفيق بين انتظام سير الملاحة البحرية من ناحية ومراعاة حقوق الدائن الحاجز حجزا تحفظيا على السفينة من ناحية أخرى نص المشرع(١) على وسيلتين للتخلص من الحجز التحفظى على السفينة أو تقليل أثره وذلك بإجازة رفع الحجز على السفينة إذا قدمت كفالة أو ضمان يكفى للوفاء بالدين المحجوز من أجله ، وذلك إذا كان الدين سبب الحجز لا يتعلق بالمنازعة فى ملكية السفينة(٢) أو فى ملكيتها على الشيوع أو فى حيازتها أو فى استغلالها أو فى حقوق المالكين على الشيوع على المبالغ الناتجة عن الإستغلال (م٦٠ بحرى فقرة ص) . أما إذا كان الدين سبب الحجز يتعلق بالديون الواردة فى الفقرتين السابقتين من المادة ٦٠ (فقرة ف ، ص) فانه فى هذه الحالة لا يجوز رفع الحجز عن السفينة وإنما يمكن التقليل من اثاره مع بقائه قائما وذلك بالأذن لحائز السفينة من رئيس المحكمة الأبتدائية أو من يقوم مقامه بإستغلالها إذا قدم ضمانا كافيا أو بتنظيم إدارة السفينة خلال مدة الحجز بالكيفية التى يقررها الأذن(٣) .

---

(١) المادة ٦٣ من قانون التجارة البحرية .

(٢) المادة ٦٠ فقرة (ب) من قانون التجارة البحرية .

(٣) وهذه الأحكام الواردة فى التقنين البحرى المصرى بخصوص رفع الحجز التحفظى عن السفينة أو تقليل آثاره يتفق فيها القانون مع معاهدة بروكسل سنة ١٩٥٢ إذ نصت المعاهدة على نفس الحلول فى المادة الخامسة منها .

وسوف نتناول هاتين الوسيلتين بالتفصيل :

أولاً : تقديم الكفالة من المدين :

٢٦٧- يتعين على المدين المحجوز عليه لرفع الحجز التحفظى عن سفينته أن يقيم دعوى رفع الحجز أمام القاضى المختص برفع الحجز وذلك مع تقديم كفاله كافية لضمان وفاء حق الدائن الحاجز ، والقاضى المختص برفع(١) الحجز عن السفينة هو نفسه الذى أمر بتوقيع(٢) الحجز عليها أى رئيس المحكمة الأبتدائية أو من يقوم مقامه .

وإذا كان الأصل أن رفع الحجز لا يتم دون تقديم كفالة فإنه يجوز استثناء من ذلك الأصل رفع الحجز فى كثير من الحالات دون تقديم كفالة من المدين ومن هذه الحالات ما يلى:

١- إذا لم تتوافر فى الحجز الشروط القانونية اللازمة لتوقيعه كما لو استطاع المدين المحجوز عليه أن يثبت للقاضى أن الدين المحجوز من أجله لم يكن ثابتا من حيث المبدأ أو بسبب ثبوت عدم مديونية المدين المحجوز عليه للدائن الحاجز .

٢- إذا لم يتم التكليف بالحضور أمام المحكمة المختصة وذلك فى

---

(١) ورفع الحجز إجراء حاسم بالنسبة للمدين المحجوز عليه فيترتب عليه زوال آثار الحجز كلية وتحرير السفينة المحجوزة دون بقاء أى أثر لصالح الحاجز ، فتوقيع الحجز كما وضحنا من قبل لا يحقق أى أمتياز للحاجز الأول .
V. Cass. Com. 19 fev - 1958, D.M.F. 1959 P. 326 .
وكذلك بحثنا السابق الذكر الحجز التحفظى على السفن .

(٢) رئيس المحكمة الأبتدائية فى محكمة الميناء الذى تقع فيه السفينة المراد رفع الحجز عنها .

المدة المحددة بمعرفة القاضى الذى أذن بالحجز التحفظى(١) .

٣- إذا كان الحجز التحفظى قد تم بسبب المنازعة فى ملكية السفينة وثبت للقاضى أن هذه المنازعة(٢) غير جادة وغير مبرره .

٤- إذا كان نفس الدائن الحاجز سبق له أن وقع حجز سابق على السفينة أو على سفينة أخرى لنفس المالك .

٢٦٤- وفى غير هذه الحالات لا يجوز للقاضى أن يأمر برفع الحجز عن السفينة إلا إذا قدم المدين المحجوز عليه كفالة كافية لتأمين حقوق الدائن الحاجز ، ومن قبيل ذلك الكفالة التى يتم التعهد بها من قبل أحد البنوك(٣) وقد ثارت خلافات(٤) كبيرة فى الفقه والقضاء حول المراد بكفاية الكفالة لضمان حقوق الدائن الحاجز وكيف يتم تقدير هذه الكفالة . هل يجب أن تعادل قيمة الدين المحجوز من أجله ؟ أم يجب أن تعادل قيمة السفينة المحجوز عليها ؟

---

(١) Rouen 21 Avril 1972, D.M.F. 1972 - 654.

(٢) Cour d'appel de Rouen 12 et 26 Janvier 1973, D.M.F. 1973 - 544.

(٣) هيئة حسم المنازعات التجارية دائرة جدة قضية رقم ٢٤١ قرار رقم ٣٠٠ فى ١٤٠٠/٥/٢٨هـ .

(٤) انظر أراء الفقهاء ذا حكام القضاء المشار إليها فى بحثنا السابق ص٧٨ ، ٨١ ، من ذلك حكم محكمة استئناف بروكسل فى ٢١ ديسمبر سنة ١٩١٠ بصدد نزاع ناشئ عن تصادم كان قيمة الدين المحجوز من أجله يجاوز قيمة السفينة المحجوزة أنه لا يكفى لرفع الحجز عن السفينة أن يقدم المحجوز عليه كفالة تعادل القيمة الحقيقية أو الجزافية للسفينة المحجوزة ، وأن المحجوز عليه لا يستطيع أن يحصل على رفع الحجز إلا عند تقديم كفالة تعادل مبلغ الدين بأكمله .

V. Le Droit maritime 1911, 140 et V. Georges MARAIS op. cit., P. 58.

وهذه الصعوبة تثور بصفة خاصة عندما يجاوز الدين المحجوز من أجله قيمة السفينة المحجوزة .

وحسما لهذه المشكلة يجب أن نميز بين فرضين هما كما يلى :

الفرض الأول : وهو الذى يكون فيه الحجز التحفظى من أجل الوفاء بدين عقده مالك السفينة أو راجع الى تصادم مصدره الخطأ الشخصى للمالك، ففى هذا الفرض لا محل للقول بكفاية الكفالة التى تتكون من قيمة السفينة دون النظر إلى قيمة الدين الذى وقع من أجله الحجز وذلك لأن نظام تحديد مسئولية مالك السفينة لا يعمل فى هذا الفرض .

الفرض الثانى : إذا كان سبب الحجز خطأ الربان أو البحاره كما هو الحال فى حالة التصادم البحرى ، فى هذا الفرض يجوز لمجهز السفينة مرتكبة التصادم أن يتمسك بتحديد مسئوليته وفقا لأحكام القانون البحرى وأن يدفع كفالة تعادل قيمة السفينة .

٢٦٨- هكذا نخلص إلى أن مبلغ الكفالة المقدمة لرفع الحجز التحفظى على السفينة ينبغى أن يعادل قيمة السفينة(١) المحجوزة والأجرة أو

---

(١) وقد أكدت محكمة استئناف روان فى قضاء لها فى ٥ مارس سنة ١٩١٩ هذا المبدأ بدقة بقولها أن الكفالة الواجب إيداعها لا تكون وفقا لمبلغ الدين ولكن وفقا لقيمة السفينة المحجوزة
V. Cour d'appel de Rouen 5 mars 1919, R.I.D.M. xxx11 P. 538.
كذلك محكمة النقض قررت فى قضاء لها فى ١٦ يونيه سنة ١٩٢٠ ، أنه يدخل فى إختصاص القاضى وحده الذى يأمر برفع الحجز أن يفصل بطريقة عادلة فى حالة عدم وجود اتفاق بين الطرفين فى مدى الضمان الذى يمكن أن يحل محل الرهن الناشئ عن السفينة المحجوزة ، وهذا القرار لا يعد بحق قراراً مؤسساً لمبدأ قانونى ولكنه مجرد حل عملى . ومن الملاحظ قانونا أن المجهز مسئول فى كل أمواله ويمكن أن يثير =

القيمة المحددة جزافا لهذه السفينة وفقا لنظام تحديد المسئ ، ولا يجوز أن تجاوز الكفالة هذه القيمة إلا إذا كان الدين المحجوز من أجله منشأة خطأ شخصى من المالك أو قرض عقده المالك بنفسه ، ففى هذه الحالة فحسب يمكن أن تكون الكفالة معادلة للدين المحجوز من أجله ولو جاوز ذلك الدين قيمة السفينة المحجوزة لأن فى هذا الفرض الأخير لا يجوز تحديد مسئولية مالك السفينة تحديدا جزافيا . وهذا التحديد الجزافى يعد فى نظرنا حد أقصى وليس حد أدنى الكفالة فيمكن للكفالة المطلوبة أن تكون أقل من ذلك إذا كان الدين المحجوز من أجله أقل من ذلك بكثير .

مقدم الكفالة :

٢٦٩- والكفالة بإعتبارها وسيلة سريعة لتخليص السفينة من الحجز التحفظى قد يقدمها الربان رغبة فى عدم تعطيل سفينته بسبب الحجز ، وقد

= رخصه الترك (تحديد المسئولية حاليا) وذلك تطبيقا لفكرة خلافها أن الثروة البحرية يجب أن تكون محل أعتبار عند تقدير الكفالة .

V. Cass. req 16 juin Gazette du Palauis 1920 - 1 - 313 .

فالقضاء الفرنسى يرى أن الكفالة لا يمكن أن تكون أعلى من قيمة السفينة وملحقاتها .

V. Marais op. cit., P. 31 .

وقد أكد القضاء الفرنسى الحديث من جديد هذا المبدأ فى حكم لمحكمة بولونيا التجارية قال فيه « أن المجهز الذى تكون سفينته محلا للحجز التحفظى يمكن أن يحصل على رفع اليد من هذا الإجراء التحفظى بإيداع مبلغ يعادل القيمة التجارية للسفينة المحجوزة فى يوم صدور قرار المحكمة لدى الحارس القضائى المعين بواسطة المحكمة ، هذه القيمة تشكل فى الواقع تقديرا كافيا لضمان سائر حقوقه لدى الدائنين سواء كانوا ممتازين أو مرتهنين أو عاديين .

V. trib. de Com. de Boulgne 3 janv. 1979, D.M.F. 1980, P. 339 - 343 et note Patrict simon .

يقدمها أمين السفينة الذى يمثل المجهز فى الميناء ، وهى غالبا تقدم من المؤسسات الأئتمانية أو البنوك(١) متخذه شكل خطاب الضمان المصرفى(٢) بناء على طلب ملاك السفن المحجوز عليها وذلك لمدة محدده ولقاء عمولة يتحملها المدين المحجوز عليه ، ويمكن أن تقدم الكفالة بناء على أمر من الشركة الأم(٣) للشركة التى تتبعها السفينة إذا نصت وثيقة التأمين على ذلك ، ومن المعروف أن المؤمنين يتمتعون بسلطة تقديرية فى هذا الخصوص (م ٤ ب من وثيقة التأمين الفرنسية على السفينة طبعة أول ديسمبر سنة ١٩٧٢) .

آثار تقديم الكفالة :

٢٧٠- تختلف آثار تقديم الكفالة بحسب ما إذا كنا بصدد الدائن الحاجز أو المدين المحجوز عليه :

١- **فيما يتعلق بالدائن الحاجز** :- نجد أن الكفالة التى يقدمها المدين المحجوز عليه سواء كانت عينية أو شخصية تعد النتيجة الأساسية والهدف الأول الذى يتوخاه الحاجز من وراء الحجز التحفظى ، وذلك لأن هذه الكفالة تزود هذا الأخير بضمانة شخصية أو عينيه يستفيد منها هذا الأخير بمفرده عند امتناع المدين عن وفاء الدين المحجوز من أجله .

ويثور تساؤل هو أنه هل يتمتع الدائن الحاجز بأى أمتياز(٤) على مبلغ

---

(١) هيئة حسم المنازعات التجارية دائرة جده قضية رقم ٢٤١ قرار رقم ٢٠٠ فى ١٤٠٠/٥/٢٨ هـ .

(٢) محكمة تنفيذ الأسكندرية فى ١٩٨٦/١/٣٠ حكم غير منشور .

(٣) بونتافيس نفس المرجع السابق بند ٣١٦ .

(٤) Cour d'appel s'Alger 13 fev. 1923, observa tion par G. MARAIS, R.D. M. Compare t. II 1923 P. 518 et suiv.

الكفالة المودع من قبل المدين المحجوز عليه ؟ الأمر يتوقف على الشروط التى تودع بها هذه الكفالة ، فإذا أشترط المدين عند إيداعه الكفالة تخصيصها لصالح الدائن الحاجز ترتب على ذلك نشوء حق أمتياز اتفاقى على هذه الكفالة لصالح هذا الدائن ، أما إذا دفعت الكفالة دون شروط تتعلق بتخصيصها إلى دائن بعينه ترتب على ذلك حرمان الدائن من أى أمتياز ناشئ عن مجرد توقيع الحجز التحفظى ، ويتوقف الأمر بالنسبة له على صفة الدين المحجوز من أجله هل هو دين عادى أم دين ممتاز ؟ فإذا كان الدين ممتازا فهذا الأمتياز سوف ينتقل بمرتبته إلى مبلغ الكفالة الذى سوف يدفع فيما بعد ، أما إذا كان على العكس من ذلك دين الدائن الحاجز دينا عاديا فلا يتمتع الدائن الحاجز بأى ميزه وسوف توزع الكفالة بينه وبين غيره من الدائنين وفقا لنظام قسمة الغرماء .

٢- **فيما يتعلق بالمدين المحجوز عليه** :- نجد أن أهم هذه الآثار هو رفع الحجز التحفظى وإستعادة السفينة المحجوزة حريتها بحيث تستطيع مباشرة نشاطها البحرى من جديد كما كان عليه الحال قبل توقيع الحجز(١) .

---

(١) قد تساءل الفقه حول أثر تعدد الحجوزات على مباشرة مالك السفينة لحق الترك فى التشريعات التى تتبناه ، من المعروف أن دفع الكفالة يعادل التخلى عن حق الترك والأعتراف المحتمل بتعهد شخصى للمحجوز عليه فى مواجهة الحاجز . ولكن ماذا يحدث لو أن المالك بعد دفعه كفالة لتحرير السفينة من الحجز الأول وقع حجز ثانى من دائن ثانى وقد تتكرر الحجوزات وإيداع الكفالات ولكن يخشى أن يترتب على ذلك أن تكون المبالغ المعرضة للخطر وتمثلها الثروة البحرية قد زادت عن قيمة السفينة المحجوزة ، وهذه النتيجة الممكنة ضد الروح العامة للقانون البحرى والتى وفقا لها تتحدد عادة المخاطر التى يمكن أن يتعرض لها كل مالك سفينة بقيمة السفينة المخصصة للرحلة البحرية والأجرة الأجمالية التى يمكن أن تكسبها هذه السفينة ، =

ثانيا : التقليل من آثار الحجز مع الإبقاء عليه :

٢٧١- الوسيلة الثانية هي التقليل من آثار الحجز مع الإبقاء عليه ، وذلك في الفرض الذي يكون فيه الدين سبب الحجز يتعلق بالمنازعة في ملكية السفينة أو ملكيتها على الشيوع أو في حيازتها أو في إستغلالها أو في حقوق المالكين على الشيوع على المبالغ الناتجة عن الإستغلال ، وهذه الوسيلة لم تكن معروفة في ظل القانون البحري المصري الملغى وإنما اقتبسها القانون

= ولهذا يجب أن تحدد مسئولية مالك السفينة دائما أيا كان عدد الحجوزات المتعاقبة بالثروة البحرية للمجهز والتي تتمثل في السفينة والأجرة .

والقول بغير ذلك يتعارض مع ممارسة حق الترك الذي كان يتبناه القانون البحري الملغى وما يقوم عليه من فكرة المخاطرة المحدودة لمالك السفينة ، ولا يختلف الحل إذا كنا بصدد الدول التي تأخذ بمبدأ التحديد القانوني لمسئولية مالك السفينة عوضا عن نظام الترك كقانون التجارة البحرية الحالي (المواد من ٨١ - ٩١) ، والقانون الكويتي (المواد من ٩١ - ٩٧) والقانون التونسي (المواد ١٣٠ - ١٦٣) والقانون الفرنسي (المادة ٥٨ وما بعده من قانون ٣ يناير سنة ١٩٦٧ والمواد ٥٩ وما بعده من مرسوم أكتوبر من نفس السنة) . والقانون الليبي المادة ٩٧ ، إذ تتحدد مسئولية مالك السفينة بالحد الأقصى للمسئولية المنصوص عليه في هذه القوانين أيا كان عدد الحجوزات الموقعة على السفينة ، فمثل هذا التحديد يفيد الذين يحتج عليهم يستوي في ذلك أن يقيم الدائنون دعاويهم أمام قضاء دولة واحدة أو قضاء دول مختلفة ، وإن كان يتعين على المالك في هذه الحالة الأخيرة أن يقدم بيانا بكل المطالبات والديون في مواجهة كل منهم بغية تجنب تجاوز حدود مسئوليته القانونية فالكفالة التي يدفعها مالك السفينة لا تدفع لحساب دائن بعينه وإنما تدفع لحساب كتلة من الدائنين الذين يتنافسون عليها بحسب نوعية ديونهم عادية كانت أو ممتازة ولذا فلهم حق اقتسامها قسمة غرماء مع مراعاة نوع دين كل منهم .

راجع بحثنا السابق في الحجز التحفظي على السفن ص٨٣ .

من معاهدة بروكسل للحجز التحفظى على السفن ، ففى هذه الفرض لا يسعى الحاجز إلى مجرد استيفاء دين بحرى كما هو الحال فى الفرض السابق ، وإنما يكون هدف الدائن الحاجز هو ملكية السفينة نفسها ، والحجز هنا يكون له وصف الحجز الاستحقاقى Saisie revendication ويكون فى الحالات التى تتضمنها الفقرتان (O . P) من المعاهدة ، فى هذا الفرض لا تصلح الكفالة لرفع الحجز لأن الدائن الحاجز كما أشرنا لا يسعى للحصول على دين نقدى وإنما يطالب بملكية السفينة نفسها لهذا فالقانون البحرى (م ٢/٦٣) أخذا عن معاهدة بروكسل نص على طريقة أخرى تهدف إلى التقليل من آثار الحجز التحفظى مع الإبقاء عليه لحين الفصل بصفة نهائية فى موضوع النزاع وهذه الطريقة تتمثل فى حق رئيس المحكمة الأبتدائية أو من يقوم مقامه فى الأذن(١) لحائز السفينة المحجوزة باستغلالها أو تنظيم إدارتها أثناء

---

(١) وقد تبنت كثير من التشريعات الحديثة كالتشريع التونسى والفرنسى والكويتى موقف المعاهدة المتعلق بجواز الأذن للسفينة المحجوزة حجزا تحفظيا بمباشرة السفر لرحلة أو أكثر رغم بقاء الحجز عليها ولكن احتفظ كل تشريع ببعض الخصائص التى تميزه عن المعاهدة وخاصة كل من التشريعيين التونسى والفرنسى .

فبالنسبة للتشريع التونسى فهو لم يقصر جواز الترخيص بإستغلال السفينة من القاضى على الحالات المنصوص عليها فى الفقرتين (o et P) من المعاهدة واللتان يتعلقان بالنزاع على ملكية السفينة أو حيازتها أو ملكيتها على الشيوع وإنما أجاز الحصول على الأذن بإستغلال السفينة فى جميع حالات الحجز التحفظى . وعلى ذلك تنص المادة ٢/١٠٥ من قانون التجارة البحرية التونسى إذ تقول « للحاكم فى جميع الصور أن يرخص فى إستغلال السفينة من طرف المعقول عليه إذا ما قدم هذا الأخير ضمانات كافية أو أن يقرر أصلح طريقة يراها لإدارة السفينة مدة العقلة – راجع أيضا موقف القانون الفرنسى فى بحثنا سابق الإشارة إليه ص٨٧ ، ٨٨ . هكذا نلاحظ أن بعض التشريعات ومنها التشريعين التونسى والفرنسى أتجهت إلى التوسع فى الأذن =

فثر الحجز اذا قدم المدين المحجوز عليه ضمانات كافية لذلك ، ويتم تحديد الضمانات التى يقدمها حائز السفينة بالإتفاق بين المدين الحاجز والمحجوز عليه ، أما اذا تعذر الاتفاق بينهما فيكون للمحكمة المختصة سلطة تحديد ذلك وفقا للحدود السابق الإشارة إليها بصدد تحديد الكفالة .

المطلب الثالث

دعوى صحة الحجز

٢٧٢- ألزم المشرع البحرى (م ٦٥) الدائن الذى أوقع الحجز التحفظى بضرورة رفع دعوى بالدين سبب الحجز وبصحة الحجز أمام المحكمة الابتدائية التى وقع الحجز فى دائرتها خلال الثمانية أيام التالية لتسليم محضر الحجز إلى الربان أو من يقوم مقامه ، ورتب المشرع على اهمال هذه الإجراء جزاء هام هو اعتبار الحجز التحفظى باطلا أو كأن لم يكن أى تستعيد السفينة المحجوزة حريتها ويمكنها السفر دون قيد أو شرط .

وقد حرص المشرع على تحديد ميعاد قصير نسبيا لإقامة دعوى بالدين وبصحة الحجز (مدة ثمانية أيام) وذلك ليحسم وضع الحجز التحفظى الذى قد يكون تعسفيا أو بدون وجه حق على وجه السرعة وينهى حالة القلق التى تعانى منها السفينة المحجوزة والذى يعوقها عن مباشرة رحلاتها بالشكل المعتاد.

وعند إقامة دعوى صحة الحجز لا يخرج الحكم فيها عن أحد أمرين ، أما رفض الدعوى ورفع الحجز اذا ثبت عدم صحة الحاجز فى ادعاءاته ، أو

= بإستغلال السفينة طالما قدم المحجوز عليه الضمانات الكافية لذلك وايا كان سبب الحجز ، وكنا نود من المشرع البحرى المصرى أن يتبنى هذا الأتجاه الذى يوفق بين مصالح الدائن والمدين فى الرسالة البحرية ويحافظ على حسن انتظام الملاحة البحرية.

الحكم بثبوت الدين وبصحة الحجز ، وفى الفرض الأخير يشمل الحكم بصحة الحجز الأمر بالبيع وشروطه واليوم المعين لإجرائه والثمن الأساسى ، أى الثمن الذى يفتتح به جلسة المزاد ، أى أن الحجز التحفظى عند الحكم بصحته يصبح حجزا تنفيذيا(١) .

ولكن يجوز مع ذلك استئناف الحكم بصحة الحجز التحفظى أيا كان مقدار الدين خلال مدة قصيرة (خمسة عشر يوما من تاريخ صدوره) ، والهدف من تقصير ميعاد الاستئناف خلافا للقواعد العامة(٢) هو رغبة المشرع فى إنهاء المسائل المتعلقة بالحجز على السفينة على وجه السرعة تشجيعا للاستثمار البحرى وحرصا على انتظام الملاحة البحرية .

المسئولية عن الحجز التحفظى التعسفى :

٢٧٣- يشترط لتوقيع الحجز التحفظى على السفينة ليس فقط الصفة البحرية للدين وقابلية السفينة للحجز ولكن أيضا أن يكون للدائن الحاجز ، مصلحة فى توقيع الحجز ، كما لو كان يخشى هروب السفينة المحجوزة دون الحصول على دينه فيضطر إلى إجراء الحجز عليها ، أما إذا لم يكن للدائن أى مصلحة فى توقيع الحجز وكان هدفه من توقيع الحجز مجرد الإضرار بالمدين المحجوز عليه وتعطيل السفينة المحجوزة دون وجه حق فإن الحجز فى هذا الفرض يكون حجزا تعسفيا أو كيديا يترتب على توقيعه مسئولية الدائن الحاجز ، وقد فرضت معظم التشريعات(٣) جزاء يوقع على الدائن

---

(١) راجع المادة ١/٦٦ من قانون التجارة البحرية .

(٢) تقضى القواعد العامة فى قانون المرافعات بأن تكون مدة الاستئناف ٤٥ يوم .

(٣)كذلك نجد قانون المرافعات الإيطالى مادة (٩٣٥) يفرض غرامة على الحاجز الذى وقع الحجز التحفظى على السفينة دون سبب تصل إلى ألف ليرة ، هذا بالإضافة إلى =

الحاجز عند الحكم ببطلان حجزه لإنعدام سببه ، هذا بالإضافة إلى التعويضات المستحقة للمضرورين من هذا الحجز ومن أمثلة ذلك قانون المرافعات المصرى إذ ينص فى المادة ٣٢٤ على أنه « إذا حكم ببطلان الحجز التحفظى أو بإلغائه لإنعدام أساسه جاز الحكم على الحاجز بغرامة لا تتجاوز عشرين جنيها فضلا عن التعويضات للمحجوز عليه »

٢٧٤- كذلك أقرت معاهدة بروكسل للحجز التحفظى مبدأ مسئولية الدائن عن الأضرار المترتبة على توقيع الحجز على السفينة بغير سبب (م ٦) وما ينشأ عن ذلك من المصاريف اللازمة لتقديم كفالة أو ضمان لرفع الحجز عن السفينة أو لمنع توقيعه عليها ، والمعاهدة لم تضع جزاءاً محدداً فى هذا الشأن لتعذر اتفاق الدول على جزاء فى هذا الخصوص ، واكتفت بالإحالة إلى قانون الدولة التى توقع الحجز أو طلب فى دائرتها ليتولى هذا القانون تقدير الجزاء المناسب .

وتفاديا لوقوع الحجوزات التعسفية تفرض تشريعات البلاد السكندنافية(١) على الحاجز تقديم كفالة قبل أن يؤذن بتوقيع الحجز ، وفى بلجيكا القضاء(٢) يفرض على الحاجز أداء ضمان مالى يقدر حاليا بطريقة جزافية تتمثل فى دفع خمس وستين فرنكا بلجيكيا عن كل طن من الحمولة

= إلزام الدائن الحاجز بدفع التعويضات اللازمة لمالك السفينة وغيره من ذوى الشأن المضرورين من الحجز التعسفى .

Dario Guidi, No. 22 la saisie Conservatoire des naviree en Italie, R. D. M. comparé t. 9, 1925-121-150 .

(١) د. مصطفى طه القانون البحرى الجديد طبعة ١٩٩٥ بند ١٣٩ .

(٢) الحجز التحفظى على السفن البحرية فى بلجيكا - القانون البحرى الفرنسى سنة ١٩٨٤ ص٢٤٨ - ٢٥٢ . Par leo Delwaide

الإجمالية للسفينة المراد حجزها ، أما القانون الفرنسى فهو يجيز سلطة تكليف الحاجز بتقديم كفالة قبل الأمر بالحجز الهدف منها ضمان حقوق المحجوز عليه فى الحصول على حقه فى التعويض منها إذا ما ثبت أن توقيع الحجز كان بغير مبرر وقد ألحق أضرارا بالمحجوز عليه .

٢٧٥- وعلى العكس من ذلك لم يفرض المشرع البحرى المصرى سواء فى ظل القانون الحالى أو الملغى أية عقوبة على الحجز التحفظى التعسفى ، وكان الأحرى بالقانون البحرى الحالى الذى نظم الحجز التحفظى على السفينة تنظيما تفصيليا(١) أن يقرر مسئولية الدائن الحاجز عن الحجز الكيدى أو التعسفى أسوة بمعاهدة بروكسل ، أو على الأقل يلزم الحاجز بتقديم كفالة لضمان حقوق المحجوز عليه عما يلحقه من أضرار فى حالة الحجز التعسفى ، ولكن يبدو أن المشرع المصرى ترك الأمور للقواعد العامة فى المسئولية التقصيرية والتى تجيز للمحجوز عليه المضرور من الحجز التعسفى مطالبة الحاجز بالتعويض ، وذلك عند ثبوت وقوع خطأ من الحاجز سبب ضرراً للمحجوز عليه .

٢٧٦- فالحجز التحفظى على السفينة يعد فى الواقع عمل خطير ، ولذلك إذا ثبت أن الحاجز مخطئ ولا حق له فى توقيع الحجز يجب عليه أن يدفع إلى المدين المحجوز عليه وغيره من المتضررين من الحجز تعويضا عما لحقهم من ضرر بسبب هذا الحجز . ولا يكفى لاعتبار الحجز تعسفيا مجرد إدعاء المدين على الدائن الحاجز بذلك ، بل يشترط لإعتبار الحجز التحفظى على السفينة حجزا تعسفيا أن يثبت توافر سوء النية من قبل الدائن

---

(١) المواد من ٥٩-٦٦ من قانون التجارة البحرية الحالى رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

الحاجز ، أما إذا ثبت للمحكمة أن الحاجز كان حسن النية(١) ولم يكن متجاوز الحقه عند توقيعه الحجز التحفظى الذى لا يهدف من ورائه سوى ضمان حقوقه فلا تقوم مسئوليته .

وعلى أى حال إذا نتج عن طلب الدائن بتوقيع الحجز التحفظى أن الدائن لا حق له فى توقيع الحجز وأن حجزه مجرد إجراء كيدى وتعسفى فإن للمحكمة المختصة أن تقرر للمحجوز عليه التعويضات المناسبة عما لحقه من ضرر فى هذا الخصوص ، والتعويضات التى يمكن أن يحكم بها على الدائن الحاجز تشمل أساسا إصلاح كل ضرر أصاب المحجوز عليه بسبب توقيع الحجز ومن أمثلة الضرر المتكيد فى حالة توقيع الحجز التحفظى بغير مبرر ما يلى :

١- مصاريف صيانة السفينة أثناء الوقت الذى توقفت فيه فى الميناء بسبب الحجز .

٢- التعويضات التى دفعها مالك السفينة لملاك البضائع المشحونة بسبب الحجز والناشئة عن تأخير أو عدم وصول البضائع المشحونة لأن هذا الحجز لا يعتبر بالنسبة للمجهز من قبيل القوة القاهرة .

٣- أجور الطاقم أثناء حجز السفينة بغير وجه حق .

٤- الأرباح التى فقدها مالك السفينة بسبب أحتجاز السفينة .

٥- مصاريف تقديم الكفالة أو الضمان اللازمين لرفع الحجز أو منع توقيعه .

---

(١) Cour de Cassation (ch. com) 29 Nov-1893, D. M. F. 1984, P. 552 .

تعدد الحجوز أستيفاء لدين واحد :

٢٧٧- إذا كانت معاهدة بروكسل نظمت حق الدين المحجوز عليه فى التعويض عن الحجز التحفظى التعسفى فهى أيضا حماية للمحجوز عليه وخلافا لقانون التجارة البحرية الحالى(١) حظرت على الدائن الحاجز توقيع حجوزات متعددة على نفس السفينة استيفاء لنفس الدين ، كذلك حظرت عليه أن يطلب تقديم كفالة أو ضمان عنها أكثر من مرة واحدة فى دائرة اختصاص دولة أو أكثر من الدول المتعاقدة ، هكذا إذا وقع الدائن الحجز على سفينة أمام قضاء احدى هذه الدول أو قدمت كفالة أو ضمان لرفع الحجز أو تجنبه وجب أن يرفع كل حجز لاحق أخر وقعه المدعى على هذه السفينة أو على أية سفينة أخرى مملوكة للمالك نفسه بسبب نفس الدين البحرى ، وتأمر المحكمة بالإفراج عن السفينة ما لم يثبت المدعى أن الكفيل قد أبرئ نهائيا قبل توقيع الحجز اللاحق أو أنه وجد سبب أخر يبرر بقاء الحجز (م ٣ من المعاهدة) .

---

(١) قانون التجارة البحرية المصرى لم ينظم فى المواد من ٥٩-٦٦ المنظمة للحجز التحفظى مسألة تعدد الحجوز خلافا لمعاهدة بروكسل سنة ١٩٥٢ .

الفصل الثانى

الحجز التنفيذى على السفينة

La Saisie execution

تمهيد :

٢٧٨- إذا كان الحجز التحفظى مجرد إجراءاً وقائياً يتخذه الدائن الذى يملك سنداً تنفيذيا بغية الضغط على المدين وإجباره على سداد الدين المحجوز من أجله أو تقديم كفالة تكفى لسداده ، فإن الحجز التنفيذى يقع من الدائن الذى يملك سندا تنفيذيا بدينه (سواء كان دينا بحريا أو مدنيا) ويهدف أساسا إلى التنفيذ على السفينة وبيعها بالمزاد العلنى بغية الحصول على دينه من ثمنها .

وقد اهتمت التشريعات القديمة(١) بتنظيم الحجز التنفيذى على السفينة أكثر من اهتمامها بتنظيم الحجز التحفظى عليها ، وسبب ذلك هو خطورة الحجز التنفيذى على السفينة وما يؤدى إليه من بيعها بالمزاد العلنى وذلك على عكس الحجز التحفظى الذى لا يؤدى حتما(٢) إلى هذه النتيجة . فنجد قانون التجارة البحرى الملغى كان ينظم الحجز التنفيذى فى المواد من ١٠ إلى ٢٩ تنظيما يقترب كثيرا من الحجز التنفيذى على العقارات الذى ينظمه قانون المرافعات المدنية والتجارية وذلك بسبب التشابه بين السفينة والعقار ، كذلك نجد الفقه(٣) بسبب هذا التشابه سواء من حيث إخضاع التصرفات

---

(١) تقنين التجارة الفرنسى الصادر سنة ١٨٠٧ م والمستمد من أمر البحرية الصادر سنة ١٦٨١ .

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى القانون البحرى بند ١٦١ .

(٣) Ripert op. Cit t. I no 989, chauveau op. cit. no 257 .

د. مصطفى طه بند ١٤٠ ، د. على جمال الدين .

القانون البحرى بند ٨٩٤ ، د. محمود سمير الشرقاوى بند ١٦٠ .

الواردة على كل منهما للشهر(١) ومراعاة الرسمية فى البيع(٢) والرهن(٣) يقرر إخضاع التنفيذ على السفينة إلى قواعد التنفيذ على العقار والواردة فى قانون المرافعات المدنية والتجارية فى حالة عدم كفاية القواعد الواردة للتنفيذ على العقار فى قانون التجارة البحرية بشرط الا تتعارض هذه القواعد مع قواعد القانون البحرى ، ولحسن الحظ أن قانون التجارة البحرية الحالى نظم الحجز التنفيذى على السفينة بقواعد جديدة تلائم روح العصر وذلك من كثير من الأنتقادات التى كانت توجه إلى النصوص القديمة(٤) الواردة فى القانون البحرى الملغى ، وهذه القواعد وردت فى المواد من ٦٧ إلى ٧٧ من قانون التجارة البحرية الحالى .

---

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

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

(٣) راجع المادة ٤١ من قانون التجارة البحرية وكذلك المادة ١/١٠٣١ مدنى بخصوص الرهن على العقار .

(٤) من ذلك نص المادة ١٣ بحرى والملغاة حاليا والتى كانت تستلزم توجه المحضر إلى داخل السفينة ومعه شاهدان لحضور تحرير محضر الحجز على السفينة ، والمادة ١٦ بحرى والتى كانت تستلزم المناداة عن بيع السفينة فى ضواحى الميناء وفى الميادين العمومية الكبيرة التى فى المحل الذى تكون السفينة مربوطة فيه كذلك تعليق الإعلانات على الصارى الكبير بالسفينة المحجوزة ، أيضا المادة ٢٠ والملغاة حاليا والتى تقضى ببقاء جلسة المزاد حتى المناداة الثالثة حيث يقع البيع للمزايد الأخير الذى يكون عطاؤه أكثر من غيره عند انطفاء الشموع الموقودة فى ابتداء المزايدة حسب العادة ، وقد ألغى قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ كل هذه الأحكام لعدم ملائمتها مع التطور الذى لحق وسائل الاتصالات وصناعة السفن .

المبحث الأول

شروط الحجز التنفيذى على السفينة

٢٧٩- يختلف الحجز التنفيذى على السفينة عن الحجز التحفظى من حيث شروط الحجز ، فبينما يكتفى لتوقيع الحجز التحفظى أن يكون حق الدائن الحاجز موجودا وظاهرا من حيث المبدأ فإنه يشترط لتوقيع الحجز التنفيذى أن يكون بيد الدائن سنداً تنفيذياً(١) مثل الأحكام القضائية والأوامر والمحررات الموثقة وغيرها من الأوراق التى يعطيها القانون هذه الصفة .

أيضا يتميز الحجز التنفيذى على السفينة عن الحجز التحفظى عليها بأنه يخول الحاجز سلطة أوسع فى توقيع الحجز بالمقارنة بالحاجز حجزا تحفظيا . فبينما يقتصر توقيع الحجز التحفظى على السفينة على المطالبة بديون بحرية واردة على سبيل الحصر(٢) نجد أنه يجوز توقيع الحجز التنفيذى أستيفاءاً لأى دين بحريا كان أو تجاريا أو مدنيا مادام الحاجز يملك سنداً تنفيذياً بالدين فالسفينة تشكل جزءا من الضمان العام للدائنين على أموال المجهز أيا كان سبب الدين مدنيا أو بحريا ، فالحجز التنفيذى ليس مقصورا على استيفاء الديون الناشئة عن الاستغلال البحرى فحسب وانما يمتد ليشمل سائر ديون المجهز .

---

(١) المادة ٢٨٠ مرافعات تنص على أنه « لا يجوز التنفيذ الجبرى إلا بسند تنفيذى اقتضاء لحق محقق الوجود ومعين المقدار وحال الأداء ، وأن السندات التنفيذية هى الأحكام والأوامر والمحررات المؤقتة ومحاضر الصلح التى تصدق عليها المحاكم أو مجالس الصلح والأوراق الأخرى التى يعطيها القانون هذه الصفة » .

(٢) راجع المادة ٦٠ من قانون التجارة البحرية والمادة الأولى من معاهدة بروكسل .

ويفرق الحجز التحفظي والحجز التنفيذي على السفينة في أمرين هما :

جواز الحجز على أى سفينة مملوكة للمدين ولو كانت متأهبة(١) للسفر.

عدم جواز الحجز تحفظيا كان أو تنفيذيا(٢) على السفن الحربية ولا السفن التى تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة للخدمات العامة أو الأغراض غير تجارية (المادة الثانية من القانون البحرى رقم ٨ لسنة ١٩٩٠) .

---

(١) د. مصطفى طه نفس المرجع بند ١٤١ .

(٢) راجع بحثنا الحجز التحفظى على السفن ص٢٧ ، كذلك لا يجوز الحجز على السفن المملوكة لدولة أجنبية حربية كانت أو مخصصة لخدمة عامة وذلك إعمالا لمعاهدة بروكسل الخاصة بحصانة السفن المملوكة للدول فى أبريل سنة ١٩٢٦ .

V. aussi Le clere c. julien), De l'immunite des batiments de guerre et des navires d'Etat, D. M. F. 1958 P. 450-461 et surtout P. 452 .

المبحث الثانى

إجراءات الحجز

أولاً التنبيه بالدفع :

٢٨٠- تبدأ إجراءات الحجز التنفيذى على السفينة أسوة بالحجز التنفيذى على العقار بالتنبيه الرسمى على المدين بالدفع ، وتبسيطا فى الإجراءات إجاز المشرع للحاجز أن يقوم بالتنبيه وتوقيع الحجز بإجراء واحد (م١/٦٧ بحرى) .

ويتم التنبيه الرسمى بالدفع على يد محضر ، ويجب تسليم هذا التنبيه لشخص المالك أو فى موطنه ، وإذا كان الأمر متعلقا بدين على السفينة جاز تسليم والتنبيه للربان أو من يقوم مقامه (م ٢/٦٧ بحرى) .

كما يجوز تطبيقا للمادة ١٤٤ بحرى تسليم التنبيه بالدفع إلى وكيل السفينة باعتباره نائبا عن المجهز فى الدعاوى التى تقام منه أو عليه فى جمهورية مصر العربية .

ثانيا توقيع الحجز :

٢٨١- يتولى المحضر بنفسه توقيع الحجز على السفينة ، ويجب أن يشتمل محضر الحجز فضلا عن البيانات المعتادة (١) على التكليف بالحضور أمام قاضى التنفيذ بالمحكمة التى وقع الحجز فى دائرتها لسماع الحكم بالبيع (م ١/٦٩ بحرى) .

---

(١) تتعلق هذه البيانات بالدائن الحاجز ومهنته ومحل إقامته والسند الذى يتم التنفيذ بمقتضاه ومبلغ الدين المحجوز من أجله والمحل المختار للدائن فى دائرة المحكمة التى توجد فيها السفينة ، واسم مالك السفينة وموطنه ، واسم المدين المحجوز عليه واسم السفينة وأوصافها وبيان ملحقاتها .

ثالثاً : إعلان محضر الحجز وقيده :

٢٨٢- يتم إعلان محضر الحجز على السفينة بتسليم صورة من محضر الحجز إلى كل المهتمين(١) بأمر السفينة المحجوزة ، فيجب تسليم صورة من محضر الحجز إلى ربان السفينة لاتخاذ اللازم نحو تأجيل سفر السفينة وأخطار المجهز بما أستجد من ظروف ، ويجب تسليم صورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذى وقع فيه الحجز لاتخاذ اللازم نحو منع السفينة من السفر ، أيضاً تسليم صورة ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء المذكور ، كما يجب تسليم صورة رابعة إلى قنصل الدولة التى تكتسب السفينة جنسيتها ليرعى مصالح دولته ومصالح البحارة والمسافرين والشاحنين(٢) (م١/٦٨ بحرى) ، وفيما يتعلق بقيد محضر الحجز على السفينة نجد أن المشرع البحرى الحالى(٣) خلافا للتقنين البحرى الملغى قرر وجوب تسليم صورة من محضر الحجز إلى مكتب تسجيل السفن بالميناء الذى وقع فيه الحجز حتى يقوم بإخطار المكتب الذى تم فيه تسجيل السفينة بالحجز للتأشير به فى السجل ، والهدف من التأشير بالحجز فى سجل السفن عدم جواز التصرف فى السفينة طبقا للمادة ٥١ بحرى(٤) .

---

(١) مادة ١/٦٨ بحرى .

(٢) راجع المذكرة الإيضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية الحالى بند ٦٦ -٦٨ .

(٣) المادة ٢/٦٨ بحرى .

(٤) تنص المادة ٥١ بحرى على أنه لا يجوز التصرف فى السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز فى سجل السفن .

المبحث الثالث

بيع السفينة وتوزيع ثمنها

٢٨٣- وسوف نتناول فى هذا المبحث إجراءات بيع السفينة،، إيقاع البيع ثم توزيع ثمن السفينة المباعة وذلك فى ثلاثة مطالب على الترتيب .

المطلب الأول

إجراءات بيع السفينة

٢٨٤- تبدأ إجراءات بيع السفينة بعد إعلان المدين المحجوز عليه بمحضر الحجز مشتملا على تكليفه بالحضور أمام قاضى التنفيذ بالمحكمة التى وقع الحجز فى دائرتها لسماع الحكم بالبيع (م ١/٦٩ بحرى) ، ولا يجوز أن تحدد جلسة الحكم بالبيع قبل اليوم الخامس عشر من تاريخ الحجز ، والهدف من ذلك إعطاء فرصة للمدين لسداد الدين المحجوز من أجله وتفادى بيع السفينة ، وكذلك رغبة فى السرعة فى إنهاء إجراءات البيع لم يجز المشرع تحديد جلسة الحكم بالبيع فى تاريخ أبعد من ثلاثين يوما من تاريخ توقيع الحجز وذلك دون إضافة ميعاد مسافة إلى هذا الميعاد (مادة ٢/٦٩ بحرى) وذلك لأن إضافة ميعاد للمسافة لم يعد يتفق والتقدم التكنولوجى فى وسائل الاتصال(١) .

الحكم ببيع السفينة :

٢٨٥- إذا أمرت المحكمة ببيع السفينة وجب عليها أن تحدد الثمن الأساسى وشروط البيع والأيام التى تجرى فيها المزايدة (م ١/٧٠ بحرى) .

---

(١) راجع المذكرة الايضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية بند ٦٨ .

وبعد أمر المحكمة ببيع السفينة يتم الإعلان عن هذا البيع وذلك بالنشر فى إحدى الصحف اليومية ، كما تلصق شروط البيع بمكتب تسجيل السفينة وعلى السفينة ذاتها وفى أى مكان آخر تعينه المحكمة ، ويشتمل الإعلان على ما يأتى :

أ- اسم الحاجز وموطنه .

ب- بيان السند الذى يحصل التنفيذ بموجبه .

جـ- المبلغ المحجوز من أجله .

د- الموطن الذى اختاره الحاجز فى دائرة المحكمة التى توجد فيها السفينة .

هـ- اسم مالك السفينة وموطنه .

و- اسم السفينة وأوصافها .

ز- اسم الربان .

ط- المكان الذى توجد فيه السفينة .

ى- الثمن الأساسى وشروط البيع .

ن- اليوم والمحل والساعة التى يحصل فيها البيع .

ويثور تساؤل حول مدى أهمية نشر هذه البيانات السابق ذكرها هل يترتب البطلان على تخلف أحدها أم لا ؟ الإجابة تتوقف على أهمية البيان الذى تم إغفاله هل هو بيان جوهرى أم ثانوى كإسم السفينة أو مكان البيع أو الثمن الأساسى وشروط البيع ، فإذا تخلف أى من هذه البيانات المهمة فإنه يترتب على ذلك بطلان إجراءات البيع ، أما إذا كان البيان ثانويا وغير جوهرى(١) لا

---

(١) د. سمير الشرقاوى بند ١٦٤ .

يترتب على تخلفه زوال الغاية(١) من الإعلان فإن إغفاله لا يؤثر على صحة إجراءات البيع ، ورغبة من المشرع فى إعطاء المدين المحجوز عليه فرصة أخرى لسداد ديونه وتفادى بيع السفينة فقد قررت المادة ٣/٧٠ بحرى أنه لا يجوز إجراء البيع إلا بعد مضى خمسة عشر يوما من تاريخ اتمام إجراءات النشر ، أما إذا لم يقم الدائن بإتمام إجراءات النشر خلال ستين يوما من تاريخ صدور الأمر بالبيع جاز للمحكمة - بناء على طلب المدين - أن تقضى بإعتبارالحجز كأن لم يكن (م ٤/٧٠ بحرى) ومعنى بطلان الحجز زوال الآثار التى ترتبت على توقيعه بحيث تستعيد السفينة حريتها فى استئناف رحلاتها ويستعيد المالك حريته فى التصرف فيها

المطلب الثانى

إيقاع البيع

٢٨٦- حرصا من المشرع البحرى على المدين المحجوز عليه فى الحصول على أكبر ثمن ممكن من بيع السفينة لم يكتف المشرع بإجراء بيع السفينة فى جلسة واحدة وإنما قرر أن يحصل البيع بعد جلستين يفصل بينهما سبعة أيام على أن يقبل أكبر عطاء فى الجلسة الأولى بصفة مؤقتة وتتخذ أساسا للمزايدة فى الجلسة الثانية التى يقع البيع فيها نهائيا للمزايد الذى قدم أكبر عطاء فى الجلستين (م ٧١ بحرى) .

هكذا يرسو المزاد على المشترى الذى قدم أكبر عطاء فى جلستى البيع ولكن قد يحدث الا يتقدم أحد من المزايدين بعطاء فى جلسة البيع الأولى (اليوم المعين للبيع) ، وحينئذ يتعين على المحكمة أن تحدد ثمنا أساسيا جديدا

---

(١) المستشار كمال حمدى بند ٢١٢ .

أقل من الثمن الأول الذي سبق الأعلان عنه لا يجاوز الخمس (فمثلا إذا كان الثمن الأساسي الأول خمسة مليون جنيه يكون الثمن الأساسي الثاني (الجديد) أربعة مليون جنيه) وتعين المحكمة اليوم الذي تحصل فيه المزايدة ، ويجب في هذه الحالة اتخاذ إجراءات الإعلان السابق ذكرها في المادة ٧٠ بحري .

وفي كل الأحوال يجب أن يتم البيع بعد إجراء جلستين للمزايدة يفصل بينهما مدة سبعة أيام (م ٧١ بحري) .

حكم مرسى المزاد وآثاره :

٢٨٧- بعد رسو المزاد على المشترى صاحب أكبر عطاء تصدر المحكمة حكماً تقرر فيه إيقاع البيع على الراسي عليه المزاد ويطلق على هذا الحكم حكم مرسى المزاد وتترتب على هذا الحكم عدة آثار سواء بالنسبة للراسي عليه المزاد - أو استئناف حكم مرسى المزاد أو الرهون أو الأمتيازات التي ترد على السفينة ، أو عقود العمل على السفينة .

٢٨٨- **أولاً : يتعلق بالمشترى الراسي عليه المزاد** : يجب عليه أن يدفع خمس الثمن فور رسو المزاد عليه على أن يودع باقي الثمن والمصروفات خزانة المحكمة خلال سبعة أيام على الأكثر من تاريخ رسو المزاد وإلا أعيد بيع السفينة على مسئوليته (م ٧٣ بحري) . بمعنى أنه إذا لم يقم الراسي عليه المزاد بدفع بقية الثمن في الميعاد المحدد فإنه سوف يعاد بيع السفينة على مسئوليته فيتعين عليه دفع الفرق بين ثمن البيع والثمن الذي رست به السفينه عليه ، هذا فضلا عن إمكانية الحكم عليه بالتعويض لصالح من أضير نتيجة عدم دفع الثمن(١) في الميعاد المحدد .

---

(١) د. محمود مختار بريري قانون التجارة البحرية طبعة ١٩٩٩ بند ١٧٣ .

أيضا يترتب على صدور حكم مرسى المزاد انتقال ملكية السفينة إلى الراسى عليه المزاد دون حاجة إلى إجراء قيد حكم مرسى المزاد فى سجل السفن وذلك لأن حكم مرسى المزاد يتمتع بحجية على الكافة متى صار نهائيا ، دون حاجة لإجراء هذا القيد وإن كان إجراء القيد أمر واجب على من رسا عليه المزاد تطبيقا للمادة ١٢ من قانون تسجيل السفن باعتباره مالكا جديدا للسفينة ، وذلك حتى يؤشر بهذا التغيير فى سجل السفن وفى شهادة التسجيل والا تعرض للغرامة (١) وفقا للمادة ٢٦ من قانون تسجيل السفن .

٢٨٩- ثانياً : فيما يتعلق باستئناف حكم مرسى المزاد : لا يجوز استئناف حكم مرسى المزاد إلا لعيب فى إجراءات المزايدة أو فى شكل الحكم (م ١/٧٤ بحرى) وقد قصَّر المشرع ميعاد الاستئناف فجعله خلافا للقواعد العامة(٢) خمسة عشر يوما من تاريخ صدور الحكم ولا يضاف إلى هذا الميعاد ميعاد مسافة ، والهدف من ذلك رغبة المشرع فى انهاء المنازعات المتعلقة بحكم رسو المزاد على وجه السرعة رعاية لمصالح أصحاب الشأن فى السفينة (م ٧٤ بحرى) .

٢٩٠- ثالثاً : يتعلق بالتأمينات العينية التى ترد على السفينة : يترتب على صدور حكم مرسى المزاد انقضاء التأمينات العينة التى ترد على السفينة ، فتنقضى حقوق الامتياز التى كانت ترد على السفينة تطبيقا للمادة

---

(١) د. سمير الشرقاوى بند ١٦٥ ، المستشار كمال حمدى بند ٢١٥ ، د. مختار بريرى بند ٢٧٣ ، وإن كان البعض يرى ضرورة قيد حكم مرسى المزاد قياسا على التصرفات القانونية التى ترد على السفينة (م ٣/١١ بحرى) فى سجل السفن حتى ينفذ البيع فى مواجهة الغير (راجع د. مصطفى طه بند ١٤٦) .

(٢) خمسة وأربعين يوما .

٣٧/أ (١) من قانون التجارة البحرية وتنتقل حقوق الامتياز الى الثمن الذى أسفر عنه المزاد ، كما تتطهر السفينة من كل الرهون الواردة عليها وتنتقل حقوق الدائنين المرتهنين إلى الثمن (م ٥٣ بحرى(٢)) .

٢٩١- رابعاً : فيما يتعلق بعقود العمل التى ترد على السفينة :

يترتب على صدور حكم مرسى المزاد وبيع السفينة جبرا عدم التزام الراسى عليه المزاد بعقود عمل ربان السفينة أو البحارة الذين يعملون عليها (م ٧٧ بحرى) ، ويهدف هذا الحكم إلى إعطاء المالك الجديد للسفينة الحرية الكاملة فى اختيار العاملين على السفينة فلولا هذه الحرية ما أقبل المشترى على المزايدة وهبط ثمن السفينة تبعا لذلك .

المطلب الثالث

المنازعة فى التنفيذ على السفينة وتوزيع حصيلة بيعها

٢٩٢- أولاً : المنازعة فى التنفيذ على السفينة :

تتم إجراءات بيع السفينة على النحو السابق ذكره إذا كان المدين المحجوز عليه هو المالك الحقيقى للسفينة محل الحجز ، ولكن قد تثور الشكوك حول هذه الحقيقة ويظهر من ينازع المدين فى ملكية السفينة المحجوزة ويدعى ملكيته للسفينة كلها أو جزء منها أو ملحقاتها ، وقد تكون هذه المنازعة بعد الحجز قبل الحكم برسو المزاد أو بعده ، وقد نظم المشرع هذه الأمور فى المادة ٧٥ بحرى مبينا شروط دعوى الاستحقاق وبطلان الحجز وأثرها .

---

(١) نقض المادة ٣٧ (أ) من قانون التجارة البحرية بانقضاء حقوق الامتياز على السفينة فى حالة بيع السفينة جبرا وتنتقل حقوق الامتياز الى الثمن .

(٢) تقضى المادة ٥٣ من قانون التجارة البحرية بأنه يترتب على حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن .

ومقتضى هذه المادة أن الدعاوى التى يمكن أن ترفع بطلب استحقاق السفينة كلها أو حصة منها وهى دعوى استحقاق فرعية يبغى منها المدعى الحكم له بملكية السفينة كلها أو جزء منها أو بطلان الحجز الموقع عليها هذه الدعوى يجب تقديمها الى قام كتاب المحكمة (١) التى تجرى البيع قبل اليوم المعين للمزايدة بثمانى وأربعين ساعة على الأقل .

٢٩٣- ويرتب المشرع على رفعها وقف إجراءات البيع .

كما أجاز المشرع استئناف الأحكام الصادرة فى استحقاق السفينة وبطلان الحجز خلال مدة قصيرة وهى خمسة عشر يوما من تاريخ صدور الحكم وذلك رغبة فى حسم النزاع حول استحقاق السفينة وبطلان الحجز على وجه السرعة وقد عالج المشرع البحرى الفرض الذى تكون فيه مثل هذه الدعاوى كيدية لا تهدف سوى تعطيل إجراءات الحجز فنصت المادة ٢/٧٥ بحرى على أنه إذا خسر المدعى الدعوى جاز الحكم عليه بغرامة لا تقل عن خمسمائة جنيه ولا تجاوز ثلاثة ألاف جنيه وذلك مع عدم الإخلال بالتعويضات إذا كان لها مقتضى فالحكم بالغرامة جوازى للمحكمة إذا استبان لها أن المدعى سئ النية لا حق له فى دعواه وانما كان يستهدف فقط تعطيل إجراءات التنفيذ على السفينة .

أما إذا تراخى المدعى فى رفع دعواه إلى ما بعد صدور حكم مرسى المزاد فإن دعاوى الاستحقاق التى ترفع هذا التاريخ تعد مناقضة فى تسليم المبالغ المتحصلة من البيع(٢) بحيث يحق لمن حكم له بحق الاسترداد

١- المذكرة الايضاحية لمشروع القانون ص ٦٠ ، ٦١

الحصول على ما يدعيه من حق من ثمن بيع السفينة في حدود ما ثبت له من حقوق على السفينة وذلك بالأولوية على باقي الدائنين(١) .

ثانيا : توزيع حصيلة بيع السفينة :

٢٩٤ – تنص المادة ٧٦ من قانون التجارة البحرية على أنه « تسرى فيما يتعلق بتوزيع الثمن المتحصل من المزايدة الأحكام المنصوص عليها في قانون المرافعات المدنية والتجارية بشأن توزيع حصيلة التنفيذ .

ويتم توزيع حصيلة بيع ثمن السفينة على دائنى المحجوز عليه وفقا للترتيب التالى :

أولاً : الدائنون أصحاب حقوق الامتياز منهم يحصلون على حقوقهم طبقاً للمادة ٥٠ من قانون التجارة البحرية ويتم التوزيع بينهم وفقا للترتيب الوارد في المادة ٢٩ من نفس القانون .

ثانياً : الدائنون المرتهنون (م ٥٠ بحرى) فهم يحتلون المرتبة الثانية بعد الدائنون أصحاب حقوق الامتياز ويكون الترتيب بينهم فى أستيفاد حقوقهم حسب تاريخ قيد رهونهم .

ثالثاً : الدائنون العاديون وهم يشتركون فى ما تبقى من ثمن السفينة قسمة غرماء كل بنسبة دينه .

ويشترك الدائنون السابقون فى التوزيع بأصل ديونهم بالإضافة للفوائد والمصاريف المستحقة لكل منهم وإذا تبقى بعد هذه التوزيعات مبالغ أخرى فإنها تكون من حق مالك السفينة(٢) .

---

(١) د. محمود مختار بريرى بند ١٧٤ .

(٢) د. سمير الشرقاوى بند ١٦٧ .

القسم الثانى

أشخاص الملاحة البحرية والأشخاص البريون

تمهيد :

٢٩٥- أن إستغلال السفينة ونجاح الملاحة البحرية يستلزم تدخل عدة أشخاص يكونون العنصر البشرى لهذه الملاحة ، والمجهز(١) يأتى فى مقدمة هؤلاء الأشخاص فهو يقوم بالاعداد المادى والبشرى للسفينة وذلك عن طريق تزويدها بالعتاد والمؤن والوقود وتعيين الربان والطاقم ، والمجهز قد يكون هو مالك السفينة وهى الحالة التى عنى بها قانون التجارة البحرية ، وقد لا يكون مالكا لها كما هو الحال بالنسبة لمستأجر السفينة ، ويوجد بجانب المجهز طائفتين من الأشخاص يساهمون سواء فى مباشرة الملاحة البحرية أو فى تحقيق أهدافها ونجاحها ، وهم الأشخاص البحريون الذين يعملون على السفينة أو يقومون بإرشادها فى الموانئ كالربان والملاحين والمرشد ، والأشخاص الذين يعملون عادة فى الموانئ بقصد مساعدة الربان فى تحقيق أهداف الملاحة البحرية وهم وكيل السفينة ووكيل الحمولة ومقاول الشحن والتفريغ ووكيل العبور والسمسار البحرى .

وقد نظم قانون التجارة البحرية أشخاص الملاحة البحرية فى الباب الثانى منه فى المواد من ٧٨ إلى ١٥١ وذلك فى أربعة فصول على النحو التالى :

---

(١) George Ripert T. I no 731 ets. Rodiere, traite general de Droit maritime Dalloz, introduction et l' armement no. 295 ets., Rodiere et du Pontavice op- cit no 233 ets., Martine Remond- Gouilloud op- cit no 217 ets, Armement et construcion navale en France, these, lyon 1943 (dactylo). 50 ans d' armement maritime. J. M. M. 1919 - 1969 P. 57

الفصل الأول : المالك والمجهز .

الفصل الثانى : الربان .

الفصل الثالث : البحارة وعقد العمل البحرى .

الفصل الرابع : الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون .

والدراسة فى هذا القسم تنقسم إلى أربعة أبواب : **الباب الأول** نخصصه لدراسة المالك والمجهز ، **والباب الثانى** فندرس فيه الربان ، وفى **الباب الثالث** نتناول البحارة وعقد العمل البحرى وأخيراً فى **الباب الرابع** نعالج الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون .

الباب الأول

المالك والمجهز

٢٩٦- مالك السفينة هو من تثبت له ملكيتها بأحد أسباب كسب الملكية كالشراء أو البناء أو الوصية أو الهبة ، أما مجهز السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بإعداد السفينة للملاحة البحرية وذلك عن طريق تزويدها بشرياً بالطاقم البحري القادر على قيادتها وماديا بالمؤن والوقود والمعدات اللازمة لرحلتها البحرية .

وفي الماضي كان يختلط وصف المالك بالمجهز لأنه في الغالب كان مجهز السفينة هو مالكها الذي يقوم بتجهيز السفينة واستغلالها بأسمه ولحسابه ، وهذه الصورة هي التي عالجتها التشريعات القديمة في فرنسا (١) ومصر(٢) وكانت تعامل المالك على أنه مجهز السفينة ، ولكن الوضع قد اختلف في الوقت الحاضر فيمكن أن يكون المجهز شخصاً أخر غير المالك مستأجر السفينة عارية ويقوم بتجهيزها واستغلالها لحسابه ، وهذا الفرض يحدث كثيرا بالنسبة لشركات الملاحة التي لا تملك شراء سفن وتجهيزها لحسابها فتلجأ إلى استئجارها عارية من شركات أخرى تملك هذه السفن وتقوم بتجهيزها لاستخدامها في نقل الأشخاص أو البضائع ويطلق على المستأجر في هذه الحالة المستأجر المجهز(٣) تمييزا له عن المالك(٤) المجهز .

---

(١) القانون التجاري الفرنسي الصادر سنة ١٨٠٧ (المادة ٢١٠) .

(٢) قانون التجارة البحري المصري الصادر سنة ١٨٨٣ (المادة ٣٠ بحري) .

(٣) L` armateur affreteur .

(٤) Le proprietaire armateur

٢٩٧- فالمجهز إذا هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه سواء كان مالكا للسفينة أو مستأجرا لها ، وهو ما أكدته المادة ٧٨ من قانون التجارة البحرية بقولها « المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا أو مستأجرا لها ونظرا لأن المالك هو الذى يقوم فى الغالب بتجهيز سفينته فقد أقامت نفس المادة قرينة قانونية مقتضاها أعتبار المالك مجهزا للسفينة حتى يثبت غير ذلك . وهذه القرينة بسيطة يمكن هدمها واثبات عكسها وهو أن مجهز السفينة مجرد مستأجر لها وليس هو المالك .

ونظرا لأن تجهيز السفينة يثير بعض المسائل الفنية والإدارية التى تتطور بتطور تكنولوجيا صناعة السفن واستغلالها ، وكذلك تشكيل طاقم السفينة ووسائل الأمن والسلامة فيها فقد عهد المشرع بهذه الأمور للوزير المختص (وزير النقل البحرى) والذى ينظمها بقرار منه يراعى فيه الإتفاقات الدولية(١) النافذة فى جمهورية مصر العربية فى هذا الخصوص وكذلك العرف (٢) البحرى .

٢٩٨- ولما كان إستغلال السفينة قد يصاحبه بعض الأضرار التى تلحق ركاب السفينة أو شاحنيها أو الغير فإن المشرع البحرى قرر مسئولية المالك عن أخطائه الشخصية وأخطاء تابعيه التى تسببت فى وقوع هذه

---

(١) من هذه الإتفاقيات الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار لعام ١٩٧٤ ، والاتفاقية الدولية رقم ٥٣ لعام ١٩٣٦ بشأن الحد الأدنى للصلاحية الواجب توافرها فى ربابنة السفن التجارية .

(٢) وأهمية العرف فى تحديد الاشتراطات الخاصة فى تجهيز السفينة التى لم يرد ذكرها فى النصوص الخاصة ، وذلك فى ضوء نوع السفينة أو تخصيصها لنقل بضائع معينة أو طول الرحلة التى تزمع القيام بها .

الأضرار ، ولكن تخفيفا من مسئولية المالك وتشجيعا له على الاستثمار البحرى قرر المشرع البحرى منذ القدم(١) تحديد مسئولية مالك السفينة عن الأخطاء التى تصدر عن تابعية البحريين خاصة أن معظم الأضرار التى تقع تنشأ فى الغالب من أخطاء التابعين البحريين .

وفضلا عن تناولنا لتحديد مسئولية مالك السفينة عن الأضرار العادية الناجمة عن الملاحة البحرية فسوف نعرض أيضا لمسئولية مالك السفينة عن بعض الأضرار غير العادية التى استثناها المشرع البحرى(٢) من جواز تحديد مسئولية مالك السفينة ، ودراسة مسئولية المالك عن الأضرار غير العادية وهى الضرر النوى والضرر الناشئ عن التلوث بالنفط(٣)سوف تكون وفقا للمعاهدات(٤) الدولية فى هذا الصدد وذلك فى فصول ثلاثة على الترتيب .

---

(١) نص التقنين التجارى الفرنسى الصادر سنة ١٨٠٧ على مبدأ تحديد مسئولية مالك السفينة أخذا عن الأمر الملكى البحرى الفرنسى الصادر سنة ١٦٨١ راجع :
LUREAU : Fondement evolution historique de la limitation de responsalrlité des proprietaires de navires, l'oppostion de la jurisprudence, D. M. F. no 312- 1974 p. 703 , REUTER : Respons abilité du proprietaire et de l'armateur, Jurisclasseur commercial V, 1972 .
كذلك نصت المادة ٣٠ من قانون التجارة البحرى الملغى على تحديد مسئولية مالك السفينة عن أخطاء الربان وفقاً لنظام الترك العينى للسفينة والأجرة .

(٢) راجع المادة ٨٢ من قانون التجارة البحرية المصرى .

(٣) ، (٤) معاهدة بروكسل المبرمة فى ٢٥ مايو سنة ١٩٦٢ الخاصة بالمسئولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية ، كذلك معاهدة بروكسل فى ١٩٦٩/١١/٢٩ الخاصة بالمسئولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت وقد وافقت مصر على هذه المعاهدة ، وقد تبع هذه المعاهدة معاهدة أخرى مكملة لها أبرمت فى بروكسل فى ١٩٧١/١١/١٨ خاصة بإنشاء صندوق لتعويض أضرار التلوث بالزيت .

الفصل الأول

تحديد مسئولية مالك السفينة

تمهيد :

٢٩٩- الأصل أن يسأل مالك السفينة مسئولية كاملة فى جميع أمواله عن ديونه فى مواجهة الغير أيا كان نوع هذه المسئولية تقصيرية(١) كمسئوليته عن أخطاء الشخصية فى تجهيز السفينة كتركها تبحر دون أن تكون صالحة للملاحة أو مزودة بأجهزة التبريد اللازمة الأمر الذى ترتب عليه تلف البضائع المشحونة ، أو تكون المسئولية عقدية(٢) كمسئوليته عن الاخلال بتنفيذ عقود نقل البضائع أو الأشخاص ، وقد تكون المسئولية عن أعمال التابعين كمسئوليته عن أخطاء الربان والبحارة فى قيادة السفينة وادارتها (٣) .

ولما كانت المسئولية المطلقة لمالك السفينة أمر خطير من شأنه أن يحول بين المستثمرين واستثمار أموالهم فى الاستغلال البحرى وذلك لما يلحقهم من خسائر جسيمة من وراء هذا الاستثمار ، خاصة أن مالك السفينة وهو المتبوع لا يستطيع أن يمارس الرقابة والتوجيه اللازمين على تابعية من الربان والبحارة أثناء مباشرة نشاطهم فى عرض البحر بعيد عن رقابته ، هذا فضلا عما يتمتع به الربان من سلطات واسعة فى التصرف وحرية العمل

---

(١) راجع المادة ١٦٣ من القانون المدنى والتى تنص على « أن كل خطأ سبب ضرر للغير يلزم من أرتكبه بالتعويض » .

(٢) المادة ١٤٨و ١٥٧ من القانون المدنى .

(٣) المادة ١٧٤ مدنى وتنص على أن يكون المتبوع مسئولا عن الضرر الذى يحدثه تابعه بعمله غير المشروع متى كان واقعا منه فى حالة تأدية وظيفته أو بسببها .

نيابة عن المالك تصل إلى حد إبرام بعض التصرفات رغم معارضة المالك أذا كانت فى مصلحة السفينة(١) ، كل هذه الأمور دعت إلى تخفيف مسئولية مالك السفينة وتحديدها بحدود معينة خروجا على القواعد العامة(٢) فى المسئولية .

ومبدأ تحديد المسئولية مبدأ قديم(٣) عرفته كافة التشريعات البحرية ، وهذه التشريعات بصدد تحديد مسئولية مالك السفينة قد ترددت بين ثلاثة أنظمة هى :

٣٠٠- **أولاً : نظام الترك العينى** أو التحديد العينى للمسئولية ومقتضاه أن تتحدد مسئولية مالك السفينة عن أخطاء الربان وتابعيه فى حدود السفينة ، وأجرتها فيمكن للمالك حتى يتخلص من مسئوليته إزاء الغير أن يترك السفينة وأجرتها للدائنين ، وهذا النظام أخذ به القانون الفرنسى فى أمر البحرية الصادر سنة ١٦٨١ وفى التقنين التجارى الفرنسى (٤) لعام ١٨٠٧

---

(١) د. مصطفى طه بند ١٦٣ .

(٢) تنص المادة ٢٣٤ من القانون المدنى على مبدأ المسئولية المطلقة للمدين بقولها « أموال المدين جميعها ضامنة للوفاء بدينه .

(٣) قيل أن نظام تحديد مسئولية مالك السفينة أخذ عن شركة التوصية البسيطة التى تتضمن شريكين أحدها موصى وهو مالك السفينة تتحدد مسئوليته فى السفينة والأجرة والأخر وهو الربان وهو الشريك بالعمل يسأل مسئولية كاملة فى جميع أمواله فالمشروع البحرى كان تاريخيا يعتبر مشروع محدود المسئولية راجع روديير وبونتافيس بند ١٤٠ .

المادة ١/٣٠ من القانون البحرى المصرى الملغى وتنص على أنه « يجوز للمالك فى جميع الأحوال أن يتخلص من التزامات القبودان المذكورة بترك السفينة والأجره اذا كانت هذه الالتزامات لم تحصل بناء على اذن مخصوص منه ومع ذلك لا يجوز الترك ممن يكون فى آن واحد قبودانا للسفينة ومالكها أو شريكا فى ملكيتها » .

(٤) راجع المادة ٢١٦ من التقنين التجارى الفرنسى الصادر سنة ١٨٠٧ .

وظل معمولا به فى فرنسا حتى تم الغائه بقانون ٣ يناير(١) سنة ١٩٦٧ اذ تم استبداله بنظام التحديد الجزافى لمسئولية مالك السفينة ، كذلك أخذ القانون البحرى المصرى(٢) الملغى بنظام الترك العينى حتى صدور القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ الذى تبنى نظام التحديد الجزافى لمسئولية مالك السفينة ، ومن عيوب نظام الترك العينى عدم إمكانية تطبيقه إلا على مالك السفينة ، كما كان يضر بالدائنين إذ تعرضت السفينة المتروكة للغرق فلا ينصب الترك إلا على حطام لا فائدة منه .

النظام الثانى : وهو النظام الألمانى الذى يقوم على ذمة التخصيص فالمشرع الألمانى ينظر للسفينة والأجره باعتبارهما ذمة بحرية(٣) مستقلة عن ذمة مالك السفينة لا يجوز للدائن إلا التنفيذ عليها وفى حدودها يسأل المالك فقط عن كافة الديون الناشئة عن استغلال السفينة دون أن يسأل فى أمواله الشخصية عن هذه الديون ، وعيب هذا النظام أنه لا يمكن تبنيه فى الدول التى تأخذ بنظام وحدة الذمة كمصر والسعودية .

النظام الثالث : وهو نظام التحديد الجزافى لمسئولية مالك السفينة ويقضى هذا النظام بمسئولية مالك السفينة الشخصية عن أخطاء الربان كأصل عام ، ولكن يجوز للمالك تحديد مسئوليته عن الأضرار البدنية والمادية

---

(١) راجع المواد ٥٨ وما بعدها من تشريع ٣ يناير سنة ١٩٧٦ .

(٢) المادة ١/٣٠ من القانون البحرى المصرى الملغى وتنص على أنه « يجوز للمالك فى جميع الأحوال أن يتخلص من التزامات القبودان المذكورة بترك السفينة والأجره اذا كانت هذه الالتزامات لم تحصل بناء على اذن مخصوص منه ومع ذلك لا يجوز الترك ممن يكون فى آن واحد قبودانا للسفينة ومالكها أو شريكا فى ملكيتها » .

(٣) Rodiere traite int ro duction et armenent no. 470

الناشئة عن هذه الأخطاء بمبلغ جزافى عن كل طن من حمولة السفينة ، ويختلف هذا المبلغ بحسب نوع الضرر(١) وقد نص على هذا النظام القانون الانجليزى(٢) الصادر سنة ١٨٩٤ وهو نظام هولندى(٣) الأصل نشأ فى القرن السابع عشر وقد تبنته بعد انجلترا معاهدة بروكسل سنة ١٩٥٧ ومعاهدة لندن لسنة ١٩٧٦ الخاصة بتحديد الديون البحرية وكذلك تبنى هذا النظام القانون الفرنسى الصادر فى ٣ يناير سنة ١٩٦٧ وقانون التجارة البحرية المصرى الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

ثانيا : مبدأ تحديد المسئولية على الصعيد الدولي :

٣٠١- نظرا للإختلافات الموجودة بين التشريعات الوطنية حول مبدأ تحديد مسئولية مالك السفينة اتجهت المعاهدات الدولية إلى العمل على وضع قواعد موحدة تنطبق على جميع الدول بصدد هذا التحديد ، وقد مرت هذه المعاهدات بعدة مراحل ابتداء من عام ١٩٢٤(٤) حيث أبرمت فى البداية اتفاقية بروكسل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ بخصوص توحيد بعض القواعد الخاصة بمسئولية مالك السفينة ، وقد حرصت الاتفاقية على التوفيق بين

---

(١) كان مبلغ التحديد قبل تعديل سنة ١٩٥٨ ثمانية جنيهات انجليزية عن كل طن من الحمولة بالنسبة للأضرار المادية وخمسة عشر جنيها عن كل طن من الحمولة بالنسبة للأضرار البدنية التى تلحق الأشخاص وقد أخذ بالنظام الانجليزى التشريعات الانجلوسكونيه ومنها التشريع الأمريكى راجع د. مصطفى طه بند ١٦٤ . وقد تم تعديل مبلغ التعويض إلى الفرنك الفرنسى اعتبارا من عام ١٩٥٨ .

(٢) راجع المادة ٥٠٣ من قانون الملاحة التجارية الانجليزى الصادر سنة ١٨٩٤ .

(٣) Chorley Giles, shipping law. p. 44 .

(٤) Rodiere et Du Pontavice precis dalloz op- cit no 147 de la limetation de la respons abilite, D. M. F, 1974, 703.

النظرية اللاتينية القائمة على التحديد العينى والنظرية الانجليزية القائمة على التحديد الجزافى وذلك عن طريق تخيير(١) مالك السفينة لكى يتخلص من مسئوليته عن أخطاء الربان والتابعين البحريين بين دفع قيمة السفينة وأجرة النقل أو أن يدفع مبلغا جزافى يقدر على أساس حمولة السفينة وكانت تنص الاتفاقية على احتساب ثمن السفينة حسب حالتها فى آخر رحلة بالإضافة إلى ١٠٪ من ثمنها مقابل الأجرة على أن يتم احتساب التعويض على أساس الجنيه الانجليزى الذهب .

٣٠٢- ولكن لم تنجح هذه الاتفاقية بسبب رفض الدولتين البحريتين الكبيرتين هما الولايات المتحدة الأمريكية وانجلترا التصديق(٢) عليها وتمسكهما بمبدأ التحديد الجزافى لمسئولية مالك السفينة والخطوة الدولية الثانية كانت اتفاقية بروكسل الموقعة فى(٣) ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧ والتى حلت محل اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤ ، وقد تبنت هذه الاتفاقية النظرية الأنجلوسكسونية فى مبدأ التحديد الجزافى لمسئولية مالك السفينة تأسيساً على الحمولة الصافية للسفينة على أن يتم احتساب التعويض الذى يختلف حجمه

---

(١) V. Claire legender, la responsabilite limitee du proprietaire du navire Paris, 1941 .

(٢) Rodiere R. la limitation de responsabilite duproprietaire du navire passé, present et avenir, D. M. F. 1973, 259, P. Lureau, fondement et evolution histoique de la limetation de la respons abilite, D.M.F. 1974- 703.

كذلك لم يصدق على اتفاقية بروكسل سنة ١٩٢٤ واليونان وبناما وليبيريا.

(٣) قد انضمت مصر الى اتفاقية ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧ بالقرار الجمهورى رقم ٣٧٥١ لسنة ١٩٦٤ مع بعض التحفظات ثم صدر قرار وزير الخارجية فى ٢٤ مارس سنة ١٩٦٨ بنشر هذه المعاهدة والعمل بها اعتبارا من ٣١ مايو سنة ١٩٦٨ ، وقد انسحبت مصر من هذه الاتفاقية اعتبارا من ٨ مايو سنة ١٩٨٥ .

بحسب نوع الأضرار بدنية كانت أو مادية على أساس الفرنك الذهب وزن ٦٥,٥ مليجرام عيار ٩٠٠ فى الألف وقد حلت هذه الاتفاقية محل اتفاقية بروكسل سنة ١٩٢٤ .

اتفاقية لندن فى ١٩ نوفمبر سنة ١٩٧٦ :

٣٠٣- وعقب معاهدة بروكسل وعلى أثر بعض المثالب التى كشف عنها تطبيق هذه المعاهدة ، ومنها ما طرأ من تضخم نقدى وما ترتب عليه من ضرورة إعادة النظر فى مبالغ التعويض التى قررتها المعاهدة لإعادة التوازن لحجم التعويض ، أيضا الرغبة فى توسيع دائرة المستفيدين من تحديد المسئولية ، وعدم قصر هذه الإفادة على مالك السفينة تأسيسا على أن مبررات التحديد قد تتوافر لغير المالك من المرتبطين بإستغلال السفينة كالربان والتابعين البحريين ومقدمى المساعدة والإنقاذ ، وكذلك ظهور وحدات السحب الخاصة(١) كما يحددها صندوق النقد الدولى واستخدامها كأداة لحساب التعويض فى المعاهدات الدولية بدلا من الفرنك الذهب ، أضف لذلك ظهور السفن العملاقة وضرورة وضع قواعد مرنة لتحديد مسئولية ملاك هذه السفن بطريقة تجنبها الأعباء التأمينية الباهظة(٢) كل هذه العوامل كانت وراء ابرام اتفاقية لندن سنة ١٩٧٦ لتحديد المسئولية عن الديون البحرية فى ١٩ نوفمبر سنة ١٩٧٦ .

وقد انضمت مصر إلى اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ بقرار رئيس الجمهورية رقم ١٥٠ لسنة ١٩٨٦(٣)وذلك بعد انسحابها(٤) من معاهدة

---

(١) V. Claire legendre, la Conference internationale de 1976 Sur la limitation de la responsabilité en matiere de creances maritimes D. M. F. 1977 P. 195 et 197 .

(٢) د. رفعت فخرى أبادير ص٢٣٤ .

(٣) راجع الجريدة الرسمية العدد ٢٤ بتاريخ ١٩٨٨/٧/١٦ .

(٤) أنسحبت مصر من اتفاقية بروكسل اسنة ١٩٥٧ أعتبارا من ١٩٨٥/٥/٨ .

بروكسل سنة ١٩٢٤ والتى بدأ العمل بها أعتباراً من ١٩٨٨/٧/١ .

٣٠٤- وقد تبنى القانون البحرى الحالى رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ نظام التحديد الجزافى لمسئولية مالك السفينة أخذا عن معاهدة لندن لسنة ١٩٧٦ مع بعض الأختلافات بين أحكام المعاهدة وأحكام القانون سوف نشير إليها عند دراستنا لأحكام تحديد مسئولية مالك السفينة فى قانون التجارة البحرية المصرى وذلك فى المواد من ٨٠ إلى ٩١ . وعلى ذلك تكون دراستنا لأحكام تحديد مسئولية مالك السفينة فى ثلاثة مباحث على الترتيب التالى : المبحث الأول نخصصه لدراسة نطاق تطبيق معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسئولية عن الديون البحرية ، والمبحث الثانى نتناول فيه مبدأ تحديد مسئولية مالك السفينة فى قانون التجارة البحرية المصرى وأخيراً فى المبحث الثالث نتناول مسئولية مالك السفينة فى قانون التجارة البحرية .

المبحث الأول

معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسئولية عن الديون البحرية

٣٠٥- نطاق تطبيق المعاهدة :

سوف نكتفى فى هذا الفصل بتناول نطاق تطبيق المعاهدة وفيما يتعلق ببقية أحكام المعاهدة سوف نشير إليها عند استعراض أحكام قانون التجارة البحرية المصرى بصدد تحديد مسئولية مالك السفينة موضحين أوجه الشبه والخلاف بين القانون والمعاهدة .

حددت المادة ١٥ من معاهدة لندن نطاق تطبيقها ، ومقتضى أحكام هذه المادة تطبيق الإتفاقية فى الحالات الآتية :

١- تلتزم محاكم الدول المتعاقدة بتطبيق أحكام للمعاهدة شريطة أن يكون الشخص طالب تحديد مسئوليته أو الإفراج عن سفينته أو أى مال أخر محجوز عليه أو سحب أى ضمان أخر مقدم فى نطاق أختصاص أحدى الدول المتعاقدة ممن لهم حق تحديد مسئوليتهم(١) وفقا لنص المادة الأولى من المعاهدة بصرف النظر عن جنسية طالب التحديد أو جنسية سفينته ، فيجوز لأبناء الدول غير المتعاقدة التمسك بتحديد المسئولية مادام النزاع معروضا على قضاء أحدى الدول المتعاقدة ، فالمعيار فى تطبيق الاتفاقية إذا هو بمكان التمسك بتحديد المسئولية دون اشتراط أن يكون طالب الاستفادة من أحكام المعاهدة من رعايا الدول المتعاقدة ، أو اشتراط أن تكون السفينة المطلوب تحديد المسئولية بشأنها تحمل هذه الجنسية .

مع ذلك يجوز للدول المتعاقدة أن تتحفظ على هذا الشرط وتستبعد ممن يجوز لهم التمسك بتطبيق المعاهدة كلها أو بعضها من لم يكن لهم محل إقامة معتاد أو مقر عمل رئيسى فى دولة متعاقدة وقت تمسكه بتحديد مسئوليته أمام محاكمها ، وكذلك عندما لا تكون السفينة المطلوب التحديد بشأنها أو الإفراج عنها رافعة علم دولة متعاقدة وقت التمسك بأحكامها(٢) .

٣٠٦- أن تكون السفينة المطلوب بشأنها تحديد المسئولية تزيد حمولتها عن ثلثمائة طن وأن تكون مخصصة للملاحة البحرية ، فنظام تحديد

---

(١) من الجدير بالذكر أن المعاهدة توسعت فيمن لهم حق تحديد المسئولية عن الديون البحرية فهم اصبحوا فضلا عن المالك والمجهز والمستأجر المنقذ والمؤمن .

(٢) المادة ١/١٥ من معاهدة اندن سنة ١٩٧٦ .

المسئولية الوارد فى المعاهدة لا يسرى على المراكب المخصصة للملاحة فى المياه الداخلية أو السفن التى تقل حمولتها عن ٣٠٠ طن . ومع ذلك يجوز للدول المتعاقدة مد أحكام المعاهدة لهذه السفن أو تلك المراكب مع مراعاة إجراءات معينة(١) .

٣- أن أحكام المعاهدة لا تسرى على المركبات ذات الوسادة الهوائية أو على المنشآت العائمة التى تستهدف الكشف عن الموارد الطبيعية لقاع البحر أو ما تحته(٢) .

٤- أن أحكام المعاهدة لا تنطبق على السفن التى تم بناؤها أو تهيئتها لإجراء عمليات الحفر ، اثناء قيامها بعمليات الحفر ، وهذا الأستبعاد مشروط بأن يكون القانون الوطنى قدوضع حدا للمسئولية أعلى من المنصوص عليه فى المعاهدة أو تكون الدولة المتعاقدة أصبحت طرفا فى اتفاقية دولية تنظم قواعد المسئولية لسفن الحفر(٣) ومن الجدير بالذكر أن المعاهدة لم تعرض للأحكام الخاصة بإنقضاء دعوى المسئولية تاركة ذلك للتشريعات الوطنية .

---

(١) هى أخطار المودع لدية (السكرتير العام للمنظمة البحرية الاستشارية للحكومات) بحدود المسئولية المعتمدة فى تشريعها الوطنى أو بإنه لا توجد أى حدود (المادة ٢/١٥) .

(٢) المادة ٥/١٥ من المعاهدة .

(٣) المادة ٤/١٥ من المعاهدة .

المبحث الثانى
تحديد مسئولية مالك السفينة
فى قانون التجارة البحرية المصرى
« نطاق تطبيق مبدأ تحديد المسئولية »

تمهيد :

٣٠٧- أشرنا من قبل إلى أن قانون التجارة البحرى الملغى(١) كان يأخذ بنظام تحديد مسئولية مالك السفينة وفقا لنظام الترك العينى ومقتضاه أنه رغم مسئولية مالك السفينة الشخصية عن أخطاء التابعين البحريين فإنه يمكن لمالك السفينة التخلص من هذه المسئولية بترك السفينة والأجره للدائنين ، وهذا النظام مأخوذ عن التقنين الفرنسى الصادر سنة ١٨٠٧ الذى أخذ بدوره عن أمر البحرية الصادر سنة ١٦٨١ .

ولكن قانون التجارة البحرية الحالى(٢) عدل عن نظام الترك العينى وتبنى نظام التحديد الجزافى لمسئولية مالك السفينة المبنى على حمولة السفينة والذى يختلف حسب وقوع الضرر وذلك تأثرا بالاتجاهات التشريعية الحديثة وخاصة معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ السابق ذكرها ، وسوف نتناول نطاق تطبيق مبدأ تحديد مسئولية مالك السفينة فى هذا المبحث وذلك فى عدة مطالب على النحو التالى:

المطلب الأول فى بيان المستفيدين من مبدأ تحديد مسئولية مالك السفينة ، **المطلب الثانى** يتناول الديون التى يجوز تحديد المسئولية عنها ، **المطلب الثالث** نخصصه للديون التى لا يجوز تحديد المسئولية عنها .

---

(١) قانون التجارة البحرى المصرى الصادر فى ١٣ نوفمبر سنة ١٨٨٣ .

(٢) قانون التجارة البحرية الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

المطلب الأول

المستفيدون من مبدأ تحديد المسئولية

٣٠٨- نصت المادة ٩١ من قانون التجارة البحرية على المستفيدين من مبدأ تحديد المسئولية وقد ورد أيضا هذا التحديد فى المادة الأولى من اتفاقية لندن وهم كما يلى :

١- مالك السفينة .

٢- المجهز غير المالك وهو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه .

٣- مستأجر السفينة يستوى فى ذلك أن يكون المستأجر قد استأجر السفينة مجهزة أو استأجرها عارية (بدون تجهيز) ويقوم هو بتجهيزها واستغلالها.

٤- مدير الشيوع البحرى - وهو قد يكون أحد الملاك أو من غير ملاك السفينة ، واذا لم يوجد مدير للشيوع البحرى يجوز للملاك انفسهم التمسك بمبدأ تحديد المسئولية .

٥- المؤمن وقد كان محروما من قبل من التمسك بتحديد المسئولية إلا إذا ورد بذلك شرط فى بوليصة التأمين(١) ولكن القانون الحالى(٢) نص صراحة على حقه فى التمسك بهذا التحديد .

---

(١) Cour de cassation le 7 Decenbre 1982 .

حيث قضت المحكمة بعدم أحقية المؤمن فى التمسك بتحديد المسئولية فى ظل قانون نظام السفن الصادر فى ٣ يناير سنة ١٩٦٧ راجع : D. M. F. 1983 p. 595 .

(٢) المادة ٩١ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، أيضا المادة الأولى من معاهدة لندن سنة ١٩٧٦ الفقرة السادسة عشرة نصت صراحة على أن يستفيد المؤمن لديه من المسئولية وذلك بذات القدر الذى يتمتع به المؤمن له ويعنى ذلك أنه لو حرم=

٣٠٩- ٦- المنقذ ويقصد به الأشخاص الذين قاموا بعمليات لها صلة مباشرة بإنقاذ السفينة . ويحق لهؤلاء المنقذين إذا ترتب عليهم ديون بسبب عمليات الأنقاذ أن يطلبوا تحديد مسئوليتهم عن هذه الديون ، وذلك بصرف النظر عن الطريقة التى تم بها تقديم خدمات الأنقاذ ، فقد تقدم هذه الخدمات من خلال سفينة أو من أشخاص موجودين(١) على السفينة المنقذة نفسها أو من طائرة مروحية . فالعبرة بتقديم خدمة الأنقاذ وليس بوسيلة تقديمها ، وفى هذا رد على القضاء الإنجليزى(٢) من انكار الحق فى تحديد المسئولية على المنقذ الذى يعمل خارج نطاق سفينة الأنقاذ(٣) .

٧- تابعو المالك من الربان والبحاره وغيرهم من تابعى المنقذ وغيرهم من يكونوا فى حكم المالك كتابعى المنقذ مادام الأمر يتعلق بديون نشأت أثناء أو بسبب إداء وظائفهم مع مراعاة عدم تجاوز مسئولية المالك ومسئولية التابع عن الحادث الواحد فى الحدود المبينة فى الفقرة ١ من المادة

= المؤمن له من ميزة تحديد المسئولية التى تقررها الاتفاقية لارتكابه خطأ شخصى فإن المؤمن يحرم بدوره من هذا التحديد ويسأل مسئولية كاملة ، راجع مقال د. رفعت فخرى « تحديد مسئولية مالك السفينة بند ٥ » والمقال منشور ضمن دراسات القانون البحرى والجوى بالاشتراك مع د. محمد فريد العرينى - الدار الجامعية ١٩٩٢ . وراجع أيضا محكمة رين فى ٨ نوفمبر سنة ١٩٨٣ . D. M. F. 1984 - 486

(١) د. محمود سمير الشرقاوى بند ١٧٨ .

(٢) د. مصطفى طه القانون البحرى الجديد بند ١٦٨ .

(٣) ونصت معاهدة لندن على أن عمليات المساعدة والأنقاذ تشمل وفقا للمادة ء د/هـ/و عمليات تعويم ورفع وتدمير والقضاء على خطورة سفينة غارقة أو محطمة أو جانحة أو مهجورة بما فى ذلك ما هو موجود أو كان موجوداً على ظهرها (المادة ٢-١ / د) وكذلك عمليات رفع وتدمير والقضاء على خطورة شحنة سفينة (المادة ٢-١ هـ) كذلك التدابير التى أتخذها الشخص المسئول بقصد توقى ضرر أو التقليل منه وكذلك الأضرار الناتجة من هذه التدابير (المادة ٢-١ و) .

٨٣ من هذا القانون ، كذلك أجاز المشرع البحرى وفقا للمادة ٢/٩١ للربان والبحارة أو غيرهم من التابعين تحديد مسئوليتهم ولو كان الحادث الذى نشأ عنه الضرر يرجع إلى خطأ شخصى صادر منهم بصفتهم المذكورة ، وتعد هذه الرخصة ميزة اضافية لهذه الطائفة(١) وذلك مشروط بأن يكون طلب تحديد المسئولية يتعلق بديون يجوز التمسك بتحديد المسئولية فيها .

والملاحظ بالنسبة للأشخاص الذين يجوز لهم التمسك بتحديد المسئولية أنه لا يوجد بصددهم اختلاف بين معاهدة لندن وبين قانون التجارة البحرية المصرى لأن الأمر يتعلق بوضع حد أقصى للمسئولية عن ديون بحرية معينة أيا كان شخص المدين(٢) .

المطلب الثانى

الديون التى يجوز تحديد المسئولية عنها

٣١٠- نظمت المادة ٨١ فقرة (١) من قانون التجارة البحرية حق مالك السفينة-ومن يقوم مقامه(٣) فى تحديد مسئوليته أيا كان نوع هذه المسئولية عقدية كانت أو تقصيرية وذلك أذا كان الدين موضوع التحديد ناشئا عن أحد الأسباب الآتية .

أ- الأضرار التى تحدثها السفينة لمنشآت الميناء أو الأحواض أو

---

(١) راجع مطول ردبير L'armement بند ٤٧٨ ، المادة ٢/٦٩ من القانون الفرنسى الصادر فى ٣ يناير عام ١٩٦٧ كذلك محكمة . Aixen provence - 26-10-1984 D. M. F. 1985, p.423. تعليق بوناس .

(٢) د. محمود مختار بريرى بند ١٩٣ .

(٣) مثل المستأجر ومدير الشيوع والمنقذ والمؤمن والربان والبحارة (مادة ٩١ بحرى) .

الممرات المائية أو المساعدات الملاحية . وجواز التحديد هنا منشأة أن السفينة مازالت سليمة محتفظة بكيانها وإن كانت أحدثت بعض التلفيات بمنشآت الميناء أو الأحواض أما إذا كانت السفينة ذاتها تعرضت لمخاطر جسيمة كالغرق أو الجنوح فإن الديون التى تنشأ عن تعويمها لا يمكن تحديد المسئولية عنها وفقا للمادة ٨٢ (أ) من قانون التجارية والبحرية المصرى وخلافا لمعاهدة لندن(١) .

٣١١- ب- الأضرار البدنية والأضرار المادية التى تقع على ظهر السفينة أو التى تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة . ومعنى ذلك أن تحديد المسئولية جائز إذا وقعت الأضرار البدنية أو المادية لأشخاص أو أموال (مثل حمولة السفينة) تقع على ظهر السفينة ، يستوى فى ذلك أن تكون هذه الأضرار تتعلق بمباشرة الملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة أو لا تتعلق بأى منها ، وبينما كان النص المصرى غامضا أثار جدلا حول شموله حالة الوفاة(٢) من عدمه نجد نص الفقرة الأولى (أ) من المادة الثانية من معاهدة لندن كان على عكس ذلك حاسما فى شمول تحديد المسئولية حالة الوفاة والإصابات البدنية .... الخ .

والديون السابق ذكرها والتى يجوز تحديد المسئولية عنها قد وردت على سبيل الحصر وليس على سبيل المثال فلا يجوز التوسع فيها أو القياس عليها إذ الأصل فى مسئولية مالك السفينة أنها مطلقة والتحديد هو مجرد أستثناء على هذه المسئولية ونرى قياسا على معاهدة لندن مصدر القانون

---

(١) راجع المادة الثانية فقرة (٢) (د) من معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ .

(٢) د. سمير الشرقاوى بند ١٩٥ وهو يرى أن الأضرار البدنية تشمل الوفاة باعتبار الوفاة أقصى درجات الضرر البدنى .

المصرى فى تحديد المسئولية أن الأضرار البدنية تشمل الوفاة(١) باعتبارها أشد هذه الأضرار . وجواز تمسك مالك السفينة بتحديد المسئولية وكذلك كل من يتمتع بهذا الحق قائم فى الحالات السابق ذكرها يستوى فى ذلك أن يكون الدين موضوع التحديد خاص بالقطاع الخاص أو كان الدين لصالح الدولة أو أحد الأشخاص العامة .

كذلك لا يعتبر التمسك بتحديد المسئولية أقرارا بها فيمكن لمن يتمسك بتحديد المسئولية أن يتمسك أيضا بإنعدام مسئوليته ، وذلك إذا عجز عن نفى المسئولية وثبتت مسئوليته فمن حقه أن يطالب بتحديدها وفقا لنصوص القانون .

المطلب الثالث

الديون التى لا يجوز تحديد المسئولية عنها

٣١٢- حددت المادة ٨٢ من قانون التجارة البحرية الديون التى لا يجوز لمالك السفينة التمسك فيها بتحديد المسئولية وهى الديون الناشئة عن أحد الأسباب الآتية :

(أ) تعويم السفينة الغارقة أو الجانحة أو المهجورة ورفع حطامها ورفع شحنتها أو الأشياء الموجودة عليها . وهدف المشرع من استثناء هذا الدين من الديون التى يجوز فيها تحديد المسئولية هو التشجيع على إزالة معوقات الملاحة وتطهير الممرات المائية من هذه المعوقات ضمانا لأنتظام الملاحة البحرية ، أضف إلى ذلك أن غالبا ما يقوم برفع الحطام وغيره من العوائق الملاحية السلطات العامة فى الدولة وهى

---

(١) د. مصطفى طه بند ١٧٠ ، د. مختار بريرى ص٢٠٠ .

تتكلف فى سبيل ذلك مبالغ باهظة فلا يجوز تمكين المالك من التمسك بتحديد مسئوليته في هذه القروض.

والمشرع المصرى فى هذا الصدد قد حذا حذو المشرع الفرنسى(١) لنفس المبررات السابق ذكرها وكلاهما يختلف فى هذا الصدد عن معاهدة لندن(٢) التى أجازت كما أشرنا من قبل تحديد المسئولية عن هذه الديون .

٣١٣- ب- إنقاذ السفينة وسبب هذا الأستثناء هو التشجيع على تقديم المساعدة لأنقاذ السفن وتجنيبها خطر الغرق أملا فى الحصول على مكافأة الأنقاذ كاملة دون تخفيض بحجة تحديد مسئولية مالك السفينة .

جـ- الديون الناشئة عن الإسهام فى الخسائر المشتركة . ويبرر هذا الاستثناء أعتبارات العدالة التى تفرض على كل من أفاد من الخسارة المشتركة أن يدفع نصيبه كاملا فيها ويتفق هذا الحكم مع معاهدة لندن .

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

والعله فى استبعاد هذا الدين من جواز تحديد المسئولية هو أهتمام المشرع بحقوق هؤلاء الأشخاص وورثتهم وحاجتهم الماسة إليها وحرصه على أن يحصلوا على حقوقهم كاملة دون أى أنتقاص بسبب تحديد مسئولية مالك السفينة وقد تبنت معاهدة لندن نفس الأتجاه(٣) .

---

(١) المادة ٥٩ من تشريع ٣ يناير سنة ١٩٦٧ المعدل بتشريع ٢١ ديسمبر سنة ١٩٨٤ وراجع :

Martine Remond - Gouilloud op. cit., no 318.

(٢) المادة الثانية فقرة (د) من معاهدة لندن تجيز تحديد المسئولية فى هذه الحالة .

(٣) المادة الثانية من معاهدة لندن .

هـ- الضرر النووى . والسبب فى استبعاد هذا الضرر من نطاق تحديد المسئولية هو أن المسئولية عن هذا الضرر تنظمها أتفاقات دولية مثل معاهدة بروكسل الخاصة بمسئولية مستغلى السفن الذرية المنعقدة فى عام ١٩٦٢ ، وقد استبعدت اتفاقية لندن سنة ١٩٧٦ بدورها هذا النوع من الضرر من تحديد المسئولية .

و- الضرر الناشئ عن التلوث بالنفط وغيره من المواد الأخرى ، والعله فى استبعادُ هذا الضرر هى تلك المتعلقة بإستبعاد الضرر النووى وهى الأقتداء بالمعاهدات الدولية التى أستبعدت هذه الأضرار من جواز تحديد المسئولية مثل اتفاقية لندن سنة ١٩٧٦ وذلك لأن المسئولية عن هذه الأضرار تنظمها أتفاقات دولية خاصة مثل اتفاقية بروكسل الخاصة بالمسئولية المدنية عن أضرار التلوث بالبترول والمنعقدة سنة ١٩٦٩ .

المبحث الثالث

أحكام تحديد مسئولية مالك السفينة

٣١٤- نظم قانون التجارة البحرية أحكام تحديد مسئولية مالك السفينة وغيره من الأشخاص المستفيدين من هذا التحديد فى المواد من ٨٣ إلى ٩٠ محددا فى هذه المواد الحدود القصوى لمبالغ تحديد المسئولية وقواعد حسابها وكيفية توزيع الحدود القصوى لمبالغ تحديد المسئولية - وإجراءات تحديد المسئولية وحالات الحرمان من هذا التحديد وأخيرا تقادم دعوى المسئولية وسوف نعالج هذه الأمور فى مطالب خمسة على الترتيب .

المطلب الأول

الحدود القصوى لمبالغ تحديد المسئولية وقواعد حسابها

٣١٥- تنص المادة ٨٣ من قانون التجارة البحرية على أن (١) يكون تحديد مسئولية مالك السفينة وفقا لما يأتى :

أ- بالنسبة إلى الدعاوى الناشئة عن الأضرار البدنية ، تحديد المسئولية بمبلغ ستمائة الف جنيه إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا تجاوز خمسمائة طن . فإذا زادت الحمولة الكلية على هذا المقدار يضاف إلى حد المسئولية مبلغ ثلثمائة وخمسين جنيها لكل طن زائد .

ب- بالنسبة إلى الدعاوى الناشئة عن الأضرار الأخرى غير الأضرار البدنية تحدد المسئولية بمبلغ ثلاثمائة ألف جنية إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا تجاوز خمسمائة طن ، فإذا زادت الحمولة الكلية عن هذا المقدار يضاف إلى حد المسئولية مبلغ مائة وخمسين جنيها لكل طن زائد :

ويستفاد من هذا النص ما يلى :

أولاً : أعتد المشرع فى تحديد المسئولية بالحمولة الكلية للسفينة وأن مبلغ التحديد يختلف بحسب نوع الأضرار بدنية كانت أو غير بدنية .

ثانياً : أن التشريع البحرى المصرى وخلافا لكثير من التشريعات الأجنبية(١) ورغم أنه تأثر كثيرا بمعاهدة لندن لتحديد الديون البحرية فقد أتخذ الجنية المصرى أساسا لتحديد المبالغ القصوى لتحديد المسئولية أو كيفية حسابها بدلا من الإحالة إلى قواعد اتفاقية لندن فى تحديد الحدود القصوى للمسئولية وكيفية حسابها الأمر الذى يترتب عليه ازدواج القواعد القانونية فى نفس المسألة ، وكان الأولى بالمشرع المصرى أن يتبنى الأحكام التى قررتها معاهدة لندن والتى أعتمدت على حقوق السحب الخاصة(٢) فى حساب الحدود القصوى للمسئولية وهى لا شك أفضل كثيرا من التحديد بالجنية المصرى الذى تتعرض قيمته للتغيير من وقت لآخر سواء بسبب التضخم أو بسبب تدخل السلطات النقدية(٣) لتخفيض قيمته بالنسبة للعملات الأجنبية الأخرى الأمر الذى يلحق الظلم بمن يحصلون على مبالغ تحديد المسئولية بهذه العملة والذى يوجب على المشرع المصرى التدخل المستمر(٤) لتعديل مبالغ التحديد بمراعاة التغيير الذى يطرأ على قيمة النقد المصرى .

---

(١) نظام السفن الفرنسى الصادر فى ٣ يناير سنة ١٩٦٧ – المادة ٦١ .

(٢) يحدد سعرها صندوق النقد الدولى على أساس متوسط أسعار بعض العملات الدولية (الدولار الأمريكى – الجنية الأسترلينى – « الفرنك الفرنسى – والمارك الألمانى وقد حل محلها الأن العمله الأوربية الموحدة اليورو » والين اليابانى).

(٣) من التخفيضات التى تعرض لها الجنية المصرى بالنسبة للعملات الأجنبية الأخرى تخفيضه فى شهر أغسطس سنة ٢٠٠١ وفى يناير سنة ٢٠٠٣ .

(٤) د. مصطفى طه بند ١٧٢ ، د. رفعت أبادير بند ١١٠ .

٣١٦- عامل المشرع السفينة التى تقل حمولتها عن خمسمائة طن نفس معامل السفينة التى تبلغ حمولتها خمسمائة طن من حيث حدود المسئولية .

المبالغ القصوى لتحديد مسئولية مالك السفينة عن الأضرار البدنية تنصرف إلى الأشخاص الذين تلحقهم الأضرار دون أن يكونوا مرتبطين بعقد نقل المسافرين ، فالأشخاص المقصودين بتحديد المسئولية هم الذين تلحقهم الأضرار وهم على الأرض أو على ظهر سفينة أو على ظهر منشأة عائمة أخرى أو كانوا من الركاب المتسللين على السفينة - لا يدخل فيهم الربان أو الركاب أو البحاره - أما إذا كان المضرورين بأضرار بدنية أو تعرضوا للوفاة كانوا مرتبطين بمالك السفينة بعقد نقل المسافرين فحينئذ تحدد التعويضات وفقا لقواعد تحديد مسئولية الناقل البحرى تطبيقا للمادة ١٩٨ من قانون التجارة البحرية الواردة فى الفصل الثانى من الباب الثالث من قانون التجارة البحرية والتى تنص على أن تسرى أحكام هذا الفصل دون غيرها على عقد النقل البحرى سواء كان الناقل مالكا للسفينة أو مجهزا أو مستأجر لها ، وتأسيساً على ذلك تتحدد مسئولية الناقل البحرى عن وفاة المسافر أو إصابته بدنيا بمبلغ لا يزيد على مائة وخمسين ألف جنيه ما لم يتفق على حد للتعويض يزيد على هذا المقدار(١) .

٣١٧- الحدود القصوى لمسئولية مالك السفينة عن الأضرار الأخرى غير الأضرار البدنية هى مبلغ ثلثمائة ألف جنية سواء كانت الحمولة الكلية للسفينة خمسمائة طن أو أقل من ذلك أما إذا زادت الحمولة الكلية عن خمسمائة طن يضاف إلى حد المسئولية مبلغ مائة وخمسين جنيها لكل طن زائد .

---

(١) المادة ١/٢٥٨ من قانون التجارة البحرية .

والأضرار غير البدنية المقصود تحديد المسئولية عنها فى هذا الفرض لا شأن لها بالتعويضات المستحقة لأصحاب الشأن بسبب هلاك أو تلف البضائع أو الأمتعة المنقولة ، أو التأخير فى وصولها والتى تترتب على الإخلال بتنفيذ عقد النقل ، حيث أن هذه التعويضات التى يتحملها الناقل بصفته ناقلا تخضع في تحديد المسئولية عنها للنصوص(١) المنظمة لها والواردة فى الفصل الخاص بعقد النقل البحرى تطبيقا للمادة ١٩٨ سالفة الذكر .

وفيما يتعلق بتحديد مسئولية الأشخاص الذين قاموا بخدمات مباشرة بعمليات الإنقاذ ثار الخلاف فى الفقه حول تحديد مسئولية المنقذ الذى لا يقدم خدمة الأنقاذ من خلال سفينة وإنما من خلال طائرة مروحية فهناك من يرى أنه أقتداءاً بأحكام المعاهدة التى واجهت هذا الفرض تحدد مسئولية المنقذ هذا بحد أقصى جزافى هو ١٥٠٠ طن(٢) حمولة للسفينة إقتداء بمعاهدة لندن ولكننا نرى مع غياب النص على هذه الحالة تطبيق الحدود القصوى لمسئولية مالك السفينة الواردة فى المادة ٨٣ بحرى سواء بالنسبة للأضرار البدنية أو غير البدنية وهذا التفسير هو الذى يتفق فى رأينا مع نية المشرع الذى أغفل عمدا ذكر الحد الأقصى الوارد فى المعاهدة بصدد حالة الأنقاذ المذكورة .

٣١٨- ومن الجدير بالذكر أن الحدود القصوى لتحديد المسئولية السابق ذكرها تتعلق بالنظام العام فلا يجوز مخالفتها والاتفاق على حدود أقل من الحدود القانونية الواردة فى المادة ٨٣ بحرى ومثل هذا الاتفاق يقع باطلا

---

(١) راجع المواد ٢٦٢ ، ٢٦٨ ، ٢٦٩ ، وإذا كان المالك ناقلا فى نفس الوقت فله التمسك بتحديد المسئولية بصفته مالك وبصفته ناقل ولكن في الحدود المقررة لكل منهما .

(٢) د. رفعت أبادير بند ١٠٩ ص٢٧٠ ، د. محمود سمير الشرقاوى بند ٢٠٠ .

إذا تم قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الدين موضوع تحديد المسئولية(١) ومع ذلك يجوز الاتفاق على تخفيض الحدود القصوى لتحديد المسئولية بعد وقوع الحادث الذى ينشا عنه الدين لإنتفاء مظنه استغلال المضرور بدنيا أو ماديا ، وقد عامل المشرع البحرى كل حادث تتعرض له السفينة ويكون سببا للتمسك بتحديد المسئولية على أنه وحده مستقلة فيما يتعلق بالتعويضات المستحقة عن هذا الحادث سواء كانت عن الأضرار البدنية(٢) أو غير البدنية فإذا تعددت الحوادث تتعدد التعويضات بصرف النظر عما إذا كانت هذه الحوادث وقعت فى رحلة واحدة أو رحلات متعددة ، وقد نصت على ذلك المادة ٨٦ من قانون التجارة البحرية بقولها « تعد المبالغ المخصصة للتعويضات عن الأضرار غير البدنية الناشئة عن حادث واحد وحده مستقلة تخصص لأداء التعويضات المستحقة عن هذا الحادث بغض النظر عن الديون الناشئة أو التى قد تنشأ عن حادث أخر . ورغم أن النص ورد بخصوص الأضرار غير البدنية فنرى تطبيقه على الأضرار البدنية(٣) قياسا من باب أولى(٤) بسبب أهمية هذه الأضرار الأخيرة .

المطلب الثانى

كيفية توزيع مبالغ الحدود القصوى للمسئولية

٣١٩- يستفاد من النصوص المنظمة لتوزيع المبالغ القصوى لحدود المسئولية ما يلي :

---

(١) المادة ٢/٨٣ من قانون التجارة البحرية .

(٢) د. مختار بريرى بند ١٩٤ .

(٣) د. مختار بريرى بند ١٩٤ .

(٤) المستشار كمال حمدى بند ٢٥٦ .

١- ميز المشرع بصدد الوفاء بالمبالغ المستحقة عن تعويض الأضرار بين المبالغ المستحقة عن تعويض الأضرار البدنية وتلك المستحقة عن تعويض الأضرار الأخرى غير البدنية مقررا أولا حد أقصى(١) لتحديد المسئولية عن الأضرار البدنية أكبر من المبلغ المقرر كحد أقصى(٢) عن المسئولية عن الأضرار غير البدنية هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى أعطى المشرع البحرى لأصحاب الحق فى التعويض عن الأضرار البدنية حق مشاركة أصحاب الحق فى التعويض عن الأضرار غير البدنية فى مبلغ التعويض المقرر لهم عن الأضرار المادية وذلك إذا لم تكف التعويضات المخصصة للأضرار البدنية لسداد ديونهم ، والسبب فى ذلك أهمية الأضرار البدنية وتفضيل اصحابها فى استيفاء أكبر قدر من حقوقهم على مستحقى التعويضات عن الأضرار المادية ، وتؤكد هذا المعنى المادة ٨٤ من قانون التجارة البحرية بقولها «إذا لم يكف المبلغ المخصص للأضرار البدنية للوفاء بها كاملة ، أشترك الباقى منها فى المبلغ المخصص للأضرار الأخرى غير البدنية».

٣٢٠- يجب أن يراعى مبدأ المساواة بين الدائنين فى توزيع المبالغ المستحقة بينهم سواء بالنسبة للتعويضات المستحقة عن الأضرار البدنية أو الأضرار الأخرى غير البدنية ، فكل دائن يحصل على حقه فى التعويض بحسب نسبة دينه بشرط أن يكون دينه خاليا من النزاع ، دون أن تكون للديون الداخلة فى مجموعة واحدة أية أفضلية فى الوفاء على غيرها من الديون التى تنتمى إلى نفس المجموعة ، ومع ذلك فقد أورد المشرع البحرى استثناء يتعلق بالأضرار المذكورة فى البند (أ) من الفقرة (١) من المادة ٨١

---

(١) ستمائة ألف جنيه عن السفينة التى لا تزيد حمولتها عن خمسمائة طن .

(٢) ثلثمائة ألف جنيه عن السفينة التى لا تزيد حمولتها عن خمسمائة طن .

من هذا القانون وهو يتعلق بالديون الناشئة عن الأضرار التى تحدثها السفينة لمنشآت الميناء أو المحطات أو الممرات المائية أو المساعدات الملاحية إذ قرر لها المشرع الأولوية فى الوفاء على بقية الديون الناشئة عن الأضرار البدنية أو المادية المذكورة فى البند(ب) من الفقرة (١) من المادة ٨٣ بحرى ، بحيث يتم إستيفاء هذه المبالغ أولا من الحدود القصوى للمسئولية المقررة فى المادة ٨٣/١/ب ثم توزيع المبالغ الباقية قسمة غرماء بين الديون الأخرى الداخلة فى المجموعة كل بحسب نسبه دينه ، وتجد هذه الأولوية فى الوفاء مبرراتها فى الرغبة فى تحقيق انتظام الملاحة البحرية وحسن سيرها . إذا كان المشرع البحرى قرر حق أصحاب التعويضات عن الأضرار البدنية فى مشاركة أصحاب التعويضات عن الأضرار غير البدنية فى مبالغ التعويض المستحقة عن الأضرار المادية وذلك لاستيفاء أكبر قدر من حقوقهم فإن الفقه قد اختلف على كيفية توزيع المبالغ المستحقة عن الأضرار غير البدنية بين أصحاب الحق فى التعويض عن الأضرار البدنية وبين أصحاب الحق فى التعويض عن الأضرار المادية ، وانقسم الفقه فى هذا الصدد إلى اتجاهين : الإتجاه الأول(١) يرى أن أصحاب الحق فى التعويض عن الأضرار البدنية يستوفون ما تبقى لهم من حقوقهم أولا من المبالغ المخصصة لتعويض الأضرار غير البدنية وما تبقى بعد ذلك يقسم بين أصحاب الحق فى التعويض عن الأضرار غير البدنية قسمة غرماء كل بحسب نسبة دينه بحيث يتصور تغطية الأضرار البدنية كاملة وعدم وجود أى مبالغ فائضة لتغطية الأضرار غير البدنية ، ويستندون فى ذلك إلى بعض الحجج(٢) القانونية هى الجمع بين

---

(١) د. جلال وفاء محمدين ص١٤٤ .

(٢) د. محمود مختار بريرى بند ١٩٥ .

المادتين ٨٤ و ٨٥ من قانون التجارة البحرية ، فالأولى تقرر أنه فى حالة عدم كفاية المبلغ المخصص للأضرار البدنية للوفاء بها « كاملة أشترك الباقى منها فى المبلغ المخصص للأضرار الأخرى غير البدنية ثم المادة ٨٥ التى تقرر وجود أولوية للأضرار البدنية على الأضرار غير البدنية . والأولوية تعنى التقدم فى إستيفاء الدين ولا يتصور مع تقرير الأولوية القول بقسمه غرماء تؤدى إلى عدم تغطية الأضرار البدنية بصفة « كاملة » وفقا لوصف المادة « ٨٤ » .

٣٢١- وبإمعان النظر فى هذه الحجج نرى عدم سلامتها فأولا بالنسبة لإشتراك أصحاب التعويض عن الأضرار البدنية ما تبقى لهم فى المبلغ المخصص للتعويض عن الأضرار المادية هذا لا يعنى الحصول على ما تبقى لهم من حقوقهم كاملة وإلا كان المشرع استعمل عبارة « أشترك الباقى منها فى المبلغ المخصص للأضرار الأخرى » لأن الأشتراك يمكن أن يكون بحسب نسبة الدين وليس بالحصول على بقية الدين كله ولو أراد المشرع ذلك لقال المشرع اشترك الباقى منها لإستيفاء بقية الدين فالإشتراك فى التعويضات المستحقة عن الأضرار المادية لا يعنى أستيفاء الديون عن الأضرار البدنية كاملة على حساب أصحاب الحق فى التعويض عن الأضرار المادية هذا من ناحية ، أما الحجة الأخرى المستمدة من المادة ٨٥ المتعلقة بأولوية الوفاء فهى لا تتعلق بالتعويض عن الأضرار البدنية وإنما تتعلق بتعويض الأضرار التى تحدثها السفينة لمنشآت الميناء أو الأحواض أو الممرات المائية أو المساعدات الملاحية تحقيقا لإنتظام سير الملاحة البحرية . فهى حجة لا علاقة لها بالموضوع محل البحث.

٣٢٢- أما الرأى الثانى والذى نؤيده هو الذى يرى أشتراك أصحاب الحق فى التعويض عن الأضرار البدنية لأصحاب الحق فى التعويض عن

الأضرار الأخرى غير البدنية بنسبة(١) دين كل منهم ، ونعطى المثال الآتى لنوضح كيفية هذه المشاركة فنفترض أن الحد الأقصى للتعويض المقرر لأصحاب الحق فى التعويض عن الأضرار البدنية ستمائة ألف جنيه مصرى ولكن مبلغ التعويضات المستحقة تبلغ ٧٥٠ ألف جنيه والحد الأقصى للتعويض عن الأضرار المادية ثلثمائة ألف جنيه ولكن التعويضات المستحقة ربعمائة وخمسين ألف جنيه . فنجد أن أصحاب الحق فى التعويض عن الأضرار المادية يحصلون على الحد الأقصى للمسئولية وهو ستمائة ألف جنيه ويبقى لهم مائة وخمسون ألف جنيه تضاف إلى الديون المستحقة عن الأضرار المادية وقدرها ٤٥٠ ألف جنيه فتصبح الديون المستحقة عن الأضرار المادية والبدنية ستمائة ألف جنيه ولكن المبلغ المتاح للتعويض وهو الحد الأقصى للمسئولية ثلثمائة ألف جنيه فالحل العادل أن يأخذ كل مضرور جزء من دينه بحسب نسبه حقه أى أتباع قسمه الغرماء ، ولما كان أصحاب التعويض عن الأضرار البدنية لهم $\frac{١٥٠}{٦٠٠}$ الف جنيه = $\frac{١}{٤}$ × ٣٠٠ ألف جنيه = ٧٥ ألف جنيه فيصبح إجمالى تعويض أصحاب الأضرار البدنية ٦٧٥ ألف جنيه ويحصل أصحاب الأضرار المادية على تعويض يعادل $\frac{٣}{٤}$ × ٣٠٠ ألف جنيه = ٢٢٥ ألف جنيه ، ويوزع هذا المبلغ بدوره على أصحاب الأضرار المادية قسمة غرماء كل بنسبة دينه وهذا التوزيع لا تؤيده النصوص كما اشرنا من قبل ولكن تفرضه العدالة التى بدون مراعاتها قد يحرم أصحاب الحق فى التعويض عن الأضرار غير البدنية كلية من الحصول على حقوقهم إرضاء لأصحاب الحقوق الناشئة عن الأضرار البدنية وهو أمر غير مقبول .

---

(١) المستشار كمال حمدى بند ٢٥٧ .

٣٢٣- كذلك تقضى المادة ١/٨٧ من قانون التجارة البحرية على أنه إذا نشأ لمالك السفينة عن نفس الحادث دين قبل أحد الدائنين فى هذا الحادث فيجب إجراء المقاصة بين الدينين وإذا أسفرت المقاصة عن وجود فائض بين الدينين فلا يسرى تحديد المسئولية إلا بالنسبة إلى المبلغ الباقى بعد إجراء المقاصة بين الدينين .

فمثلا إذا ترتب على وقوع الحادث دين على مالك السفينة لأحد الأشخاص قدره ثمانمائة الف جنيه وكان له قبل هذا الشخص دين يقدر بمائة ألف جنيه فبعد إجراء المقاصة بين الدينين يجوز لمالك السفينة تحديد مسئوليته فى المبلغ الباقى وهو سبعمائة ألف جنيه .

وحرصاً من المشرع البحرى على انتظام الإستثمار البحرى حظر(١) على الدائن اتخاذ أى أجراء على أموال مالك السفينة كتوقيع الحجز التحفظى على السفينة ومنعها من السفر ، إذ وضع تحت تصرف الدائن بالفعل المبالغ المخصصة للتعويض أو إذا قدم المالك المسئول ضمانا تقبله المحكمة كايداع خطاب ضمان بأحد البنوك يضمن الحد الأقصى لمسئولية المالك المدين ولا شك أن هذا الحكم يوفق بين مصلحة المضرور فى الحصول على حقوقه ومصلحة مالك السفينة فى إستغلال سفينته وعدم تعطيلها .

٣٢٤- وقد أكد المشرع البحرى على حماية حقوق مالك السفينة فى المبالغ الذى قام بسدادها اختياريا قبل توزيع التعويضات فقرر حقه إذا وفى أحد هذه الديون فى الحلول محل الدائن فى التوزيع بمقدار المبلغ الذى وفاه وذلك مع مراعاة تطبيق قاعدة قسمة الغرماء(٢) فى تحصيل هذه الديون حتى

---

(١)المادة ١/٨٧ من قانون التجارة البحرية .

(٢) المادة ١/٨٨ من قانون التجارة البحرية .

لا يترتب على حصوله على دينه كاملا الإضرار بغيره من أصحاب الحق فى التعويضات .

أيضا أجاز المشرع حماية لمالك السفينة من المطالبات اللاحقة بعد إجراء التوزيعات من أجل ديون قد تكون محل نزاع وقت توزيع التعويضات للمحكمة بناء على طلب مالك السفينة أن تحتفظ لمدة تعينها بجزء من المبالغ المخصصة للتعويضات للوفاء بدين يثبت مالك السفينة أنه قد يلتزم بالوفاء(١) به بعد إجراء التوزيعات .

وهذا الحكم فيه ميزه لصاحب الحق المحتمل وهو تأمينه على الحصول على حقه عند تأكيده زوال النزاع حوله ، كما أن أحتجاز مبلغ من التعويضات بمعرفة المحكمة هو أمر مؤقت(٢) سرعان ما يزول بثبوت الحق المحتمل فى التعويض أو عدم ثبوته ، فإذا لم يثبت الحق المحتمل سوف يعاد توزيع المبلغ المحتجز على أصحاب التعويضات السابقين كل بحسب نسبة دينه .

المطلب الثالث

إجراءات تحديد المسئولية

٣٢٥- تنص المادة ٨١ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أن « لمالك السفينة أن يحدد مسئوليته أيا كان نوع هذه المسئولية ... إذا كان الدين ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية » :

يستفاد من هذا النص أن تحديد المسئولية رخصة منحها القانون لمالك السفينة وعدد من الأشخاص المعنيين بالإستغلال البحرى ، فيجوز التمسك

---

(١) المادة ٢/٨٨ من قانون التجارة البحرية .

(٢) المستشار كمال حمدى بند ٢٥٧ ص٢١٩ .

بتحديد المسئولية لكل من هؤلاء الأشخاص الذين يتوافر بالنسبة لهم شروط التمسك بتحديد المسئولية ، وعلى ذلك فالتمسك بتحديد المسئولية لا يقع بقوة القانون ولا تقضى به المحكمة من تلقاء نفسها بل يتعين على صاحب الشأن التمسك به صراحة أو ضمنا ويعد من قبيل ذلك أيداع مالك السفينة المبالغ المكونة للحد الأقصى للمسئولية خزانة المحكمة أو إيداع خطاب ضمان بهذه المبالغ فور وقوع الحادث سبب انعقاد مسئوليته .

ولم يحدد المشرع شكلا خاصا للتمسك بتحديد المسئولية أو ميعاد معينا لا يجوز بعده التمسك بالتحديد ، ومع ذلك يجوز ذلك بإعلان على يد محضر أو باتفاق مع الدائنين بالتعويض أو عن طريق اقامة دعوى عليهم يتم فيها التمسك بتحديد المسئولية ، كما يجوز التمسك بتحديد المسئولية عن طريق الدفع فى مواجهة الدائنين المطالبين بالتعويض .

٣٢٦- أيضا يجوز التمسك بتحديد المسئولية دون التقيد بميعاد معين وفى أى حالة كانت عليها الدعوى المرفوعة على طالب التحديد من طالب التعويض ، بل يجوز التمسك بتحديد المسئولية بعد صدور حكم نهائى فى الدعوى(١) .

ولا يعتبر التمسك بتحديد المسئولية أقرارا(٢) بها فيجوز لمالك السفينة أن ينفى مسئوليته أولا فإذا فشل فى ذلك وثبتت مسئوليته يلجأ الى التمسك بتحديدها .

---

(١) د. مصطفى كمال طه - القانون البحرى الجديد بند ١٧٦ .

(٢) المادة ٨١ فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية - كذلك المادة الأولى فقرة (٧) من المعاهدة .

وعلى خلاف اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ التى تبنت نظام صندوق(١)

---

(١) وقد نظمت المادتان ١١ و١٣ من معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ أنشاء صندوق تحديد المسئولية وآثاره على النحو التالى : أولا فيما يتعلق بأنشاء صندوق تحديد المسئولية نجد المادة ١١ تقضى بأنه يجوز لأى شخص يكون عرضة للمسئولية أن ينشئ صندوقا لدى المحكمة أو الجهة المختصة فى أى دولة متعاقدة تتخذ فيها الإجراءات القانونية التي تتعلق بديون خاضعة للتحديد ، ويتكون الصندوق من مجموع المبالغ المذكورة فى المادتين ٦ ، ٧ حسب انطباقها على الديون التى يمكن أن يسأل عنها ذلك الشخص مع الفوائد المستحقة من تاريخ الحادث المنشئ للمسئولية وحتى تاريخ إنشاء الصندوق ، وكل صندوق ينشأ على هذا النحو يكون متاحا فقط لسداد الديون التى يمكن تحديد المسئولية عنها (المادة ١/١١) .

ويتم أنشاء الصندوق اما بإيداع المبلغ أو بتقديم ضمان مقبول وفقا لقانون الدولة المتعاقدة التى أنشئ فيها الصندوق وتعتبره المحكمة أو أى سلطة أخرى مختصاً (المادة ٢/١١) .

ويعتبر الصندوق المنشأ بواسطة أحد الأشخاص المذكورين فى الفقرة الأولى (أ ، ب ، جـ) أو فى الفقرة الثانية من المادة التاسعة أو المؤمن لديه ، منشأ بواسطة كل الأشخاص المذكورين فى الفقرة الأولى (أ ، ب ، جـ) أو الفقرة الثانية من المادة التاسعة على التوالى (المادة ٣/١١) .

وفيما يتعلق بأثار أنشاء صندوق التحديد فهى كما نظمتها المادة ١٣ من المعاهدة أنه لا يجوز لأى شخص له حق قبل هذا الصندوق أن يتخذ ضد من انشأه اية إجراءات على أموال لمن أنشأ هذا الصندوق أو لمن انشئ هذا الصندوق لحسابه (المادة ١/١٣) كالقيام بالحجز على السفينة . ومتى تم تكوين الصندوق وفقا للمعاهدة يحق للمدين طلب رفع الحجز الموقع على اية سفينة أو أية أموال أخرى من أجل الديون الداخلة فى هذا الصندوق (م٢/١٣) ويتعين رفع الحجز إذا كان صندوق التحديد قد أنشئ فى الميناء الذى وقع فيه الحادث أو فى أول ميناء توقفت فيه السفينة إذا وقع الحادث خارج ميناء ، أو فى ميناء الوصول بالنسبة للديون التى تتعلق بالوفاة أو الإصابة البدنية ، أو فى ميناء التفريغ بالنسبة للديون الناشئة عن الأضرار التى تصيب البضاعة أو الدولة التى وقع فيها الحجز (م٢/١٣) .

راجع : د. كمال حمدى بند ٢٤٢ و ٢٤٣ .

تحديد المسئولية والاثار المترتبة على أنشاؤه أكتفى المشرع المصرى بقيام طالب التحديد بوضع المبالغ المخصصة للتعويض تحت تصرف الدائن فى خزانة المحكمة أو أن يقدم بهذه المبالغ خطاب ضمان أو كفالة تقبلها المحكمة(١) فهذا الإجراء يعد قبولا من مالك السفينة بتحديد المسئولية ويحول بين الدائن وبين اتخاذ أى إجراء قضائى يمنع إستغلال السفينة .

المطلب الرابع

اسباب الحرمان من تحديد المسئولية

٣٢٧- بينما كان القانون البحرى الملغى(٢) يكتفى لحرمان المالك من تحديد مسئوليته عن طريق ترك السفينة والأجرة بصدور خطأ شخصى من المالك أيا كان نوعه سواء كان خطأ بسيطا أو جسيما نجد قانون التجارة البحرية الحالى يستلزم نوع معين من الخطأ يصدر من مالك السفينة أو نائبه لحرمان المالك من التمسك بتحديد المسئولية ، هذا الخطأ نصت عليه المادة ٨٩ من قانون التجارة البحرية بقولها « لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسئوليته إذا أثبت المدعى أن الضرر نشأ عن فعل أو أمتناع صدر من مالك السفينة أو نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم أكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث » .

٣٢٨- فالخطأ المطلوب للحرمان من تحديد المسئولية هو الخطأ الشخصى الذى يصدر من المالك أو نائبه ، ولا يكفى فى هذا الصدد صدور أى خطأ بل يجب أن يكون الخطأ الصادر من المالك أو نائبه يصل من

---

(١) المادة ٨٧ فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية .

(٢) المادة ٣٠ من القانون البحرى الملغى .

الجسامة إلى درجة العمد وأن يقصد به أحداث الضرر كالاتلاف العمدى للأموال أو الأعتداء على الأشخاص(١) .

ولما كان الأصل هو حق مالك السفينة فى التمسك بتحديد المسئولية ، فإنه يقع على عاتق المضرور (الدائن بالتعويض) لكى يحرم المالك من التمسك بتحديد المسئولية أن يثبت الخطأ شبه العمدى أو الخطأ غير المغتفر الصادر من المالك أو نائبه ، ولما كان هذا الإثبات صعب لذلك أكتفى المشرع من المضرور أن يقيم الدليل على أن الضرر الذى وقع وأن لم يكن متعمدا إلا أنه كان نتيجة فعل أو امتناع أقترن بعدم أكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث ، وهذا هو مفهوم الخطأ الإرادى(٢) Wilful misconduct المعروف فى القانون الأنجليزى والذى تبناه القانون المصرى أخذا عن معاهدة لندن ، ومن أمثلة الأفعال التى تقترن بعدم أكتراث مصحوب بأن ضررا يمكن أن يحدث قيام الربان بشحن مواد خطرة بجوار الماكينات أو الوقود الموجود بالسفينة .

٣٢٩- والملاحظ أن حكم القانون المصرى الوارد فى المادة ٨٩ بحرى يتميز عن الحكم الوارد فى معاهدة لندن فى المادة الرابعة من زاويتين:

الأولى : هى اشتراط المعاهدة للحرمان من التمسك بتحديد المسئولية أن يكون الفعل أو الأمتناع سبب الضرر صادراً من الشخص طالب تحديد المسئولية شخصيا . وبناء عليه لا يسقط الحق فى تحديد المسئولية إذا كان الفعل أو الأمتناع صادراً من أحد تابعيه ، أما القانون المصرى فهو يتوسع(٣) فى ذلك فيكتفى بأن يكون ذلك الشخص هو من يطلب تحديد مسئوليته أو نائبه

---

(١) د. مختار بريرى بند ١٩٧ .

(٢) Martin Remond Couillood op. cit., no 316 faute inexcusable.

(٣) د. سمير الشرقاوى بند ٢٠٢ .

كالربان مثلاً بالنسبة لمالك السفينة أو مجهزها ، ولا شك أن موقف المشرع المصرى أفضل بالنسبة لأصحاب الحق فى التعويض من معاهدة لندن سنة ١٩٧٦ .

الثانية : هى أن معاهدة لندن تشترط لوجوب تعويض الضرر أن يكون المخطئ عالما بإمكان حدوثه من جراء فعله أو أمتناعه الصادر عن رعونة وعدم إكتراث ، بمعنى أنه إذا وقع ضرر آخر غير الذى كان يتوقعه المخطئ بفعله أو أمتناعه فإنه لا يؤدى وفقا للمعاهدة إلى حرمانه من تحديد المسئولية ، على العكس من ذلك يحرم طالب تحديد المسئولية وفقا للقانون المصرى من التمسك بالتحديد طالما أن المسئول قد اقدم على فعل مع ادراكه أن ضررا يمكن أن ينشأ عن فعله أو أمتناعه ، فيكتفى أن ينصرف وعى وإدراك المخطئ لأى نوع من الضرر حتى يسقط حقه فى تحديد المسئولية ، ولا شك أن موقف المشرع المصرى أفضل من موقف معاهدة لندن فى هذه الجزئية بالنسبة لأصحاب الحق فى التعويض .

المطلب الخامس

انقضاء دعوى المسئولية

٣٣٠- تنص المادة ٢٩٠ من قانون التجارة البحرية على أن « تتقضى دعوى المسئولية على مالك السفينة بمضى سنتين من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للمسئولية » .

ويستفاد من النص السابق أن الدعاوى التى تقام على مالك السفينة عن الأضرار البدنية والمادية أيا كان نوعها عقدية أو تقصيرية وكذلك على غيره من الأشخاص الذين يتسببون فى وقوع هذه الأضرار تنقضى بمضى

سنتين من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للمسئولية - ويقصد بهؤلاء الأخيرين(١) الأشخاص الذين لهم حق التمسك بتحديد المسئولية عن الأضرار البدنية أو المادية لأنه لا يتصور أن يكون المشرع أراد أن يخضعهم لمدد أخرى لانقضاء الدعوى تختلف عن تلك التى يخضع لها المالك نفسه .

ومدة السنتين التى قررها المشرع لتقادم دعوى المسئولية تعد مدة تقادم وليست مدة سقوط ، وعلى ذلك تخضع لأسباب الوقف(٢) والإنقطاع(٣) الواردة فى القانون المدنى ومنها المطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى أمام محكمة غير مختصة والتنبيه والحجز ... إلخ .

ولذلك فإن الفقرة الثانية من المادة ٩٠ بحرى أضافت إلى الأسباب الوارده لإنقطاع التقادم فى القانون المدنى ثلاث أسباب أخرى هى : هى انقطاع سريان المدة بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول ، أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة ، أو بندب خبير لتقدير الأضرار .

---

(١) يرى البعض أن مدة انقضاء دعوى المسئولية تسرى على المالك وحده دون غيره ممن أجازت المادة ٩١ استفادتهم من التمسك بأحكام تحديد المسئولية تأسيساً على أن مدة انقضاء دعوى المسئولية لا تعد من أحكام دعوى المسئولية وإنما من القواعد المنظمة لدعوى المسئولية (د. رفعت أبادير بند ١١٤ ص٢٨٠) .

(٢) تنص المادة ٣٨٢ مدنى/١ على أنه لا يسرى التقادم كلما وجد مانع يتعذر معه على الدائن أن يطالب بحقه ولو كان المانع أدبيا ، وكذلك لا يسرى التقادم فيما بين الأصيل والنائب .

(٣) انظر المادة ٣٨٣ مدنى .

المبحث الرابع

المسئولية عن المخاطر الاستثنائية

تمهيد :

٣٣١- ظهر في السنوات الأخيرة بعض الأخطار التى لا تعد فى الواقع من مخاطر البحر العادية ، هذه الأخطار منشأها التقدم التكنولوجى فى صناعة السفن وتسييرها بالطاقة النووية بدلا من الوقود العادى وما يصاحب ذلك من مخاطر استثنائية قد تنشأ عن انفجار المفاعل النووى المُشغل للسفينة أو تسرب بعض الإشعاعات منه وما يصاحب ذلك من أضرار خطيرة تمتد إلى مساحات شاسعة وإلى سنوات طويلة هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى بعض المخاطر الإستثنائية غير البحرية التى أستجدت منشأها التقدم الصناعى الهائل والحاجة الماسة إلى نقل البترول وبكميات كبيرة من مصادر انتاجها إلى أماكن استهلاكها فى ناقلات ضخمة ، وما قد يصاحب ذلك من حوادث الغرق أو التصادم والتى يترتب عليها تلوث البحار بالزيت وغيرها من الأضرار الجسيمة بالبيئة البحرية . هذه المخاطر الاستثنائية وعدم تنظيم القانون البحرى لها دفعت المجتمع الدولى للتصدى لمواجهتها عن طريق بعض الاتفاقات الدولية ، وقد حرصت هذه الاتفاقات على التوفيق بين مصلحة مستغلى السفن النووية وناقلات البترول ومصالح الضحايا المضرورين من هذا الاستغلال وحماية البيئة البحرية وشواطئ الدول المختلفة ، وقد تم ذلك عن طريق إبرام معاهدتين هامتين هما : معاهدة بروكسل المبرمة فى ٢٥ مايو سنة ١٩٦٢ الخاصة بالمسئولية الناشئة عن إستغلال السفن الذرية ، ومعاهدة بروكسل سنة ١٩٦٩ الخاصة بالمسئولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت ، وسوف نتناول هاتين المعاهدتين بالتفصيل كل فى مطلب مستقل .

المطلب الأول

معاهدة بروكسل فى ٢٥ مايو سنة ١٩٦٢

الخاصة بالمسئولية المدنية الناشئة عن إستغلال السفن الذرية(١)

٣٣٢- لقد بدأت منذ عام ١٩٥٧ جهود اللجنة البحرية الدولية C.M.I. لبحث مسألة إستغلال السفن الذرية ، وقد أسفرت هذه الجهود عن إعداد مشروع تمهيدى لمعاهدة عرض على مؤتمر دولى أنعقد فى مدينة Rijeka بيوغسلافيا فى سبتمبر سنة ١٩٥٩ ، ثم أنعقد مؤتمر دبلوماسى أخر فى أبريل سنة ١٩٦١ فى بروكسل لدراسة هذا المشروع بالإضافة إلى مشروع مقدم من وكالة الطاقة الذرية ، وانتهى الأمر بإقرار مشروع معاهدة بروكسل الخاصة بمسئولية مستغلى السفن الذرية فى ٢٥ مايو سنة ١٩٦٢ .

---

(١) Nucleaire (droit) et droit oceanique Economica 1977, specialement : Boulanger W: la convention de Bruxelles de 1962 sur la responsabilte civile et les accords otto Hahn, P. 3., DE PRINOZ. J., l'assuronce de responsabilite pour les transports de matiere nucleaires; Lilar (A) "la responsabilite de navires nucleaires".

راجع مجلة القانون والاقتصاد السنة ٤٣٤ ص١٣٥ .

د. مصطفى طه - المسئولية الناشئة عن إستغلال السفن الذرية وفقا لأحكام المعاهدة الدولية فى بروكسل فى ٢٥ مايو سنة ١٩٦٢ والمنشور فى مجلة الحقوق - العددين الثالث والرابع لعام ١٩٦١ ، ١٩٦٢ ص١٤٥ راجع أيضا :

CL. legendre les navires a reacteurs nucleaires et le droit maritime, V.D.M.F. 1971 - 643., Chauv eau, les navires nucleaires a la conferance de Rijeka J.C.P. 1969 - I - 1529; Essai . d'une theorie generale de la responsabilite dans le domaine nucleaire Paris I . 1981.

رسالة الدكتور زكى الشعراوى .

وللأسف أن هذه المعاهدة لم توقع من الدولتين العظمتين فى العالم وقتئذ وهما الولايات المتحدة الأمريكية والأتحاد السوفيتى ، وذلك بسبب تطبيق المعاهدة على السفن الحربية ، ولما كان موافقة إحدى هاتين الدولتين المالكتين لسفن ذات محرك(١) نووى شرط لنفاذها فلم تدخل المعاهدة حيز التنفيذ رغم أن ثمانى وثلاثين دولة وقعت عليها ، وسوف نتناول دراسة هذه المعاهدة فى فرعين على الترتيب الفرع الأول سوف ندرس فيه القواعد العامة للمعاهدة أما الفرع الثانى فسوف ندرس فيه أحكام المسئولية فى المعاهدة .

الفرع الأول
القواعد العامة فى المعاهدة

أولاً : مفهوم بعض المصطلحات التى وردت فى المعاهدة :

٣٣٢- يقصد بإصطلاح « السفن الذرية »(٢) كل سفينة مزودة بمصدر للطاقة الذرية وبإصطلاح « الدولة المرخصة » الدولة المتعاقدة التى تُشغل سفينة ذرية أو ترخص بإستغلالها تحت علمها . والمستغل هو الشخص الذى ترخص له الدولة بإستغلال سفينة ذرية أو الدولة المتعاقدة التى تستغل سفينة ذرية .

ويقصد بالوقود الذرى كل مادة تسمح بإنتاج الطاقة الذرية وتستخدم أو تعد لأن تستخدم فى سفينة ذرية .

ويقصد بإصطلاح الضرر الذرى كل وفاة أو إصابة للأشخاص وكل هلاك أو تلف ينشأ عن المواد المشعة أو عن تفاعل هذه المواد مع مواد أخرى ضارة من مواد الوقود الذرى أو عن المنتجات أو المتخلفات المشعة.

---

(١) تملك الولايات المتحدة السفينة سافانا ويملك الاتحاد السوفيتى السابق السفينة لينين .

(٢) راجع المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٢ .

ويقصد بالحادث الذرى كل حادث ينجم عنه ضرر ذرى(١).

ثانياً : نطاق تطبيق المعاهدة :

٣٣٤- حددت المادة ١٣ من المعاهدة نطاق تطبيقها على النحو التالى :

١- تنطبق المعاهدة على كل ضرر ذرى ناشئ عن حادث ذرى تسببت فيه سفينة تسير بالطاقة الذرية . بمعنى أنه إذا نشأ الضرر عن سفينة عادية تقوم بنقل مواد ذرية فلا محل لتطبيق المعاهدة(٢) .

٢- تنطبق المعاهدة على السفن الذرية سواء كانت تجارية أو حربية وقيل أن تطبيقها على السفن الحربية الهدف منه حماية الجمهور ويوجه خاص فى الفرض الذى تدخل فيه السفن العادية فى تصادم مع السفن الحربية وإن كان تطبيق المعاهدة على السفن الحربية يشكل خروجا عن القواعد العامة(٣) فى القانون البحرى التى تقضى بإخراج السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة عن نطاق تطبيقه .

٣- تنطبق المعاهدة على الأضرار البدنية والمادية التى تغطيها المعاهدة فحسب ، فلا يدخل فى نطاق تطبيقها ما قد يحدث من أضرار للسفينة الذرية ذاتها أو ملحقاتها(٤) .

---

(١) د. مصطفى طه القانون البحرى الجديد بند ١٨٤ .

(٢) من الجدير بالذكر أنه تم توقيع اتفاقية فى بروكسل فى ١٩٧٣/١٢/١٧ خاصة بالمسئولية المدنية الناشئة عن نقل المواد الذرية بحرا وقد دخلت هذه الإتفاقية حيز النفاذ الدولى فى ١٥ يوليو سنة ١٩٧٥ .

(٣) د. مصطفى طه بند ١٩٣ .

(٤) المادة الثانية من قانون التجارة البحرية .

ثالثاً : نفاذ المعاهدة وإمكانية تعديلها :

٣٣٥- تقضى المادة ٢٤ من المعاهدة فى فقرتها الأولى بأن تنفذ المعاهدة بعد ثلاثة أشهر من تاريخ التصديق عليها من دولتين تكون إحداهما على الأقل دولة مرخصة .

ولما كانت كل من الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتى المالكتين لسفن ذرية لم تصدقا حتى الآن على الإتفاقية واتفاق إحداهما كافى لدخولها حيز التنفيذ فإن معاهدة بروكسل سنة ١٩٦٢ لم تدخل بعد حيز التنفيذ والعقبة الرئيسية فى سبيل التصديق على هذه المعاهدة هى تطبيقها على السفن الحربية(١) . وعلى أية حال فقد نصت المعاهدة فى المادة ٢٦ على إمكانية تعديلها بعد خمس سنوات من نفاذها ولكن نفاذها لم يقع بعد فإن إمكانية تعديلها أمر مستبعد فى القريب العاجل .

مدى تطبيق المعاهدة بالنظر إلى المعاهدات الدولية الأخرى :

٣٣٦- تقضى المادة ١٤ من المعاهدة بأولوية تطبيق المعاهدة على غيرها من الاتفاقات البحرية الأخرى عند التعارض بينها حتى لا يتعرض مستغل السفينة الذرية للمطالبة القضائية لأسباب مختلفة عن نفس الحادث(٢) .

وبناء على ذلك لا يجوز لمستغل السفينة الذرية أن يتمسك بتحديد المسئولية المقرر بمعاهدة لندن لعام ١٩٧٦ ، كذلك لا يجوز له المطالبة بتطبيق معاهدة التصادم المبرمة سنة ١٩١٠ الذى يقع بين سفينته الذرية وسفينة عادية .

---

(١) Li lar op. cit., P. 135 et suiv.

(٢) د. مصطفى طه بند ١٩٤ .

وقد تضمنت المادة ١٧ من المعاهدة حكما مقتضاه حق الدول المتعاقدة حماية أراضيها ومواليها من مخاطر السفن الذرية بإعطاءها الحق فى عدم السماح بالمرور فى مياهها الإقليمية أو بالدخول فى موانيها للسفن الذرية المرخص لها من دولة متعاقدة أخرى ، ولو قامت الدولة الأخيرة بتنفيذ كل التزاماتها التى تفرضها عليها المعاهدة(١) .

الفرع الثانى

أحكام المسئولية فى المعاهدة

أولاً : طبيعة المسئولية :

٣٢٧- قررت المادة الثانية من اتفاقية بروكسل مسئولية مستغل السفينة الذرية عن الضرر الذرى ، مقررة مبدأ المسئولية الموضوعية(٢) لمستغل السفينة عن كل ضرر ذرى يثبت نشوئه عن حادث ذرى ، فالمشرع الدولى لم يأخذ بمبدأ المسئولية الشخصية القائمة على أثبات الخطأ وإنما أقام مسئولية مستغل السفينة الذرية على المسئولية الموضوعية التى تقوم على وقوع الضرر ، وميزة تبنى المسئولية الموضوعية هو من ناحية تسهيل الإثبات بالنسبة للمضرور من الحادث الذرى فهو لا يلتزم بأثبات خطأ مستغل السفينة الذرية وإنما يكفى لانعقاد مسئولية هذا الأخير أثبات المضرور للضرر الذرى وعلاقة السببية بينه وبين الحادث الذرى ، والميزة الثانية هى أن

---

(١) د. كمال حمدى بند ٢٦٥ .

(٢) Objective. وقد تبنى المشرع الفرنسى هذا الإتجاه فى تشريع رقم ٦٥ - ٩٥٦ الصادر فى ١٢ نوفمبر سنة ١٩٦٥ وينص على ذلك فى المادة الأولى بقوله :

l'exploitant d'un navire nucleaire est responsable de plein droit et a l'exclusion de toute outre personne des dommages dus a un accident nucleaire.

مستغل السفينة الذرية لا يستطيع التخلص من المسئولية باثباته أن الضرر الذرى منشأة القوة القاهرة .

وتبنى نظام المسئولية الموضوعية لا يستهدف فقط حماية ضحايا الحوادث الذرية بإعفائهم من اقامة الدليل على وقوع هذا الحوادث وإنما يقرر مبدأ أساسيا مقتضاه أن من يجنى ثمار نشاط معين عليه أن يتحمل مخاطره تطبيقا لنظرية الغرم بالغنم المعروفة فى الفقه الإسلامى .

ومع ذلك يجوز لمستغل السفينة الذرية أن يتخلص من مسئوليته فى أحوال معينة نصت عليها المعاهدة على سبيل الحصر وهى الحالة التى ينشأ فيها الحادث الذرى عن عمل من أعمال الحرب أو الحروب الأهلية أو الثورة أو إذا أثبت المستغل أن الضرر الذرى قد نشأ كليا أو جزئيا بفعل المضرور سواء عن طريق قيامه بعمل أو أمتناع عن عمل بقصد الحاق الضرر به .

ثانيا : نطاق المسئولية من حيث الأشخاص :

٣٣٨- تقتصر المسئولية عن الحادث الذرى على مستغل السفينة الذرية الذى حصل على ترخيص بإستغلالها دون مالكها(١) دون غيره أو غيره من الأشخاص الأخرين الذين قد يتدخلون فى وقوع الحادث الذرى ، من أمثلة ذلك مجهز السفينة الذرية أو من شارك فى بنائها أو صيانتها أو تزويدها بالمواد اللازمة لتجهيزها .

وهدف المعاهدة من قصر المسئولية على المستغل هو الحماية السريعة(٢) للمضرور وتجنيبه مقاضاة غيره من الأشخاص وما يصاحب ذلك

---

(١) Rodiere (Rene) traite. introduction et armement no. 534.

(٢) د. مصطفى طه - بند ١٨٥ .

من ضياع للوقت والنفقات ، هذا من ناحية ومن ناحية أخرى تهدف المعاهدة من هذا الحكم تجنيب غير مستغل السفينة الذرية (كمجهز السفينة - ومن شارك فى بنائها أو تزويدها بالمواد اللازمة) النفقات الباهظة الناشئة عن إبرام تأمينات مكلفه لتغطية مسئولياتهم التى قد تنشأ عن وقوع الحوادث الذرية .

٣٣٩- ومع ذلك فهناك حالات يجوز فيها للمضرور الرجوع على غير المستغل . نصت عليها المعاهدة(١) على سبيل الحصر وهى :

١- إذا وقع الحادث الذرى عمدا بفعل غير المستغل بقصد إحداث الضرر .

٢- إذا وقع الحادث الذرى نتيجة أعمال أنتشال حطام سفينة ذرية ، متى قام الغير بهذه الأعمال دون إذن المستغل ، أو الدولة المرخصة للسفينة الذرية الغارقة ، أو الدولة التى يوجد الحطام فى مياهها .

٣- إذا ورد لصالح المستغل اتفاق صريح على هذا الرجوع ، كما لو أتفق على مسئولية بانى السفينة الذرية عما يثبت فيها من عيوب فنية .

ثالثا : التحديد القانونى لمسئولية مستغل السفينة الذرية :

٣٤٠- رغبة من المشرع الدولى فى التوفيق بين تشجيع الإستغلال البحرى للسفن الذرية من ناحية وبين حماية المضرورين من الأضرار الناجمة عن الحوادث الذرية من ناحية أخرى تبنى المشرع مبدأ التحديد الجزافى لمسئولية مستغل السفينة الذرية . وهذا التحديد فضلا عن أنه ييسر على مستغل السفينة الذرية التأمين على مسئوليته بسعر معقول فهو يضمن للمضرورين حقوقهم عن طريق الحصول من الدولة المرخصة على ضمانات

---

(١) راجع المادة الثانية الفقرة السادسة من المعاهدة .

مالية تجنبهم مخاطر اعسار المستغل .

ووفقا للمعاهدة تتحدد مسئولية المستغل بمبلغ ١٥٠٠ مليون فرنك بوانكاريه (ذهب) [١٠٠ مليون دولار أمريكى] عن كل حادث ذرى يتعلق بسفينة ذرية واحدة ، وذلك بغض النظر عن عدد المحركات النووية الموجودة على السفينة ، أو عدد المضرورين أو طبيعة الأضرار النووية(١) المترتبة على الحادث أو سبب الحادث ولو كان راجعا إلى خطأ المستغل الشخصى ، أو خطأ تابعه مهما كان الخطأ جسيما(٢) .

رابعاً : الضمان المالي الإجبارى :

٣٤١- نظرا لضخامة التعويضات المستحقة عن الأضرار الذرية وخوفا من عجز مستغل السفينة الذرية عن الوفاء بهذه التعويضات الزمت المعاهدة الدولية المستغل بتقديم ضمان مالى للوفاء بهذه التعويضات .

هكذا فرضت المعاهدة على المستغل أن يقوم بإبرام تأمين أو بتقديم ضمان مالى تحدده الدولة المرخصة (وهى الدولة المتعاقدة التى تقوم بإستغلال السفينة الذرية أو ترخيص بإستغلالها تحت علمها) شروطه ، وذلك لمواجهة مسئوليته عن الضرر النووى .

وإمعانا من الدولة المرخصة فى حماية المضرورين من استغلال السفن الذرية تضمن الدولة المرخصة الوفاء بالتعويضات المستحقة عن الضرر النووى فى حدود المبلغ الذى حددته الأتفاقية وذلك فى حالة عدم كفاية التأمين الذى قد يستبعد بعض الأخطار كالقوة القاهرة أو عدم كفاية

---

(١) د. رفعت أبادير ص١١٨ .

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى بند ٢١٥ .

الضمان المالى ، ولذلك كان لابد من ضمان الدولة المرخصة للمسئولية(١) .

ومن الجدير بالذكر أنه إذا كانت الدولة نفسها هى التى تستغل سفينة ذرية فهى لا تلزم بالتأمين أو الضمان المالى الإجبارى لضمان مسئوليتها(٢) وذلك لأكتفاء بائتمان الدولة نفسها .

وغنى عن الذكر أن المبالغ السابق ذكرها المستحقة بمقتضى التأمين أو المقدمة كضمان مالى أو المقدمة من الدولة تخصص لوفاء ديون المضرورين عن الأضرار الذرية وحدهم(٣) .

خامسا : الأختصاص بدعوى التعويض وتقادم دعوى المسئولية :

٣٤٢- قررت المعاهدة حق المضرور فى إقامة دعوى التعويض عن الضرر النووى ضد مستغل السفينة النووية أو المؤمن أو مقدم الضمان المالى(٤) .

خولت المعاهدة أيضا للمدعى بالتعويض الخيار فى رفع دعواه بالتعويض إما أمام محاكم الدولة المرخصة أو أمام محاكم الدولة المتعاقدة التى وقع الضرر النووى فى إقليمها ، وعلى ذلك إذا وقع الحادث النووى فى عرض البحر خارج المياه الإقليمية فى أى دولة تعين على المدعى رفع دعواه أمام محاكم الدولة المرخصة(٥) .

٣٤٣- وللدولة المرخصة حق التدخل فى كل دعوى موجهة ضد

---

(١) د. مصطفى طه بند ١٨٩ .

(٢) المادة ٣/٣ من المعاهدة .

(٣) المادة (٩) من المعاهدة .

(٤) المادة ١٨ من المعاهدة .

(٥) الفقرة الأولى من المادة العاشرة من المعاهدة .

المستغل بوصفها ضامنة للوفاء بما يحكم به من تعويض على المستغل(١) .

وإذا كان الضرر النووى ناشئا عن حادث نووى لسفينة حربية تعين على المدعى رفع دعواه أمام محاكم الدولة التى تتبعها هذه السفينة(٢) دون أن يكون من حق هذه الدولة التمسك بحصانتها القضائية .

وفيما يتعلق بتقادم دعوى المسئولية فقد نصت المعاهدة(٣) على مدة تقادم طويلة نسبيا إذا قورنت بدعاوى المسئولية الأخرى الواردة فى القانون البحرى ، هذه المدة هى عشر سنوات من تاريخ وقوع الحادث الذرى ، وقد روعى فى إطالة مدة التقادم هذه حماية المضرور من الحادث النووى الذى قد لا تظهر آثاره الضارة إلا بعد فترة طويلة من الزمن .

المطلب الثانى

مسئولية مالك السفينة عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحرى

تمهيد :

٣٤٤- على أثر إزدياد أهمية البترول فى التقدم الصناعى فى النصف الثانى من القرن الماضى وضرورة نقله من أماكن انتاجه إلى أماكن استهلاكه فى ناقلات بحرية ضخمة وما قد يصاحب ذلك من تعرض هذه السفن لمخاطر البحر من غرق أو جنوح ، الأمر الذى يترتب عليه

---

(١) المادة العاشرة فقرة (٢) من المعاهدة .

(٢) د. رفعت فخرى بند ١١٩ .

(٣) المادة الخامسة فقرة (١) من المعاهدة وتنص على انقضاء الحق فى التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال عشر سنوات من تاريخ وقوع الحادث الذرى .

تلوث(١) البحار بالزيت أضف إلى ذلك ما تفرغه السفن من مخلفات زيتية أو كيميائية في البحر وما يترتب على ذلك من تلوث مياه البحار وهلاك الأحياء البحرية والإضرار بالشواطئ وبالسياحة . ونظرا لأن هذه المخاطر لا تقتصر على دولة معينة بل تمتد إلى كثير من دول العالم المطلة على البحار والمحيطات ، الأمر الذى دفع المجتمع الدولى إلى التصدى لهذه المسألة بوضع المعاهدات الدولية التى تستهدف منع التلوث وتعاقب عليه وتعوض عن الأضرار(٢) الناشئة عنه .

ونتيجة لهذه الجهود الدولية أبرمت فى ١٢ مايو سنة ١٩٥٤ معاهدة لندن لمنع تلوث البحار بالزيت والتى عدلت فى ١٢ أبريل سنة ١٩٦٢ ولحقتها تعديلات أخرى عامى ١٩٦٩، ١٩٧١ .

٣٤٥- وعلى صعيد المسئولية المدنية لمالك السفينة عن التلوث البحرى وبسبب غياب قواعد دولية منظمة لهذه المسئولية كانت هذه المسئولية تخضع للقواعد التى تحكم مسئولية مالك السفينة على وجه العموم ، وظل الأمر كذلك حتى وقعت كارثة ناقلة البترول الليبرالية Torrey canion(٣)

---

(١) يقصد بالتلوث البحرى إدخال أية مواد أو طاقة فى البيئة البحرية بطريقة أرادية أو غير أرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه ضرر بالكائنات الحية أو غير الحية أو صحة الإنسان أو يعوق الأنشطة البحرية بما فى ذلك صيد الأسماك والأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر أو ينقص التمتع بها أو يغير من خواصها . وهو التعريف الذى أورده قانون البيئة المصرى رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ بخصوص البيئة المادة الأولى بند ١٢ .

(٢) Rodiere, traite, introduction et armement no 513.

(٣) كذلك كارثة السفينة Amoco cadiz فى عام ١٩٧٨ على شواطئ بريطانيا .

راجع : chorley and Giles' shipping law p. 277; et Rodiere et Du Pontavice precis dalloz op. cit. no.170 .

la Pollution des mer Par les hydrocarbures. 1968 .

كذلك تفاصيل هذه الكارثة فى مؤلف دى بونتافيس .

عام ١٩٦٧ التى نبهت العالم إلى خطورة نقل الزيت على البيئة البحرية ، وقد شجع هذا الحدث اللجنة البحرية الدولية على إعداد اتفاقات دولية لعلاج مشكلة تلوث البحار بالزيت وقد انتهى الأمر إلى إبرام اتفاقيتين دوليتين فى بروكسل الأولى عام ١٩٦٩ تتعلق بالمسئولية المدنية(١) عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيوت مصدر الطاقة والثانية سنة ١٩٧١ وهى اتفاقية بروكسل المبرمة فى ١٨ ديسمبر سنة ١٩٧١ والتى أنشأت صندوقا دوليا للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيوت مصدر الطاقة ، وقد تم تعديل هاتين المعاهدتين ببروتوكولين وقعا فى ٢٦ مايو ١٩٨٤ ، وقد انضمت مصر(٢) إلى معاهدة بروكسل لسنة ١٩٦٩ ولذلك سوف نتناولها بالدراسة وكذلك معاهدة عام ١٩٧١ والبروتوكولين المعدلين لهما . وذلك فى ثلاثة فروع على الترتيب .

---

(١) V. CL. LE GENNDRE, la conference juridique international sur les dommages dus a la pollution, D. M. F. 1970 5150, convention internationale sur la responsalilite civile D. M. F. 1970, 579 .

(٢) انضمت مصر إلى معاهدة بروكسل لسنة ١٩٦٩ السابق ذكرها بقرار رئيس الجمهورية رقم ٤٧٨ لسنة ١٩٨٨ ووافق مجلس الشعب على هذا القرار بتاريخ ١٠ ديسمبر سنة ١٩٨٨ وصدر قرار وزير الخارجية رقم ٣٢ لسنة ١٩٨٩ بنشرها فى الجريدة الرسمية والعمل بها اعتباراً من ٤ مايو سنة ١٩٨٩ وقد نشرت المعاهدة فى الجريدة الرسمية العدد ٢١ بتاريخ ١٩٨٩/٥/٢٥ .

وعلى الصعيد الوطنى صدر قانون البيئة رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ وهو يتناول فى الباب الثالث حماية البيئة من التلوث ويخصص الفصل الأول من هذا الباب فى المواد من ٤٨ إلى ٦٠ للتلوث من السفن .

الفرع الأول
معاهدة بروكسل لسنة ١٩٦٩
والمنظمة الدولية المدنية عن أضرار التلوث
عن تلويث مياه البحر بالزيوت (١) مصدر الطاقة

أولاً نطاق تطبيق المعاهدة :

٣٤٦- تضمنت المعاهدة فى المادتين الأولى والثانية تحديد نطاق تطبيقها سواء من حيث السفن التى تنطبق عليها المعاهدة أو نوع المحروقات التى تسربها أو إلقائها فى البحر مما يحدث التلوث البحرى أو من حيث مفهوم الأضرار التى تنطبق عليها المعاهدة أو مكان وقوع الضرر وذلك على النحو التالى :

فبالنسبة للسفن التى تنطبق عليها المعاهدة فهى تنطبق على أى سفينة تعبر البحار أو أى وحدة عائمة من أى نوع كانت وتحمل الزيت سائبا كبضاعة ويعنى ذلك أن المعاهدة يقتصر تطبيقها على ناقلات الزيت أو البترول(٢) (م١/١) أما المحروقات التى تنطبق عليها المعاهدة فهى كل أنواع الزيوت الخام كزيت الوقود وزيت الديزل الثقيل وزيت التشحيم وزيت المحرك فلا تدخل فيها المشتقات من عمليات تكرير البترول الخام ، ويستوى لتطبيق المعاهدة أن تكون الزيوت المذكورة مشحونة على السفينة أو كانت فى عنابرها لاستخدامها كوقود للسفينة .

ومن حيث الأضرار التى تنطبق عليها المعاهدة فيقصد بها الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت الذى يقع خارج السفينة ، أو الخسائر والتلفيات

---

(١) راجع بالتفصيل د. محمد السيد الفقى « المسئولية المدنية عن أضرار التلوث البحرى بالزيت » رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق الأسكندرية سنة ١٩٩٧ .

(٢) د. مصطفى طه نفس المرجع بند ١٩٩ .

الناجمة عن القاء الزيت من السفينة أينما حدث ذلك ، ويدخل فى الأضرار تكاليف تدابير الوقاية المعقولة التى تتخذ بعد حصول الحادث لمنع الحادث أو تقليل أثاره وحصرها وكل خسارة أو ضرر قد ينجم عن هذه التدابير(١) .

وفيما يتعلق بمكان وقوع الضرر فتتطبق المعاهدة وفقا للمادة الثانية من المعاهدة على الأضرار التى تقع على أقليم دولة من الدول المتعاقدة أى مياه بحار هذه الدولة أو مياهها الإقليمية بصرف النظر عن مكان تسرب الزيت فالعبرة بمكان وقوع الضرر وليس بمكان وقوع الحادث .

على العكس من ذلك لا تتطبق المعاهدة على السفن الحربية أو على السفن التى تملكها الدولة أو تستغلها بصفة مطلقة فى أغراض غير تجارية ، ولكنها تنطبق على سفن الدولة التجارية(٢) .

ثانيا : تحديد المسئول وطبيعة المسئولية :

٣٤٧- المسئول عن التلوث البحرى هو مالك السفينة المسجلة باسمه وقت وقوع الحادث المنشئ للضرر(٣) . وعلى ذلك فلا تتطبق المعاهدة على مستأجر السفينة أيا كان نوع استئجارها سواء كانت مستأجرة عارية أو مجهزة(٤) سواء بالمشارطة الزمنية أو بالرحلة(٥) ، وتكون المسئولية تضامنية بين ملاك السفن المتعددة المشتركة فى الحادث محدث الضرر كما لو اصطدمت أكثر من ناقلة بترول وكانت معا سببا فى وقوع الحادث المنشئ للتلوث البحرى .

---

(١) راجع المادة ٦/١ من المعاهدة .

(٢) المادة ١١ من المعاهدة .

(٣) المادة الأولى من المعاهدة .

(٤) المستشار مدحت حافظ إبراهيم بند ٥٤٧ .

(٥) المادة الرابعة من المعاهدة د. سمير الشرقاوى بند ٢٢٠ .

وإذا كان الحادث الضار يتكون من أحداث متتابعة يكون المسئول هو مالك السفينة في الوقت الذى وقع فيه أول حادث(١) .

أما من حيث طبيعة مسئولية مالك السفينة عن التلوث البحرى فهذه المسئولية لا تقوم استنادا إلى المسئولية الموضوعية كما يرى البعض(٢) لأنه لو كانت كذلك ما أمكن للمسئول التخلص(٣) منها كما قررت الاتفاقية وانما تقوم على قرينة المسئولية(٤) والتى لا يمكن للمسئول التخلص منها إلا إذا أثبت أن الأضرار الناشئة عن التلوث ترجع إلى أحد الأسباب الأربعة التى ذكرتها المعاهدة على سبيل الحصر وهى أن يكون الضرر ناشئ عن عمل من أعمال الحرب أو ظاهرة طبيعية استثنائية لا يمكن تفاديها(٥) ولا يمكن دفعها وهو ما نسمية بالقوة القاهرة أو عمل أو امتناع عن عمل متعمد من جانب الغير بقصد أحداث الضرر ، أو أهمال أو فعل آخر ضار من جانب حكومة أو سلطة مسئولة عن صيانة الأنوار أو الوسائل الأخرى المساعدة للملاحة وذلك في ممارستها لهذه الوظيفة .

ثالثا : تحديد مسئولية مالك السفينة :

٣٤٨- حددت المادة الخامسة من المعاهدة حد أقصى لمسئولية مالك السفينة عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحرى بالزيت ، هذا الحد هو ٢٠٠٠ ألفين فرنك عن كل طن من حمولة السفينة الصافية بحد أقصى قدره

---

(١) المادة الثالثة من المعاهدة .

(٢) د. مصطفى طه بند ٢٠٠ .

(٣) د. رفعت فخرى بند ١٢٦ ص٢٩٠ .

(٤) Presomption de responsablite .

(٥) Rodiere, l'armement op. cit., no 519 P. 660 et 661 .

٢١٠ مليون فرنك ، والفرنك المقصودة هنا هى الفرنك الفرنسى البوانكاريه الذهب عيار ٦٥,٥ مليجرام عيار ٩٠٠ فى الألف(١) .

وتحديد مسئولية مالك السفينة يكون بالنظر إلى كل حادث على حده وليس بالنسبة للرحلة البحرية بأكملها بمعنى أن تتعدد مبالغ التحديد بتعدد الحوادث أثناء نفس الرحلة البحرية.

ولا محل لتمسك المالك بتحديد المسئولية إذا كان الحادث سبب التلوث البحرى ناشئا عن خطأ شخصى(٢) من المالك (م٢/٥ من المعاهدة) مهما كانت درجة الخطأ(٣) .

ويتعين على مالك السفينة حتى يستفيد من تحديد المسئولية أن يودع لدى المحكمة أو لدى أى هيئة أخرى مختصة مبلغا يشكل الحد الأقصى لمسئوليته أو خطاب ضمان يحل محل هذا المبلغ ، وتترك الاتفاقية لقوانين كل دولة تحديد إجراءات إيداع ذلك المبلغ .

رابعاً : ضمانات الوفاء بالتعويض :

٣٤٩- حرصا من المعاهدة على ضمان حصول المضرورين على حقوقهم فى التعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحرى بالزيت ،

---

(١) من الجدير بالذكر أنه قد جرى تعديل حساب الحد الأقصى لمسئولية المالك من الفرنك البوانكاريه إلى وحدات حقوق السحب الخاصة التى يحدد قيمة كل منها صندوق النقد الدولى وقد تم هذا التعديل ببرتوكول لندن الصادر فى لندن ١٩ نوفمبر سنة ١٩٧٦ والذى دخل حيز التنفيذ أعتباراً من ٨ أبريل سنة ١٩٨١ .

(٢) روديير المقدمة والتجهيز ص٦٦٢ .

(٣) المستشار كمال حمدى بند ٢٧٩ .

خاصة عندما تزيد حمولة ناقلات البترول عن الفى طن ، نجد المعاهدة(١) تلزم كل مالك لناقلة بترول تحمل ما يزيد عن ٢٠٠٠ ألفين طن من المحروقات أن يبرم تأمين أو يقدم أى ضمان آخر كخطاب ضمان مصرفى مثلا يغطى مسئوليته عن الأضرار الناشئة عن التلوث ، وتبين المعاهدة(٢) أيضا كيفية أثبات المالك ابرامه للتأمين أو تقديمه للضمان المصرفى ، وتقضى بإلزامه بتقديم شهادة مطابقة للنموذج الوارد بملحق المعاهدة ، ويجب الأحتفاظ بهذه الشهادة على السفينة ، وتقضى المعاهدة(٣) بعدم جواز إستخدام مبلغ التأمين أو الضمان المصرفى إلا للوفاء بديون المضرورين بالتلوث البحرى والذين يجوز للمالك التمسك فى مواجهتهم بتحديد مسئوليته . وحتى يستفيد المضرورين من هذه الضمانات قررت لهم المعاهدة(٤) دعوى مباشرة ضد المؤمن أو الضامن (البنك مثلا) ، وفى هذه الحالة يجوز للمدعى عليه بصرف النظر عن خطأ المالك الفعلى أو المستتر أن يستفيد بتحديد المسئولية الموضحة فى المادة (٥) فقرة (١) ، ويجوز له علاوة على ذلك أن يستفيد من الدفوع التى يخول للمالك نفسه الحق فى استعمالها ماعدا الدفوع الخاصة بالإفلاس أو تصفية الأعمال التجارية ، كما يجوز لكل من المؤمن والضامن (المدعى عليه) الحق فى إدخال المالك فى إجراءات الدعوى(٥) .

---

(١) الفقرة الأولى من المادة السابعة من المعاهدة .

(٢) الفقرة الثانية من المادة السابعة من المعاهدة .

(٣) الفقرة التاسعة من المادة السابعة من المعاهدة .

(٤) المادة السابعة (الفقرة الثامنة من المعاهدة) .

(٥) المستشار مدحت حافظ إبراهيم ص٤٤٧ .

خامساً : إنقضاء حق التعويض الذى أنشأته المعاهدة :

٣٥٠- تنص المادة الثامنة من الأتفاقية على أنه « تدفع حقوق التعويض بموجب هذه الأتفاقية ، ما لم ترفع دعوى خلال ثلاث سنوات من تاريخ حدوث الضرر . ومع ذلك لا يتخذ أى إجراء بأى حال من الأحوال بعد ٦ سنوات أخرى متتالية فتحسب مدة الست سنوات من تاريخ الحادث الأول » .

الملاحظ على هذا النص على خلاف معظم نصوص إنقضاء الحق فى التعويض أنه يتضمن مدتين لإنقضاء هذا الحق ، مدة قصيرة ودنيا قدرها ثلاث سنوات تحسب من تاريخ حدوث الضرر ، وذلك على أفتراض أن الضرر يقع فى يوم تاريخ وقوع الحادث المسبب له ومدة طويلة أو قصوى قدرها ست سنوات تحسب من تاريخ وقوع الحادث(١) وهى تفترض وقوع الحادث ولكن تأخر ظهور الأثار الناجمة عنه أو تأخر معرفة(٢) المسئول عن وقوعه فترة من الزمن .

والفرق بين المدتين أن المدة الدنيا أو الثلاث سنوات هى مدة تقادم لدعوى المسئولية على مالك السفينة تخضع لأسباب الوقف والانقطاع أما المدة القصوى أو الست سنوات فهى تقيم دفعا بعدم سماع الدعوى(٣) لا تخضع لأسباب الوقف أو الإنقطاع ولا تسمع دعوى المضرور بعد انقضائها(٤) .

---

(١) يقصد بالحادث تسرب الزيت أو القاؤه فى البحر .

(٢) د. مدحت حافظ إبراهيم بند ٥٥٢ .

(٣) د. سمير الشرقاوى بند ٢٤٤ ، المستشار كما حمدى بند ٢٨ .

(٤) رودييز (المقدمة والتجهيز) بند ٣٢٣ د – ص٦٦٤ ، رفعت فخرى بند ١٢١ .

نخلص من ذلك أن المضرور من التلوث البحرى يمكنه رفع دعواه بالتعويض إما خلال ثلاثة سنوات تحسب من تاريخ علمه بوقوع الضرر والمسئول عنه وهى مدة تقادم تخضع لأسباب الوقف والإنقطاع وإما أن يرفعها خلال ست سنوات من تاريخ وقوع الحادث المنشئ للضرر وعلمه بالمسئول عنه وهذه مدة قصوى لا يجوز رفع الدعوى بعدها بأية حال .

الفرع الثانى
معاهدة بروكسل المنعقدة فى ١٨ ديسمبر سنة ١٩٧١ والمنظمة لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار تلوث مياه البحر بالزيت

٣٥١- دعت منظمة الايمكو imco إلى عقد اتفاقية مكملة لاتفاقية بروكسل سنة ١٩٦٩ وذلك لتأمين المضرورين من التلوث البحرى على الحصول على حقوقهم فى التعويض وذلك فى الحالات التى يجاوز فيها التعويض الحد الأقصى لمسئولية ملاك السفن وفقا لاتفاقية سنة ١٩٦٩ ، أو فى حالة عجز ملاك السفن عن دفع التعويض المستحق ، أو انتفاء مسئوليتهم عن التلوث لوجود سبب من أسباب الأعفاء من المسئولية . وهدف الصندوق ليس التعويض الكامل للمضرورين وانما تمكينهم من الحصول على أكبر قدر من التعويض . فصندوق التعويضات يهدف إلى معاونة ملاك السفن بتحمل نحو ربع التعويضات التى يلتزمون بدفعها(١) .

وقد أبرمت فعلا اتفاقية بروكسل فى ١٨ ديسمبر سنة ١٩٧١(٢) لانشاء صندوق للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت فى الحالات السابق الاشارة إليها .

---

(١) د. رفعت فخرى بند ١٢٢ ، د. سمير الشرقاوى بند ٢٢٦ .

(٢) دخلت هذه الإتفاقية حيز التنفيذ فى ١٦ اكتوبر سنة ١٩٧٨ .

ولما كانت هذه الاتفاقية مكملة لاتفاقية بروكسل لسنة ١٩٦٩ سابقة الذكر فإن الأعضاء المنضمين لهذه الاتفاقية الأخيرة هم نفسهم الذين لهم الحق فى الانضمام لاتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١ ، ويتم تمويل هذا الصندوق من اشتراكات يدفعها كبار مستوردى الزيت(١) فى الدول المتعاقدة تأسيسا على الكميات المستوردة فى السنة المنصرمة ، والهدف من جمع هذه الاشتراكات مساعدة ملاك السفن وتخفيف الأعباء المالية عنهم سواء فيما يتعلق بدفع التعويضات الناشئة عن التلوث أو فى سد نفقات تنظيف وإزالة(٢) آثار التلوث البترولى .

الفرع الثالث

أحكام بروتوكولات ١٩٨٤ المعدلة لمعاهدتى

١٩٦٩ و ١٩٧١

٣٥٢- على أثر ظهور مخاطر أكثر للتلوث البحرى لم تكن واضحة وقت وضع اتفاقيتى عام ١٩٦٩و ١٩٧١ المنظمتان للأضرار الناجمة عن التلوث البحرى بالمحروقات ، يضاف إلى ذلك ما كشف عنه العمل من بعض الثغرات فى أحكام هاتين الاتفاقيتين أبرم فى لندن فى ٢٦ مايو سنة ١٩٨٤ بروتوكولان لسد الثغرات ومعالجة أوجه القصور فى هاتين الاتفاقيتين وقد

---

(١)ويقصد بهؤلاء كل مستورد تلقى على اقليم دولة متعاقدة خلال السنة المنصرمة أكثر من ١٥٠,٠٠٠ طن من تلك الزيوت ، ويتحدد مبلغ الاشتراك بالنسبة إلى كل دولة متعاقدة بواسطة الجمعية العمومية التى تقدره كل سنة على أساس كمية الزيوت التى استوردتها الدولة فى السنة السابقة .

(٢) مدحت حافظ إبراهيم شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والتشريعات المكملة له ص٤٥٢ الطبعة الأولى سنة ١٩٩١ الناشر مكتب غريب بالقاهرة .

تركزت أحكام هذين البروتوكولين حول أربعة محاور هى كما يلى :

المحور الأول : يدور حول توسيع دائرة التعويض فأصبح يشمل الحق فى التعويض عن التدابير المتخذة لتفادى وقوع التلوث البحرى وكذلك تعويض الأضرار التى تقع فى المنطقة الاقتصادية البحرية فى حدود مائتين ميل(١) من شواطئ الدولة ، حتى ولو لم تكن هذه الدولة حددت بصفة رسمية حدود منطقتها الاقتصادية .

المحور الثانى : يدور حول حصر المسئولية بصورة أدق(٢) فى شخص مالك السفينة ، فيستبعد من نطاق المسئولية المجهز غير المالك والمستأجر والمرشد وكل شخص يؤدى خدمات للسفينة أو يقوم بعمليات إنقاذ لها أو يقوم بأعمال لمكافحة التلوث .

٣٥٣- **المحور الثالث** : ويدور حول رفع الحد الأقصى لحدود المسئولية وكيفية احتسابه . قد وضعا البروتوكلان حد أدنى جزافى لمسئولية مالك السفينة وهو ثلاثة ملايين من وحدات حقوق السحب الخاصة بالنسبة للسفن التى لا تزيد حمولتها الكلية عن خمسة آلاف طن ، أما إذا زادت الحمولة الكلية عن ذلك الرقم فيضاف ربعمائة وعشرون(٣) وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة عن كل طن زائد بحيث لا يزيد الحد الأقصى للمسئولية فى جميع الأحوال عن ٥٩,٧ مليون من وحدات حقوق السحب الخاصة ، كذلك رفعت الحدود القصوى للصندوق الدولى للتعويض الذى أنشأته معاهدة ١٩٧١ إلى ١٣٥ مليون من وحدات حقوق السحب الخاصة .

---

(١) Martine Remond - Gouilloud op- cit no 420.

(٢) د. مصطفى طه بند ٢٠٦ .

(٣) د. رفعت فخرى بند ١٢٣ .

٣٥٤- **الصور الرابع** : فهو يدور حول تحديد المراد بالخطأ الشخصى الذى يحرم مالك السفينة من التمسك بتحديد المسئولية فبينما كان يكفى فى ظل اتفاقية ١٩٦٩ قبل تعديلها مجرد الخطأ الشخصى(١) اليسير للحرمان من تحديد المسئولية ، أستلزمت التعديلات الأخيرة ضرورة صدور فعل من مالك السفينة أو أمتناع بقصد أحداث الضرر أو فعلا أو أمتناعا عن رعونة مع وعى بإحتمال حدوث الضرر(٢) أى أن البروتوكولين الأخيرين أستلزما مفهوما للخطأ شبيها بالمفهوم الذى استلزمته معاهدة لندن(٣) سنة ١٩٧٦ لسقوط الحق فى التمسك بتحديد المسئولية عن الديون البحرية ، فأصبح أثبات المضرور للخطأ العمدى أو الغش من مالك السفينة أو الخطأ غير المغتفر(٤) المقترن برعونة أو عدم أكتراث هو وحده الذى يحرم المالك من التمسك بتحديد مسئوليته عن التلوث البحرى .

---

(١) المستشار كمال حمدى بند ٢٨٤ .

(٢) د. مصطفى طه بند ٢٠٦ .

(٣) د. ستير الشرقاوى بند ٢٢٦ .

(٤) Martine Remond Gouilloud op. cit., P. 239.

الباب الثانى

الربـــــان (١)

le Capitaine « the Master »

تمهيد :

٣٥٥- الربان هو الشخص الذى يقوم وحده بقيادة(٢) السفينة وأدارة الرحلة البحرية ، وكان يطلق عليه القانون البحرى الملغى قبودان السفينة (مادة ٣٥ بحرى ملغى)(٣) ، وهذا يعنى أن قيادة السفينة أو الوظيفة الفنية للربان هى من أهم وظائف هذا البحار الذى يرتبط بالمجهز بعقد العمل(٤) البحرى ، ولكنها مع ذلك ليست وظيفته الوحيدة فهو بصفته المسئول عن سلامة الرحلة البحرية فكثيرا ما يحتاج ذلك لتدخله سواء فى بداية الرحلة للقيام ببعض المهام الضرورية كشراء المؤن والوقود والمياه اللازمة لرحلة السفينة ، كما قد تستلزم الرسالة البحرية تدخل الربان أثناء الطريق وإبرام بعض التصرفات القانونية الخاصة ببيع بعض البضائع أو رهنها لإصلاح

---

(١) V. GARRON, le capitaine, thèse. Aix en provence, JAMBB. MERLIN, traite de droit maritime de R. Rodiere, "les gens de mer, Dalloz 1978; Lucas le statut international des gens de mer, these Paris 1936.

(٢) Cass. Soc. 15 mars 1972, D.M.F. 72; 403 .

المادة ١/٩٣ من قانون التجارة البحرية ، كذلك عرفت المادة الأولى من لائحة نظام الموانئ والموانئ والمنائر السعودى الربان بأنه كل شخص مؤهل يعهد إليه مالك السفينة بتولى قيادتها .

(٣) كان القانون البحرى الملغى يخصص للأحكام الخاصة بالربان ثلاثين مادة فى الفصل الرابع المواد من ٣٥ إلى ٦٤ .

(٤) المادة ١/١٠٩ من قانون التجارة البحرية .

السفينة واستكمال الرحلة ويطلق على هذه الوظيفة بالوظيفة التجارية يقوم فيها الربان بتمثيل المجهز ، اضف إلى ذلك أن للربان وظيفة أخرى هامة بصفته القائد الأعلى للسفينة ومسئول عن سلامة الرحلة البحرية (وهى مجتمع كبير يتكون من البحاره والفنيين والركاب) ، فهو مسئول عن سلامة وأمن هذا المجتمع وتمثيل الدولة فى حفظ النظام داخل السفينة وتعقب المخالفين له ، ولهذا فهو يقوم بوظيفة حفظ النظام فى السفينة وتمثيل سلطة الدولة التى تحمل السفينة جنسيتها فى أثبات الوقائع الهامة كالميلاد والوفاه والزواج ، ونظرا لتعدد مهام الربان فقد اختلف الفقه والقضاء حول مركزه القانونى فى علاقته بالمجهز والشاحنين أو بالسلطة العامة ، أيضا تأسيسا على هذه المهام الكبيرة التى القاها القانون على عاتق الربان فهو قد نظم مسئوليته القانونية عند إخلاله أو تقصيره فى هذه المهام ، ونظرا لهذا الدور الهام للربان فقد نظمت التشريعات المختلفة(١) هذا الدور بقواعد مفصله ، فنجد قانون التجارة البحرية قد أفرد له فصلا مستقلا فى الباب الثانى المواد من ٩٢ إلى ١٠٨ ، وسوف نتناول الأحكام المتعلقة بتعيين الربان وعزله ، ووظائفه المختلفة ، ومركزه القانونى ، ومسئولياته فى أربعة فصول على الترتيب .

---

(١) قد نظم التشريع الفرنسى الصادر فى ٣ يناير سنة ١٩٦٩ والمنظم للتجهيز والبيوع البحرية الأحكام الخاصة بالربان فى المواد من ٤ إلى ١٠ وكذلك المرسوم الفرنسى المكمل له والصادر فى ١٩٦٩/٦/١٩ بقيه أحكام الربان فى المواد من ٦ إلى ١٦ وكذلك نظام المحكمة التجارية السعودى فقد نظام الأحكام الخاصة بالربان فى الفصل الرابع من الباب الثانى الخاص بالتجارة البحرية المواد من ١٨٤ إلى ٢١٣ .

الفصل الأول

تعيين الربان وعزله

٣٥٦- أولاً : تعيين الربان :

الربان هو الشخص الذى يتولى قيادة السفينة ويتمتع فى هذا الصدد بسلطات واسعة تختلف عن غيره من أشخاص الملاحة البحرية سواء فى تمثيل المجهز أو الشاحنين أو السلطة العامة ، فهو سيد السفينة وقائدها حتى أنه قيل عنه قديما أنه السيد على السفينة بعد الله Maitre apres Dieu ، تأسيساً على تمتع الربان بهذه السلطات الواسعة من ناحية ، وقيامه بعمله بعيدا عن إشراف المجهز ورقابته من ناحية أخرى عهد المشرع للمجهز بسلطة تعيين الربان وعزله(١) ، ولكون الربان كما أشرنا مسئول عن سلامة الرحلة البحرية ويمثل السلطة العامة على السفينة فلم يطلق المشرع يد المجهز فى تعيينه ، إنما استلزم القانون(٢) ضرورة توافر مؤهلات(٣) معينة فى تعيين الربان ، وتختلف هذه المؤهلات بحسب نوع الملاحة التى يمارسها الربان (ملاحة أعالى البحار أو ملاحة ساحلية ونوع السفينة ونوع الحمولة)، فإذا كان الربان يمارس الملاحة على سفن أعالى البحار تعين عليه الحصول على شهادة ربان(٤) وهذه

---

(١) المادة ٩٢ من قانون التجارة البحرية .

(٢) القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ فى شأن مؤهلات وإعداد الربانيه وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن .

(٣) المادة الخامسة من القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ .

(٤) راجع قرار وزير النقل البحرى رقم ٦٩ لسنة ١٩٨٢ والقرار رقم ٥٠ لسنة ١٩٨٣ فى شأن مواد وشروط إمتحان الربانية وضباط الملاحة البحرية والربانيه بعد ذلك على درجات : ربان أعالى البحار ، ربان ملاحه دولية قصيرة (رحلة دولية قصيرة) ، =

تعتبر أعلى شهادة ، وتوجد شهادة ربان رحلات دولية قصيرة وهذا فضلا عن ضرورة توافر شرط الجنسية المصرية فى الربان ايا كان نوع الملاحة التى يمارسها ، ويعاقب بالحبس أو الغرامة أو بإحدى هاتين العقوبتين كل مالك أو مستغل لسفينة يعين ربانا لا تتوافر فيه المؤهلات التى يتطلبها القانون(١) .

ثانيا عزل الربان :

٣٥٧- أيضا تأسيسا على الثقة الكبيرة التى يوليها المجهز للربان والثروة البحرية الضخمة التى يأتمنه عليها وهى السفينة والتى يقودها ويديرها بعيدا عن رقابة المجهز واشرافه خول المشرع للمجهز حق عزل الربان فى أى وقت(٢) يراه عند فقدان هذه الثقة .

وحق المجهز فى عزل الربان متعلق بالنظام العام(٣) ، ومن ثم لا يجوز الاتفاق على حرمان المجهز منه ، ويقع باطلا كل شرط يقيد استعمال

= وربان ملاحة قريبة من الساحل . كذلك معاهدة لندن بتاريخ ١٩٧٨/٧/٧ الخاصة بمستويات التدريب واصدار الشهادات وقد انضمت إليها مصر فى ١٩٨٠/٩/٢٢ بقرار جمهورى رقم ١٨٠ لسنة ١٩٨٠ .

(١) تنص المادة ... القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ على عقوبة الحبس مدة لا تزيد على سنة وغرامة لا تتجاوز ... جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين لكل مالك أو مستغل سفينة يعين ربانا لا تتوافر فيه ... الوبة قانونا .

(٢) راجع المادة ١/٩٣ من القانون وكانت المادة ... قانون التجارة البحرى الملغى ينص على هذا المعنى بطريقة أوضح بقوله « يجوز لمالك السفينة فى كل الأحوال أن يعزل قبودانها ولو شرط على نفسه عدم جواز ذلك ولا حق للقبودان المعزول فى أى تعويض ممن عزله إلا إذا وجد شرطا بالكتابة ينص بما يخالف ذلك . وننص الحكم ورد فى المادة ١٨١ من نظام المحكمة التجارية السعودى الصادر سنة ١٣٥٠ هـ .

(٣) المستشار كمال حمدى بند ٢٩٢ ، د. ثروت على عبد الرحيم شرح القانون البحرى السعودى ص٩٠ ، الناشر عمادة شئون المكتبات جامعة الملك سعود ١٤٠٦ هـ و سنة ١٩٨٥ م .

هذا الحق خاصة أن المجهز يسأل عن الأخطاء التى تصدر عن الربان أثناء تأدية عمله . وبينما كان قانون التجارة البحرى الملغى (م٣٢) يجيز لمالك السفينة أن يعزل الربان فى كل الأحوال حتى ولو اشترط المالك على نفسه عدم جواز ذلك ، وإذا عزل المالك الربان فلا يحق لهذا الأخير أخذ تعويض من المالك إلا إذا وجد شرط بالكتابة يقضى بما يخالف ذلك ، وهذا الحكم كان منتقدا لأنه كان ينحاز لمصلحة المجهز على حساب مصالح الربان المعزول بدون وجه حق ، لذلك عالج قانون التجارة البحرية الحالى هذا الوضع بطريقة توفق بين مصالح المجهز ومصالح الربان فى آن واحد ، فهو لم يحرم المجهز من عزل الربان فى كل وقت(١) ، ولكن أعطى للربان فى حالة عزله الحق فى التعويض إن كان له مقتض وفقا للقواعد العامة ، وذلك إذا كان العزل غير مبررا أو تعسفيا .

٣٥٨- فإذا أثبت الربان أن عزله كان تعسفيا بدون وجه(٢) حق وقد الحقته أضرار من جراء هذا العزل فيجوز له حينئذ المطالبة بالتعويض ، والتعويض هنا لا يقتصر على الأضرار المادية بل يمتد ليشمل الأضرار الأدبية(٣) الناشئة عن العزل التعسفى وهو المعنى الذى تبناه المشرع البحرى فى المادة ٩٢ بقوله « وللربان فى حالة عزله الحق فى التعويض أن كان له مقتض وفقا للقواعد العامة ». والتعويض بالمعنى الواسع يشمل التعويض عن الضررين المادى والأدبى معا .

---

(١) المادة ١٠٩ من قانون العمل الفرنسى .

(٢) راجع بودرى لاجور بند ٢١٦ .

(٣) محكمة النقض الفرنسية ٢٠ أبريل سنة ١٩٦٤ D.M.F ١٩٦٤ - ص٥٢٩ .

الفصل الثانى
وظائف الربان

المبحث الأول
الوظيفة الفنية للربان

٣٥٩- تعتبر الوظيف الفنية من أهم وظائف الربان فهو وحده الذى يتولى قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية ، وفى حالة وفاته أو غيابه أو وجود مانع يحول بينه وبين مباشرة عمله يحل محله الضابط الذى يليه مباشرة فى الدرجة(١) . ويجب على الربان أن يراعى فى قيادة السفينة الأصول الفنية فى الملاحة البحرية ليس فقط وفقا للقوانين واللوائح الداخلية وإنما أيضا وفقا للإتفاقات الدولية النافذة فى جمهورية مصر العربية ، وفى حالة عدم كفاية النصوص يستعين الربان بما يتبعه فى قيادة السفينة بقواعد العرف(٢) البحرى والأحكام المعمول بها فى موانئ الدولة التى توجد بها السفينة .

ويتمتع الربان وهو بصدد أداء وظيفته الفنية بسلطة مطلقة فلا يجوز للمجهز أن يصدر إليه تعليمات أو توجيهات أو أوامر فى هذا الشأن ، وللربان أن يهمل هذه التعليمات أو تلك الأوامر متى كان من شأنها الحاق الضرر بالسفينة أو بالمسافرين عليها أو بالبضائع المشحونة وإلا كان مسئولا(٣) .

---

(١) المادة ١/٩٣ من قانون التجارة البحرية .

(٢) المادة ٢/٩٣ من قانون التجارة البحرية .

(٣) د. على يونس جزء (١) رقم ٤٤٢ .

ويتعين على الربان قبل بدء الرحلة أن يتأكد من صلاحية(١) السفينة للملاحة وأن يحافظ عليها باتخاذ الإجراءات الضرورية لإعداد السفينة للسفر ، وذلك بدءاً بالفحص(٢) الدقيق وإجراء الإصلاحات الضرورية قبل بدء الرحلة ، ثم تزويدها بكافة المؤن والوقود التى تحتاجها السفينة أثناء الرحلة ، وانتهاءً بالحصول على ترخيص الملاحة من السلطات المختصة قبل بدء الرحيل من الميناء ، علما أن وجود ترخيص الملاحة يعتبر مجرد قرينة بسيطة على صلاحية السفينة للقيام برحلتها ولكنها قرينة بسيطة تقبل إثبات العكس(٣) .

---

(١) المادة ٣/٩٣ من قانون التجارة البحرية .

(٢) كانت المادة ٤٠ من قانون التجارة البحرى الملغى تلزم الربان (القبودان) قبل أخذ الحمولة أن يتحصل على الكشف على سفينته بمعرفة أهل الخبرة يعينهم لذلك القاضى المعين بالمحكمة للأمور الوقتية وإن لم يوجد قاض فتعينهم جهة الإدارة المحلية لمعرفة ما إذا كانت السفينة مشتملة على جميع ما يلزم لسيرها أم لا وصلاحيتها للسفر أم لا ويسلم محضر الكشف عليها لقلم كتاب المحكمة أو لجهة الإدارة المحلية وتعطى صورة صحيحة منه للقبودان . ولا يجوز للقبودان أن يأخذ تذكرة السفر إلا بعد تقديمه محضر الكشف على السفينة ولو تنحى أرباب الحمولة عن الكشف المذكور . وقد أغفل القانون الحالى وضع نص يقابل هذا النص ، مكتفيا بإلتزام الربان بالمحافظة على صلاحية السفينة للملاحة وقد تضمن نظام المحكمة التجارية السعودى نصا يقابل نص المادة ٤٠ فى القانون الملغى وهو نص المادة ١٨٩ ويلزم بدوره الربان بطلب الكشف على السفينة قبل سفرها لمعاينتها وفحصها بمعرفة خبراء يعينهم رئيس الميناء للتحقق من صلاحية السفينة للسفر وتحرر شهادة بنتيجة الكشف تودع لدى رئيس الميناء وتسلم نسخة منها إلى الربان ولا يستطيع الربان الحصول على ترخيص الملاحة إلا إذا قدم الشهادة المذكورة والتى تثبت صلاحية السفينة للملاحة . كذلك توجب المادتان ٢١١ و٢١٣ من لائحة الموانئ والمنائر ضرورة حصول السفن المسجلة فى موانى المملكة على ترخيص ملاحة وذلك بعد معاينة السفينة والتحقق من صلاحيتها للملاحة ويعفى من المعاينة السفن التى تم معاينتها من قبل إحدى هيئات الإشراف الدولية .

(٣) نقض فرنسى فى ١٠ يناير ١٩١٩ مشار له فى مؤلف د. ثروت عبد الرحيم ص١٠١ .

٣٦٠- وعندما تبدأ الرحلة البحرية يتعين على الربان أن يتولى قيادة السفينة بنفسه أو على الأقل تكون قيادتها تحت أشرافه وسيطرته الكاملة ، فلا يجوز له أن يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة وحتى وصولها إلى مرسى أو ميناء مأمون(١) ، كما يلزم الربان بخط السير الذى حدده له المجهز وعدم الخروج عنه إلا فى الضرورة القاهرة كالفرار من الأعداء أو بسبب عطل طارئ على محركات السفينة ، كذلك لا يجوز للربان أثناء الرحلة أن يغادرها فى أحد المراسى أو الموانئ ويعهد بقيادتها إلى أحد ضباطها على أن يعود اليها فى ميناء أخر لاستكمال الرحلة ، كما لا يجوز له أن يأمر بتركها فى ميناء معين لأن ذلك معناه التخلى عن قيادة السفينة والإخلال بمهمته الفنية عليها ، ولكن مع ذلك يجوز له إذا كان هناك خطر محقق يهدد السفينة كالغرق أو الحريق إذا عجز الربان عن إخماده أن يترك(٢) السفينة ولكن بعد أخذ رأى ضابطها(٣) والانتهاء إلى ضرورة تركها ، ويجب عليه فى هذه الحالة إنقاذ الأموال الهامة فى السفينة مثل النقود وأوراق السفينة وأثمن البضائع وأكثرها قيمة إذا تيسر ذلك .

---

(١) المادة ١/٤٩ بحرى .

(٢) المادة ٢/٩٤ بحرى .

(٣) قانون التجارة البحرية الملغى (م٥٦) كان يشترط لترك السفينة بسبب أى خطر أخذ رأى ضابطها وعمد ملاحيها وهذا المعنى تردده أيضا المادة ٢٠٥ من نظام المحكمة التجارية السعودى ، وهى بدورها تفرض على الربان قبل مغادرة السفينة إنقاذ أثمن البضائع والنقود وعقد استئجار السفينة وسندات الشحن وغير ذلك من الأوراق الهامة كدفتر يومية السفينة ، وإذا لم يقم بهذا الواجب كان مسئولا عما يضيع أو يتلف منها . وقد جرى العرف على أن ربان السفينة هو أخر من يغادرها بعد التأكد من انقاذ ركابها وبحارتها واثمن الأشياء فيها بل أن بعض الربانية يفضل أن يبقى على سفينته ويلقى نفس مصيرها على أن يعود إلى وطنه فاشلا بدونها .

٣٦١- ويلتزم الربان عند وصول السفينة الميناء المقصوده أن يقوم بنفسه بتوجيه قيادتها سواء عند دخولها الموانئ أو المراسى أو الانهار أو خروجها منها أو عند اجتيازها أحد الممرات البحرية كقناة السويس ، وكذلك فى جميع الأحوال التى تكون فيها الملاحة محفوفة بالمخاطر أو تعتريها عقبات خاصة حتى ولو كان الربان ملزما بالاستعانة بمرشد(١) ، فإستعانة الربان بمرشد لا يعفيه من المسئولية عن قيادة السفينة وما تتعرض له من مخاطر أثناء دخولها الموانئ أو الخروج منها إذا أهمل الربان فى قيادة السفينة أثناء عملية الإرشاد ، أى يجب أن تتم عملية الإرشاد تحت إشراف الربان وإلا كان مسئولا(٢) عما يلحق السفينة من أضرار أثناء عملية الإرشاد .

٣٦٢- ويلحق بالوظيفة الفنية للربان القيام ببعض الوظائف الإدارية والقانونية أثناء الرحلة البحرية عند وصول السفينة إلى الميناء المقصوده .

ومن الوظائف الإدارية للربان ضرورة احتفاظه ببعض الوثائق الهامة على سطح السفينة أثناء الرحلة البحرية وهذه الوثائق تتعلق بالسفينة(٣) والبحارة والمسافرين ، ومن هذه الوثائق شهادة تسجيل السفينة وترخيص ملاحتها وغيرها من الشهادات الدولية والوطنية التى تثبت صلاحية السفينة للملاحة ، وشهادة الركاب إن كانت من سفن الركاب ، كذلك يجب الاحتفاظ

---

(١) تنص المادة ١/٢٨٢ من قانون التجارة البحرية على أن الإرشاد اجبارى فى قناة السويس وفى الموانئ المصرية التى يصدر بتعينها قرار من الوزير المختص مثل ميناء الإسكندرية وميناء السويس .

(٢) د. سمير الشرقاوى بند ٢٤٥ .

(٣) راجع المادة ١٠١ من قانون التجارة البحرية .

بدفتر بأسماء الملاحين على السفينة وقائمة بأسماء ركابها ، وبقائمة الشحن(١) وسندات الشحن ومشارطات الايجار .

الالتزام بمسك دفتر الحوادث البحرى :

٣٦٣- ويلتزم الربان بأن يمسك خلال الرحلة البحرية دفتر يسمى دفتر الحوادث الرسمى(٢) للسفينة (وهو الذى حل محل الدفتر المعروف فى ظل القانون البحرى الملغى بيومية السفينة) ويجب ترقيم صفحات هذا الدفتر والتأشير عليه من الإدارة البحرية المختصة . ويجب على الربان أن يسجل

---

(١) تلزم المادة ٣١ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ الربان بتحرير وتوقيع قائمة الشحن العامة والوحيدة للسفينة (المانيفست) وأن تسجل بها كل بضاعة واردة بطريق البحر .

(٢) نصت عليه المادة ١٠٢ من قانون التجارة البحرية كذلك القانون البحرى الملغى المادة ٣٨ والتى كانت تنص على أنه يجب على القبودان أن يتخذ دفترا يسمى يومية السفينة ويكون منمر الصحائف وموضوعا عليه علامة أحد قضاة المحكمة وإن لم يوجد قاض فتوضع عليه العلامة من جهة الإدارة . ويكتب فى الدفتر المذكور كافة البيانات المتعلقة بحالة الجو أثناء الرحلة وسرعتها وموقعها البحرى - جميع الإتلافات التى تحدث للسفينة والبضائع وأسبابها - طريق الرحلة وأسباب الإنحراف إذا حدث قرارات الربان أثناء الرحلة بعد مشاورة البحاره والضباط - الإيرادات والمصروفات المتعلقة بالسفينة والبضائع المشحونة وقد ورد فى نظام المحكمة التجارى السعودى نص مقابل لهذه المادة يتضمن نفس البيانات السابقة وهو نص المادة ١٨٧ وهو يقول فى هذا الصدد « يجبر ربان السفينة على اتخاذ دفتر يومية يعبر عنه بجرنال المركب مكتوبة أرقامه وموضوع عليه أشارة (صح) من طرف رئيس ميناء محله والا من طرف أحد مأمورى مجلس البلده ومصدق بذيله من جانب رئيس الميناء الذين تم ذكرهما ويذكر فى دفتر اليومية المذكور أولاً : أحوال الهواء يوميا . ثانياً : حركة المركب فى تقدمه أو تأخره كل يوم ... إلخ .

فى الدفتر سابق الذكر الحوادث الطارئة التى تتعرض لها السفينة أثناء رحلتها والقرارات التى تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية بحالة الجو والبحر ، ويجب أن يذكر فى دفتر الحوادث الرسمى بيانا بالجرائم والأفعال التى قد يرتكبها البحارة أو المسافرون والعقوبات التأديبية التى وقعت عليهم والمواليد والوفيات التى حدثت فى السفينة . ويجب على الربان أن يقدم خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو المكان الذى رست فيه أختيارا أو إضطرارا أن يقدم دفتر الحوادث الرسمى للسفينة إلى الإدارة البحرية المختصة للتأشير عليه ، ويكون التأشير خارج جمهورية مصر العربية من القنصل أو من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده ويعادل دفتر الحوادث الرسمي الدفاتر التجارية(١) من حيث حجية الوقائع الوارده فيه ، وذلك مشروط بإستيفاؤه الشروط القانونية وعدم أثبات عكس هذه الوقائع وقد قرر المشرع الفرنسى(٢) هذه الحجية النسبية .

وفضلاً عن دفتر الحوادث الرسمى الزم قانون التجارة(٣) البحرية الربان فى السفن ذات المحرك أن يمسك دفترا خاصا بالآلات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التى أخذها عند السفر وما يستهلك منها يوميا وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة .

---

(١) المستشار كمال حمدى بند ٣١٠ .

(٢) المادة العاشرة من تشريع ٣ يناير سنة ١٩٦٧ الفرنسى الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية وهى تنص فى هذا الصدد على ما يلى :

le journal de mer et le livre de bord font foi, jusqu'a preuve contraire, des evenements et des circonstances qui ysont relates.

(٣) المادة ١٠٣ فقرة ثالثة من قانون التجارة البحرية - وهذا النص جديد لا يوجد مقابل له سواء فى قانون التجارة البحرى الملغى أو نظام المحكمة التجارية السعودى ربما لأن السفن ذات الموتور لم تكن منتشرة وقت وضع هذه القوانين .

التزام بتقديم التقرير البحرى :

٣٦٤- الزم المشرع البحرى(١) الربان فى حالة ما إذا طرأت أثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة أو الأشخاص الموجودين عليها أو بالشحنة بإعداد تقرير بحرى(٢) بهذه الحوادث ، ويتعين على الربان أن يقدم هذا التقرير(٣) إلى الإدارة البحرية المختصة (مصلحة الموانى والمنائر) وذلك خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء أو المرسى ، ويقدم التقرير خارج جمهورية مصر العربية إلى القنصل أو السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده .

وتتولى الجهة التى تسلمت التقرير تحقيقه بسماع أقوال البحاره والمسافرين إذا أقتضى الأمر ذلك وجمع المعلومات التى تساعد فى الوصول إلى الحقيقة وتحرير محضر بكل ذلك تسلم صورة منه إلى الربان .

ومتى تم التحقق (٤) من صحة التقرير يعتبر حجة بما جاء فيه ، إلا أن هذه الحجية ليست مطلقة فيجوز لكل صاحب مصلحة أثبات عكسها بكافة طرق الإثبات وقد أكدت محكمة النقض(٥) المصرية هذا المعنى فى قضاء لها

---

(١) المادة ١٠٤ من قانون التجارة البحرية .

(٢) Raport de mer .

(٣) كان قانون التجارة البحرى الملغى ينص على التزام القبودان بتقديم التقرير البحرى فى المواد ٥٧ ، ٥٨ ، ٥٩ ، كذلك ينص نظام المحكمة التجارية السعودى على التزام الربان بإعداد التقرير البحرى وتقديمه خلال أربع وعشرين ساعة للجهة المختصة أو إلى المحكمة التجارية أو إلى ممثلى الحكومة السعودية فى الخارج وذلك فى المواد ٢٠٦ ، ٢٠٧ ، ٢٠٨ .

(٤) راجع رودبير وبونتافيس السابق بند ٢٢٢ .

(٥) نقض ١٧ مايو سنة ١٩١٦ مجموعة النقض المدنى السنة ١٧ ص١١٢٩ .

فى ظل القانون الملغى أعلنت فيه أن للتقرير البحرى الذى يحرره ربان السفينة وفقا لأحكام المواد ٥٧ ، ٥٨ ، ٥٩ ، ٦٢ من القانون البحرى حجيته فى الأثبات إلى أن يثبت العكس متى قدم فى اليوم التالى لوصول السفينة وتم تحقيق ما جاء به ومطابقته على دفتر يومية السفينة بمعرفة الجهة المقدم إليها ، أما التقرير الذى لم يحقق لا يعتبر حجة فى الأثبات (م٢/٦٢ بحرى) ولا يستثنى من ذلك إلا الحالة التى تغرق فيها السفينة بجميع ركابها وملاحيها والربان وفى هذه الحالة يتعذر إجراء التحقيق ، على أن تحقيق التقرير البحرى بالوسائل السابق ذكرها لا يحول دون إثبات عكس ما جاء فيه من كل ذى مصلحة وبكافة طرق الإثبات ، وحجية التقرير لا تكون فى مواجهة ذوى المصلحة فحسب كالمؤمن والشاحن بل تثبت فى مواجهة الغير الذين لا يكونوا أطرافا فى دعوى ضد المجهز كالبائع والمشترى فى البيوع البحرية ، بل أن التقرير البحرى يعتبر بما جاء فيه بمثابة اقرار على الربان لا يمكن له تجزئته طبقا للقواعد العامة(١) .

ولا يجوز للربان فيما عدا حالة الضرورة القصوى أن يشرع فى تفريغ السفينة قبل تقديم التقرير(٢) المذكور ، والهدف من ذلك هو حث الربان على تقديم التقرير على وجه السرعة خوفا من ارتكاب غش فى تحريره كما لو نسب التلف الذى لحق البضائع مثلا الى القوة القاهرة فى حين أن التلف يرجع إلى خطأه الشخصى(٣) .

---

(١) د. أكثم الخولى دروس فى القانون البحر بند ١١٧ .

(٢) ، (٣) راجع د. على يونس القانون البحرى بند ٤٤٥ مشار له فى مؤلف د. سمير الشرقاوى بند ٢٤٥ .

المبحث الثانى

الوظيفة العامة للربان

٣٦٥- أشرنا من قبل إلى أن الربان هو الرئيس الأعلى للسفينة وهى فى عرض البحر وأن سلامة الرحلة البحرية والمجتمع البشرى الموجود على ظهرها يقتضى تمتع الربان بقدر واسع من السلطات لحفظ النظام والأمن على السفينة من ناحية ، وتمثيل السلطة العامة فى إثبات الوقائع الهامة التى تحدث أثناء الرحلة البحرية من ناحية أخرى ، هذا فضلا عن قيامه بسلطة التحقيق فيما يقع على السفينة من جرائم وضبط الجناة حتى وصول السلطات المختصة . وسوف نبين السلطات التى يتمتع بها الربان على الترتيب مخصصين لكل منها مطلب مستقل .

المطلب الأول

سلطة الربان فى حفظ النظام والأمن والتأديب فى السفينة

٣٦٦- قرر المشرع البحرى (١) للربان سلطة واسعة على الأشخاص الموجودين على السفينة سواء من أفراد الطاقم أو الفنيين أو الركاب وهذه السلطات من أجل حفظ النظام وأمن السفينة وسلامة الرحلة ، كذلك أجاز للربان توقيع العقوبات التأديبية طبقاً للقوانين الخاصة بذلك ، والقانون الخاص بالأمن والنظام والتأديب فى السفن هو القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ .

---

(١) المادة ٩٦ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية .

ووفقا للمادة الأولى من القانون سابق الذكر يتمتع ربان السفينة على كل الموجودين بها بالسلطة التى يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة والأشخاص الموجودين عليها والبضائع المشحونة بها وسلامة الرحلة ، وأنه يجوز له فى سبيل حفظ الأمن والنظام على السفينة أن يتخذ وسائل القوة اللازمة وأن يطلب لهذا الغرض المعونة من الأشخاص المسافرين عليها ، وعليه أن يعمل فى الموانئ بمعونة مدير إدارة التفتيش البحرى أو القنصل المصرى على حسب الأحوال ، وأنه يحق له عند الضرورة أن يطلب تدخل السلطة المحلية ، ويدخل فى حفظ النظام والأمن على السفينة التزام الربان بإنزال أحد الأشخاص الموجودين عليها والمصاب بمرض معد من على السفينة فى أقرب مكان يمكن علاجه فيه(١) . وحفظ النظام على السفينة يخول للربان حق توقيع الجزاءات على البحار الذى يرتكب مخالفة من المخالفات المنصوص عليها فى القانون(٢) وذلك مشروط أن تكون السفينة فى عرض البحر أو فى ميناء أجنبى لا يوجد به تمثل قنصلى لجمهورية مصر العربية ، والعقوبة التى توقع على البحار المخالف هى عقوبة الحجز من يوم إلى أربعة

---

(١) المادة ٣/٩٧ من قانون التجارة البحرية .

(٢) القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ ومن هذه المخالفات ما يلى :

١- عدم إطاعة أمر يتعلق بالخدمة . ٢- عدم احترام الرؤساء . ٣- الإهمال فى خدمة السفينة أو فى الحراسة . ٤- إدخال مشروبات روحية خلسة فى الباخرة لاستهلاكها فيها . ٥- السكر فى السفينة . ٦- المشاجرات فى عرض البحر وأثناء الخدمة إذا كانت السفينة فى الميناء . ٧- اتلاف أدوات السفينة . ٨- الغياب دون إذن فى غير الحالات المنصوص عليها فى المادة ١٣ وهى حالات تكون فيها العقوبة أشد. ٩- حيازة سلاح بالسفينة دون إذن سابق من الربان . ١٠- وبوجه عام كل عمل يكون فيه إخلال بالنظام أو بخدمة السفينة .

أيام(١) ويضاعف الحد الأقصى للعقوبة إذا تكررت المخالفة أثناء الرحلة .

٣٦٧- كذلك يختص الربان بتوقيع الجزاءات على الأشخاص الموجودين بالسفينة من غير أفراد الطاقم والذين يرفضون الامتثال للتدابير التى يأمر بها الربان ، أو يخالفون أمر لأحد الضباط أو يحدثون أضطرابا بالسفينة أو يتلفون أدواتها وذلك بالحجز من يوم إلى أربعة أيام إذا كان من المسافرين بالحجرات وبالحرمان من الصعود إلى ظهر السفينة أكثر من ساعتين فى اليوم إذا كان من المسافرين الأخرين(٢) .

ولا يكف أن يوقع الربان الجزاءات على المخالفات المرتكبة على سطح السفينة أنما يجب عليه أن يثبت فى دفتر الحوادث الرسمى الذى حل محل دفتر يومية السفينة المخالفات التى ارتكبت والجزاءات الموقعة على مرتكبيها(٣) .

وإذا وصلت السفينة أحد الموانى كان الأختصاص بالنظر فى المخالفة المرتكبة ضد النظام فى السفينة وبتوقيع الجزاءات المقررة(٤) عليها من مدير التفتيش البحرى إذا كانت السفينة راسية فى أحد موانى الجمهورية ، والقنصل المصرى إذا كانت السفينة راسية فى ميناء أجنبى به تمثيل قنصلى للجمهورية(٥).

---

(١) المادة الثانية من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ .

(٢) المادة الثالثة من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ .

(٣) المادة الخامسة من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ والمادة ٢/١٠٢ من قانون التجارة البحرية .

(٤) الجزاءات المنصوص عليها فى المادتين الثانية والثالثة من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ .

(٥) المادة الرابعة من قانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ .

وينتهى الجزاء الذى يوقع على البحار أو المسافر بإنتهاء الرحلة أو وصول السفينة إلى ميناء تسجيلها أو صاحب الشأن إلى الميناء المقصود(١) .

المطلب الثانى

سلطة الربان فى التحقيق والتوثيق

أولاً : سلطة الربان فى التحقيق(٢) :

٣٦٨- يتمتع الربان سواء فى ظل القانون البحرى الملغى أو الحالى بسلطة رجال الضبطية القضائية ، فله فى حالة وقوع جناية أو جنحة من أحد البحاره أو المسافرين أثناء الرحلة أن يقوم بإجراء التحريات الأولية وتحرير محضر بها ويجوز له عند الضرورة القاء القبض على المتهم وحبسه احتياطيا ، وذلك حتى يتم تسليمه إلى النيابة العامة أو أحد رجال الضبطية القضائية فى أول ميناء مصرى ، وقد أكدت المادة ٩٨ من قانون التجارة البحرية الحالى بدورها هذه السلطة بقولها إذا وقعت جريمة على ظهر السفينة تولى الربان إلى حين وصول السلطات المختصة - جمع الإستدلالات وإجراء التحريات التى لا تحتمل التأخير ، وله عند الأقتضاء أن يأمر بالتحفظ على المتهم وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التى قد تفيد فى أثبات الجريمة ، ويحرر الربان تقريرا بالإجراءات التى اتخذها ويسلم هذا التقرير مرفقا به محضر جمع الإستدلالات والأشياء المضبوطة إلى النيابة العامة أو أحد رجال الضبطية القضائية فى أول ميناء مصرى .

---

(١) المادة الخامسة من قانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ .

(٢) وذلك وفقا للمادة الأولى من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ .

وقيام الربان بإجراء التحقيقات أمر ضرورى أيا كانت أهمية الجريمة التى تم أرتكابها ، فلا يجوز للربان توقيع أى جزاء على أى شخص بالسفينة سواء كان من الطاقم أو من غيره من الموجودين على السفينة - دون إجراء تحقيق تسمع فيه أقوال صاحب الشأن عن الأعمال المنسوبة إليه وأقوال شهود الإثبات(١) والنفى وتحرير محضر بأقوالهم .

ثانياً : سلطة الربان فى التوثيق :

٣٦٩- وللربان فضلا عن سلطة التحقيق والتأديب سلطة التوثيق على ظهر السفينة وهذه السلطة تثبت دائما للربان طالما كانت السفينة فى عرض البحر أو راسيه فى ميناء ليس به قنصل للدولة التى ترفع السفينة علمها ، وهو يتمتع بهذه السلطة كغيرها من سلطات التحقيق والتأديب على ظهر السفينة بأعتباره ممثلا للسلطة العامة دون أن يكون موظفا عاما ، وذلك لأنه يتعذر منح هذه الصلاحيات لأى شخص غيره طالما أنه صاحب السلطة العليا(٢) على السفينة.

ويقوم الربان أعمالا لسلطته فى التوثيق بإثبات ما يحدث فى الرحلة البحرية من وقائع هامة كالميلاد أو الوفاة ، كما يختص بإبرام عقود الزواج التى تتم بين الموجودين على ظهر السفينة ، كذلك يقوم بتحرير العقود والتصرفات التى تشترط فيها الرسمية كالهبة والوصية ، وتعتبر المحررات

---

(١) المادة ١/٥ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ .

(٢) د. مصطفى طه بند ٢٠٨ ، د. على يونس القانون البحرى رقم ٢٩١ ، د. على جمال الدين القانون البحرى جزء(١) رقم ٢٢٤ ، د. سفير الشرقاوى القانون البحرى ٢٣٦ . ، د. ثروت عبد الرحيم شرح القانون البحرى السعودى ص٩٢ . د. رفعت فخرى بند ١٢٦ .

الصادرة من الربان فى هذا الخصوص كأنها صادرة من الموثق المختص ، بتحريرها فيه بل يجب على الربان إثبات وقائع الولادة والوفاة فى دفتر الحوادث الرسمى للسفينة واتباع الإجراءات المنصوص عليها فى القوانين الخاصة بالأحوال المدنية(١) .

وعلى الربان فى حالة وفاة أحد الأشخاص الموجودين على السفينة أن يقوم فضلا عما سبق ذكره بالاشتراك مع أحد ضباط السفينة بجرد أمتعة المتوفى والمحافظة عليها وتسليمها إلى السلطات الإدارية المختصة فى أول ميناء من موانئ الجمهورية(٢) .

---

(١) المادة ٢/٩٧ من قانون التجارة البحرية .

(٢) المادة ٣/٩٧ من قانون التجارة البحرية

المبحث الثانى

الوظيفة التجارية للربان

تمهيد :

٣٧٠- عهد المشرع البحرى للربان فضلا عن الوظيفتين الفنية والعامة وظيفة أخرى هامة هى الوظيفة التجارية ، وهذه الوظيفة كانت من أهم وظائف الربان فى ظل التشريعات القديمة(١) ، وبمقتضى هذه الوظيفة كان الربان يقوم بالأعمال والتصرفات القانونية التى تلزم لتجهيز السفينة واستغلالها(٢) ، فالربان هو الذى يعين رجال الطاقم ويشترى المؤن والوقود اللازم للرحلة البحرية ، كما يقوم بإبرام العقود اللازمة لاستغلال السفينة وتوقيع سندات الشحن ، كما يقوم باستلام البضائع وتستيفها فى المكان المعد لها فى السفينة والعناية بها ، والقيام ببيع البضائع التى تكون عرضة للهلاك أو التلف ، كذلك كان للربان الحق فى الاقتراض بضمان السفينة والأجرة بل كان من حقه بيع السفينة فى حالة عدم صلاحيتها للملاحة .

٣٧١- والربان فى قيامه بهذه الأعمال كان يعتبر نائبا قانونيا عن المجهز وليس تابعا له ، وتستمد هذه النيابة أحكامها من القانون مباشرة ، وقد أكد قانون التجارة البحرية بوضوح هذا المعنى بقوله « يعتبر الربان النائب القانونى عن المجهز ويمثله أمام القضاء وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة ، وكل تحديد يرد على هذه النيابة لا يحتج به على الغير حسن النية ، ويمارس الربان السلطات التى يقررها له القانون قبل من له مصلحة فى السفينة والشحنة .

---

(١) التقنين التجارى الفرنسى الصادر سنة ١٨٠٧ وخلافا للتشريع الفرنسى الحالى الصادر فى ٣ يناير سنة ١٩٦٩ - كذلك التقنين البحرى المصرى الملغى .

(٢) رودييز وبونتافيس السابق بند ٢٥٧ .

ويترتب على أعتبار الربان فى أدائه لوظيفته التجارية وكيلا عن المجهز نتيجة هامة هى أن نطاق هذه الوكالة يضيق أو يتسع بحسب ما إذا كان الوكيل يتصرف فى حضور الموكل (المجهز) أو وكلاؤه أى فى محل إقامته(١) أم لا ، وذلك لأنه لا وكالة مع وجود الأصيل ، وقد أكد المشرع البحرى هذا المعنى سواء فى القانون الملغى(٢) أو الحالى(٣) إذ تنص المادة ٢/٩٩ منه على إلا يثبت للربان صفة النائب القانونى عن المجهز الا فى المكان الذى لا يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه ولا يحتج بوجود المجهز أو وكيله قبل الغير إلا إذا كان هذا الغير يعلم ذلك ، ومع ذلك يجوز للربان القيام بالأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة والإصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وعزلهم فى المكان الذى يوجد به المجهز أو وكيل عنه .

٣٧٢- ويخلص من النصوص السابقة أن الربان يعتبر وهو بصدد القيام بوظيفته التجارية نائبا عن المجهز ، بمعنى أن التصرفات القانونية التى يبرمها تنصرف أثارها مباشرة إلى المجهز ويكون للربان أن يقاضى أو يتقاضى نيابة عن المجهز ، ولكن هذه النيابة حتى تنتج أثارها يشترط لإعمالها توافر شرطين .

---

(١) نقض مصرى فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٩٦٩ مجموعة النقض السنة ٢٠ جزء (٣) ص١١٤٥ .

(٢) المادة ٣٧ من القانون البحرى الملغى وكذلك المادة ٤٧ منه وتنص فى هذا الصدد على أنه لا يجوز للقبودان فى محل إقامة ملاك السفينة أو وكلائهم قلفطتها بدون نصوص منهم ولا شراء شراعات أو أحبال أو غيرها للسفينة ولا أقتراض مبالغ لذلك على جسمها ولا تأجيرها .

(٣) قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

شروط نيابة الربان عن المجهز :

٣٧٢ مكرر- الشرط الأول : أن تكون الأعمال التى ينوب فيها الربان عن المجهز من الأعمال اللازمة للسفينة أو الرحلة دون تفرقه فى هذا الشأن بين الأعمال المعتادة أو غير المعتادة طالما أنها لازمة وضرورية للسفينة أو للرحلة البحرية(١) .

الشرط الثانى : أن نيابة الربان عن المجهز لا تنتج أثارها من حيث نفاذ التصرفات التى يجريها الربان فى حق المجهز إلا فى المكان الذى لا يوجد فيه المجهز أو ممثليه القانونيين بمعنى أنه إذا وجد ممثل أخر للمجهز فى الميناء كأمين السفينة فلا يجوز للربان التصرف نيابة عن المجهز لأنه يفقد صفته فى تمثيله(٢) . ومع ذلك أجاز المشرع استثناء من ذلك للربان أن يقوم ببعض الأعمال رغم وجوده فى محل اقامة المجهز أو وكيله ، وهذه الأعمال هى الأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالإصلاحات البسيطة وبإستخدام البحاره وعزلهم .

٣٧٣- ويستفاد من هذا النص أن المشرع حرص على حماية الغير حسن النية من زاويتين :

الزاوية الأولى : هى التى يرد فيها تحديد على نيابة الربان عن المجهز . فإن هذا التحديد لا يحتج به على الغير حسن النية الذى يجهل وجود مثل هذا التحديد(٣) .

---

(١) د. رفعت فخرى ص٣٠٥ .

(٢) نقض مصرى فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٩٦٩ السابق .

(٣) فمن حق الغير أن يعتقد أن الربان يتعامل فى حدود سلطاته القانونية ولا يحتج عليه بتقيدها من قبل المجهز طالما يجهل هذا التحديد . راجع د. على جمال الدين عوض النقل البحرى للبضائع - بند ١٤ - القاهرة سنة ١٩٩٢ .

الزاوية الثانية : عدم جواز الأحتجاج فى مواجهة الغير بوجود المجهز أو وكيله فى المكان الذى يتصرف فيه الربان تصرفا قانونيا إذا كان الغير لا يعلم بذلك ، أى أن المشرع افترض جهل الغير بوجود المجهز أو وكيله فى المكان الذى أتخذ فيه الربان التصرف وألقى على خصمه عبء أثبات ذلك العلم(١) .

وبينما يتمتع الربان بسلطة مطلقة فى مباشرة وظيفته الفنية المتعلقة بقيادة السفينة نجده يلتزم بإتباع تعليمات المجهز فيما يتعلق بأداء وظائفه التجارية(٢) وعليه أن يخطر المجهز وفقا للعرف بكل أمر خاص بالسفينة والشحنة ، ولا شك أن هذه القاعدة تطبيق للقواعد العامة(٣) فى الوكالة .

توسع سلطات الربان فى بعض الظروف الطارئة :

٣٧٤- قد تتعرض الرحلة البحرية إلى بعض الظروف الطارئة غير المتوقعة وقد حرص المشرع على توسيع سلطات الربان فى هذه الظروف عملا على انجاح الرسالة البحرية ومن هذه الظروف وجود حالة ضرورة تلجئ الربان إلى الاقتراض أثناء الرحلة وتوقف الرحلة البحرية لإصلاح السفينة .

أولاً : حالة ضرورة مفاجئة تلجئ الربان إلي الاقتراض :

أجاز قانون التجارة البحرى(٤) ومن قبله القانون البحرى الملغى(٥)

---

(١) المستشار كمال حمدى بند ٣٠٤ .

(٢) المادة ١٠٠ من قانون التجارة البحرية .

(٣) راجع المواد ٧٠٣ و ٧٠٥ من القانون المدنى .

(٤) المادة ١٠٥ فقرة (١) من قانون التجارة البحرية .

(٥) المادة ٤٩ من القانون البحرى الملغى وهى تنص فى هذا الصدد على أنه إذا دعت الضرورة أثناء السفر إلى قلفطة أو شراء شراع أو حبال أو أدوات أو مئونة أو غيرها من الأشياء التى أقتضتها الضرورة ... ، فبعد اثبات هذه الضرورة بمحضر ممضى=

للربان – إذا طرأت حالة ضرورة مفاجئة أثناء الرحلة كشراء مؤن للسفينة أو القيام بأصلاح عطل مفاجئ وكانت تعوز الربان النقود الكافية للقيام بهذه الأعمال – أن يقوم بالأقتراض بضمان السفينة وأجرتها فإذا لم يكف هذا الضمان جاز للربان الأقتراض بضمان شحنة السفينة ، وأجاز أيضا المشرع للربان إذا لم يتسير له الأقتراض أن يبيع جزءاً من البضائع المشحونة بمقدار المبلغ المطلوب.

٣٧٥- وحرصا من المشرع على حماية مصالح كل من المجهز والشاحنين من سوء تصرفات الربان قرر المشرع ضمانتين لجواز الأقتراض أو بيع البضائع المشحونة ، هاتين الضمانتين هما :

الضمانة الأولى – عدم جواز الأقتراض أو بيع البضائع إلا بعد الحصول وفي جميع الأحوال على أذن من قاضي الأمور الوقتية بالجهة التي توجد بها السفينة إذا كانت السفينة موجودة فى جمهورية مصر العربية ومن القنصل أو من السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده إذا كانت السفينة خارجها .

= منه ومن عمد ملاحى السفينة وبعد استحصاله على اذن من المحكمة ... وفى البلاد الأجنبية فمن قنصل الدولة العليه ... الخ وقد تضمن نظام المحكمة التجارية السعودي نصا مماثلا هو نص المادة ١٩٨ وهى تنص على أنه إذا وجد لزوم لتعمير السفينة أثناء سفرها أو لمشترى قلوع أو حبال أو أوائل أو تجهيزات أو غير ذلك من الأشياء اللازمة وكان لا يمكن للربان نظرا للوقت والحال وبعد محل اقامة أصحاب المراكب والوسق ان يستحصل أمرا منهم بذلك فحينئذ يمكنه أن يعطى مضبطة ممضاه ومختومة منه هو ذاته ومن معتبرى الملاحين تصديقا لشدة هذا الإضطراب ثم يعمل بعد ذلك أستقراضا بحريا بالرخصة من محكمة التجارة إذا كان فى الممالك التى لا توجد فيها مجالس تجارية أو من معتمدى الدولة إذا كان فى الديار الأجنبية ... ويعقد هذا الأستقراض على السفينة ومتفرعاتها وإذا أقتضى الأمر فعلى وسقها أيضا ويكون ماذونا إذا لم يمكنه إجراء ذلك بتمامه أو جانب منه فله أن يرهن من بضائع الوسق بقدر ما يثبت لزومه ... الخ .

الضمانة الثانية : قيام الربان أو المجهز بمحاسبة أصحاب البضائع المبيعة على أساس السعر الجارى لبضائع من جنسها ونوعها فى الميناء المشحونة إليه وفى اليوم المتوقع وصولها فيه . وهو حل عادل بالنسبة للشاحنين إذ يجب أن يعاملوا كما لو كانت بضائعهم وصلت سليمة إلى جهة الوصول ، وليس ذلك فحسب فقد أجاز المشرع امعانا فى حماية حقوق الشاحنين الحق لهم أو لوكلائهم فى المعارضة فى رهن بضائعهم أو بيعها مع طلب تفريغهما ولكن بشرط أداء أجره نقل البضائع كاملة .

٣٧٦- وينتقد البعض(١) هذا النص معتقدين أنه كان ينبغى تقييد هذه التصرفات بالحصول على اذن المجهز وليس الحصول على أذن القاضى أو القنصل، ونحن نرى أنه إذا كان هذا الرأى سليم بخصوص الإقتراض بضمان السفينة وأجرتها لأن الأمر مهم للمجهز فى المقام الأول ، أما فيما يتعلق بالأقتراض بضمان البضائع أو بيعها فهذا الرأى غير سليم ، لأن الأمر فى هذه الحالة الأخيرة قد لا يكون موضع اهتمام كبير من المجهز وان الرجوع إلى القاضى أو القنصل لتقدير الموقف قد يحقق ضمانه أقوى لحماية مصالح الشاحنين من الرجوع إلى المجهز.

الحالة الثانية توقف الرحلة البحرية لإصلاح السفينة :

٣٧٧- من الظروف الطارئة التى يمكن أن تواجهها السفينة أثناء رحلتها هى تعطل السفينة(٢) أثناء السفر واضطرار الربان إلى وقف السفر من أجل إصلاح السفينة ، ويكون للمستأجر أو الشاحن فى هذا الفرض الأختيار بين أمرين : أما أن ينتظر حتى إصلاح السفينة ونقل بضائعه إلى

---

(١) د. رفعت فخرى ص٣٠٨ .

(٢) المادة ١/١٠٧ من قانون التجارة البحرية .

الميناء المقصود أو اخراج بضائعه من السفينة لنقلها على سفينة أخرى ، وفى هذه الحالة الأخيرة يتعين عليه أن يدفع الأجرة كاملة(١) ، أما إذا فضل الشاحن أو المستأجر الأنتظار حتى يتم إصلاح السفينة فلا يدفع زيادة فى الأجرة عن مدة الإصلاح .

ويلتزم الربان فى حالة تعذر إصلاح السفينة فى مدة معقولة بإستئجار سفينة أو أكثر على نفقته لنقل البضائع إلى المكان المعين دون أن تستحق أى زيادة فى الأجرة ، فإذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الأجرة إلا بمقدار ما تم من الرحلة وفى هذه الحالة يتولى كل من الشاحنين نقل بضائعه ، وعلى الربان أن يخطر أصحاب البضائع بتعذر(٢) إصلاح البضائع فى وقت معقول وأن يتخذ الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع ، كل هذا ما لم يوجد اتفاق على خلاف ذلك .

وبالرغم من السلطات الواسعة التى أعترف بها المشرع البحرى للربان إلا أنه لم يجز له بيع السفينة إلا بتفويض خاص من مالكها .

٣٧٨- أخيرا يجدر بنا أن نشير إلا أن الوظيفة التجارية للربان وما توفره لصاحبها من سلطات واسعة قد تقلصت كثيرا فى العصر الحديث ، بحيث يمكن القول أن وظائف الربان أصبحت تقتصر أساسا على الوظيفة الفنية المتمثلة فى قيادة السفينة والوظيفة العامة المتمثلة فى حفظ الأمن

---

(١) المادة ٢/١٠٧ من قانون التجارة البحرية .

(٢) من الجدير بالذكر أن القانون البحرى المصرى الملغى وكذلك نظام المحكمة التجارية السعودى لم ينصا على حالة مماثلة لما ورد فى المادة ١٠٧ بحرى بفقرتيها الأولى والثانية ، وإنما كان يمكن للربان أن يتصرف وفق مقتضيات هذه المادة انطلاقا من وظيفته التجارية كنائب عن المجهز .

والنظام والتأديب على السفينة فضلا عن التوثيق والقيام ببعض المهمام الإدارية ومنشأ ذلك أمرين هما :

الأول : هو اعتماد المجهزين على ممثلين لهم فى الموانئ أو على الوكلاء البحريين للقيام بالوظائف التجارية التى كان يقوم بها الربان مثل تمويل السفن واصلاحها واستلام وتسليم البضائع .

الثانى : هو سهولة وسائل الاتصال الحديثة وتقدمها مثل أجهزة اللاسلكى والبريد الالكترونى والتليفونات الجوالة والفاكس والتلكس والتى تمكن الربان من الاتصال السريع بالمجهز أو ممثليه وفى كل وقت وأخذ رأيه قبل اجراء أى تصرف قانونى الأمر الذى ضيق كثيرا من ممارسة الربان لسلطاته التجارية ، وقد انعكس ذلك على التشريع الفرنسى(١) الذى ضيق كثيرا من سلطات الربان التجارية(٢) وذلك خلافا للتشريع البحرى المصرى(٣) الذى مازال يعترف للربان بسلطات واسعة فى هذا المجال .

---

(١) L'art 6 et 7 de la loi francaise du 3 janv 1969 .
V. Gouilloud op . cit . no. 210 .

(٢) د. رفعت فخرى ص٣٠٤ و ٣٠٥ .

(٣) المواد ٩٩، ١٠٠، ١٠٥، ١٠٦، ١٠٧ من قانون التجارة البحرية المصرى .

الفصل الثالث

المركز القانونى للربان

٣٧٩- الحديث عن المركز القانونى للربان يستلزم بحث علاقة الربان بالمجهز من ناحية ، وعلاقته بالشاحنين من ناحية أخرى .

المبحث الأول

علاقة الربان بالمجهز

٣٨٠- سبق أن أشرنا الى أن المجهز هو الذى يعين الربان وهو الذى يملك عزله(١) ، وأن الربان يقوم بوظيفتين الوظيفة الفنية تتعلق أساسا بقيادة السفينة وادارتها ، والوظيفة التجارية وهى تنصب أساسا على التصرفات القانونية التى يقوم بها الربان باسم المجهز ولحسابه ، وعلى أثر تعدد هذه الوظائف ثار الخلاف فى الفقه حول تحديد طبيعة علاقة الربان بالمجهز .

فهناك من يرى أنها علاقة عمل ، فالربان يعتبر مستخدم لدى المجهز يربطه به عقد العمل ، وهناك من يرى أن علاقة الربان بالمجهز هى مزيج من عقد العمل وعقد الوكالة وذلك لقيامه بأعمال مادية وقانونية نيابة عن المجهز ، فهو مستخدم ووكيل فى أن واحد(٢) ، ولكن هذا الرأى كان محلا للنقد ، وذلك لأن تبعية الربان للمجهز تختلف عن التبعية التى يقررها عقد العمل وبمقتضاها يلتزم التابع بأوامر المتبوع ، فالربان لا يلتزم بأوامر المجهز التى تمس الادارة الفنية للسفينة ، كذلك مفهوم الوكالة بالنسبة للربان

---

(١) المادة ٩٢ من قانون التجارة البحرية .

(٢) دانجون الطبعة الثانية بند ٤٨٥ .

يختلف عن الوكالة فى القانون المدنى لأن المجهز كما ذكرنا لا يتمتع بسلطة مطلقة فى اختيار الربان كما هو الحال فى القانون المدنى ، بل ينبغى مراعاة شروط معينة فى شخص هذا الأخير ، ذلك فضلا عن أن الربان يتمتع بسلطات واسعة فى تمثيل المجهز أمام القضاء(١) على خلاف الحال بالنسبة للوكيل العادى.

٣٨١- والرأى عندنا هو ان الربان فى علاقته بالمجهز يتمتع بصفتين هما التبعية للمجهز والنيابة القانونية عنه ، ولا يوجد تعارض بين الصفتين بسبب خصوصية المركز القانونى للربان وما يتمتع به من سلطات واسعة فى هذا الصدد ، هذا من ناحية ، واختلاف مصدر كل من علاقة التبعية والنيابة القانونية من ناحية أخرى ، فالربان يرتبط بالمجهز بعقد العمل(٢) البحرى ، وذلك لقيامه بأعمال مادية لحساب المجهز تتمثل فى قيادة السفينة وادارتها ، ولكن هذه التبعية ذات طابع خاص ومناط الخصوصية فى تبعية الربان للمجهز هى أن الربان لا يلتزم باتباع أوامر المجهز فى قيادة السفينة التى يتمتع فى ادارتها وقيادتها بسلطات مطلقه ، وقد أكد قانون التجارة البحرية على استقلال(٣) الربان فى أداء وظيفته الفنية ، وضرورة عدم مغادرة السفينة طوال الرحلة وفى دخول الموانئ والممرات المائية ، ولا يلتزم فى ذلك سوى بالأصول الفنية فى الملاحة البحرية والمعاهدات الدولية والعرف البحرى ، هذا فضلا عن مسئولية المجهز عن أعمال الربان مسئولية محدودة(٤) وفقاً للقانون .

---

(١) ريبير المرجع السابق بند ٨٠٧ .

(٢) تنص المادة ١/١٠٩ من قانون التجارة البحرية على أن « يعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز » . .

(٣) المواد من ٩٣-٩٥ من قانون التجارة البحرية .

(٤) المواد من ٨٠ الى ٩١ من قانون التجارة البحرية .

٣٨٢- والربان يعتبر أيضا نائب قانونى عن المجهز، وهذه النيابة مصدرها القانون(١) ، وهو الذى حدد أبعادها(٢) وذلك بسبب مباشرة الربان كثيرا من الأعمال القانونية نيابة عن المجهز كتعيين البجارة وشراء المؤن واصلاح السفينة والاقتراض بضمان السفينة أو البضائع ، كذلك (٣) تمثيل المجهز أمام القضاء وهى نيابة متميزة عن النيابة المعروفة فى القانون المدنى ، وذلك لانها تخول الربان قدرا من السلطات أوسع مما يقرره القانون المدنى للوكيل العادى ، فهذه السلطات كما أشرنا من قبل مصدرها القانون ولا يقيدها ما ورد فى عقد تعيين الربان من قيود خاصة حماية للغير حسن النية ، كما أن هذه النيابة لا تعمل الا فى المكان الذى لا يوجد فيه المجهز أو وكلاؤه ، بل أن القانون استلزم فى بعض الحالات لممارسة الربان سلطته فى الاقتراض بضمان السفينة أو البضائع أو بيع البضائع الحصول على اذن القاضى داخل البلاد أو القنصل خارج البلاد ، وقد أكد المشرع البحرى هذا التكييف المزدوج للمركز القانونى للربان باعتباره تابعا ونائبا قانونيا عن المجهز فى المادتين ١٠٩ ، ٩٩ من قانون التجارة البحرية الحالى .

---

(١) المادة ٩٩ من قانون التجارة البحرية .

(٢) المواد ٩٩، ١٠٠، ١٠٥، ١٠٦، ١٠٧ من قانون التجارة البحرية .

(٣) ريبير بند ٨٠٧ والمادة ١/٩٩ من القانون .

المبحث الثانى

علاقة الربان بالشاحنين

٣٨٣- تتازع الفقه فيما يتعلق بعلاقة الربان بالشاحنين اتجاهين هما على النحو التالى :

الاتجاه الأول : يرى أنه لا توجد فى الواقع أية علاقة مباشرة(١) بين الربان والشاحنين فكل من الطرفين يجهل الأخر تماما ، وعلى ذلك لا يصح القول بوجود نيابة قانونية(٢) للربان عن الشاحنين ، وذلك لأن النيابة فضلا عن اشتراطها تطابق أرادتى الطرفين (الأصيل والنائب) وهذا غير متحقق أيضاً فى العلاقة بين الربان والشاحنين - هى عقد يقوم على الاعتبار الشخصى الذى يفرض المعرفة التامة لكل من الطرفين بالأخر وهذا غير متحقق فى العلاقة بين الربان والشاحنين ، ولكن قد يقوم الربان ببعض الأعمال التى تفيد الشاحنين كأستئجار سفينة لنقل البضائع المشحونة وتوصيلها الى جهة الوصول ، وذلك اذا أصبحت السفينة الناقلة غير صالحة للملاحة وتعذر إصلاحها (م ٢/١٠٧ بحرى) وانقاذ البضائع ذات القيمة المرتفعة اذا كانت السفينة تعرضت لخطر محقق واضطر الربان لمغادرتها (م ٢/٩٤ من قانون التجارة البحرية) ، فهذه الأعمال يقوم بها الربان بوصفه تابعا للمجهز ونائبا قانونيا عنه ، فهو عندما يحرص على استئجار سفينة لتوصيل البضائع إلى جهة الوصول لا يؤدى ذلك بصفته ممثلا للشاحنين أو نائبا عنهم ، وإنما

---

(١) De courcy, lecapitaine est. il le mandataire de chargeurs, Rev. int de Droit maritime 1885. 304-325 et Rouen, 22 juin 1910, Rev . int. de Dr. maritime 26, 287.

مشار له فى مؤلف د. على يونس بند ٣٦٩ هامش ٣ .

(٢) د. أكثم الخولى بند ١١٩ ، د. على يونس بند - ٣٧ ريبير جزء ١ بند ٨١٤ .

بصفته نائبا عن المجهز يحرص على تنفيذ التزامه الأساسى بنقل البضائع وتوصيلها سليمة إلى جهة الوصول ، وعندما ينقذ أثمن البضائع قيمة إذا تعرضت السفينة لخطر محقق فهو ينفذ أيضا التزام المجهز بالمحافظة على البضائع وتوصيلها سليمة إلى جهة الوصول ، بل عندما يقوم ببعض التضحيات لانقاذ السفينة والشحنة تطبيقا لفكرة الخسارات المشتركة فهو يقوم بذلك بصفته تابعا للمجهز وممثلا قانونيا له وذلك لأن هذا العمل يهدف بصفة أصلية إلى انقاذ السفينة وبصفة تبعية إلى انقاذ الشحنة ، بل أنه قد يكون على حساب التضحية ببعض الشحنات ، فكيف تفسر نيابة الربان عن أصحاب الشحنات التى تمت التضحية بها إذا فسرنا نيابته عن الشاحنين الذين أنقذت شحناتهم .

٣٨٤- هكذا نلاحظ أن الربان لا يعتبر ممثلا قانونيا للشاحنين ولا نائبا قانونيا عنهم ، وعلاقته هى أساسا بالمجهز وليس بالشاحنين ، وما يقوم به الربان من أعمال أو تصرفات قانونية ، فهو يقوم بها باعتباره تابعا ونائبا(١) قانونيا للمجهز يسعى لتنفيذ التزامات هذا الأخير على نحو سليم ، وإذا تكبد الربان بعض المصروفات التى تخرج عن تنفيذ التزامات المجهز كبذل عناية خاصة لحماية بعض البضائع التى تكون عرضه للتلف ، أو التعجيل بنقلها أو بيعها ، فإن هذا العمل يعتبر من قبيل الفضالة ويكون للربان أن يسترد ما تكبده من مصروفات من الشاحنين على هذا الأساس وله الحق أن يقاضى الشاحنين استنادا إلى هذا التفسير .

٣٨٥- أما الاتجاه الثانى : وينادى به الفقه الحديث ينظر للربان باعتباره ممثلا قانونيا لجميع ذوى المصالح(٢) فى الرسالة البحرية من مجهز

---

(١) د. على جمال الدين بند ٢٦٤ ، د. أكثم الخولى بند ١١٩ ، د. سمير الشرقاوى بند ٢٣٥ .

(٢) د. أكثم الخولى بند ١٢٠ - ١٢١ ، د. على البارودى بند٨٢ ، د. مصطفى طه بند ٢١٧.

وشاحنين على السواء ويرون أن الربان يستمد سلطته في رعاية مصالح الشاحنين من القانون مباشرة بوصفه مسئولا عن الرسالة البحرية بأكملها(١) .

ونحن من جهتنا نؤيد هذا الرأى الأخير لاتفاقه مع نصوص قانون التجارة البحرية الحالى وخاصة المادة ١٠٨ التى تقول :

(١) « يجب على الربان أن يتخذ الإجراءات الضرورية التى تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوى الحقوق على الشحنة وذلك طبقا للعرف .

(٢) وعلى الربان أن يقوم فى أحوال الضرورة بكل عمل عاجل تقتضية سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة ، ومع ذلك يجب عليه اخطار المجهز قبل أن يقرر القيام بإجراء غير عادى إذا سمحت الظروف بذلك .

فهذا النص يلزم الربان باتخاذ الإجراءات الضرورية للمحافظة على مصالح كافة أصحاب الشأن فى الرسالة البحرية بما فيهم الشاحنين وهذا لا يتيسر إلا إذا كان للربان صفة تمثيله لهم مصدرها القانون وليس العقد وذلك رعاية لمصالحهم .

٣٨٦- نخلص فى النهاية إلى أن الربان يعتبر فى الواقع ممثلا قانونيا لكافة أصحاب المصالح فى الرسالة البحرية أبتداء من الدولة التى يمثلها فى حفظ الأمن والنظام واثبات الوقائع الهامة التى تقع على السفينة ومرورا بمجهز السفينة أو مالكها وانتهاء بالشاحنين والمسافرين على السفينة وان مصدر هذه النيابة هى القانون .

---

(١) د. رفعت فخرى بند ١٣٠ .

الفصل الرابع

مسئولية الربان

٣٨٧- يسأل الربان عما يصدر عنه من أخطاء شخصية مسئولية مدنية سواء فى مواجهة المجهز أو فى مواجهة الغير ، كما يسأل عن اخلاله بواجباته مسئولية تأديبية وجنائية وذلك وفقا للقانون رقم ١٦٧ سنة ١٩٦٠ الخاص بالنظام والأمن والتأديب فى السفينة ، ويسأل ايضا وفقا لقوانين الجمارك عن العجز أو الزيادة الذى يلحق البضائع المشحونة وسوف نتناول هذه المسئولية بأنواعها المختلفة فى مباحث أربعة على الترتيب :

المبحث الأول

مسئولية الربان المدنية

٣٨٨- تنص المادة ١٠٨ من قانون التجارة البحرية على أن يكون الربان مسئولا عن أخطائه ولو كانت يسيره (١) .

---

(١) رددت من قبل نفس المعنى المادة ٣٥ من القانون البحرى الملغى ، كذلك نصت المادة ١٨٤ من نظام المحكمة التجارية السعودى على المسئولية المدنية للربان بقولها « كل ربان أو رئيس سفينة أو أى نوع كان من أنواع المراكب بحالة أدارته الى عهدته يكون مسئولا عن كل خطأ يفعله فى أثناء مأموريته مهما كان خفيفا ومجبورا أيضا على ضمان الأضرار والخسائر » .

كما أكدت المادة ١٨٥ من نظام المحكمة التجارية السعودى على مسئولية الربان التقصيرية فى مواجهة الغير مثل ملاك البضائع بقولها « يكون الربان مسئولا من جهة ضياع وتلف وخراب الأشياء والبضائع التى يتعهد بنقلها ومجبورا بأن يعطى سندا لقبضها واستلامها وهذا السند يسمى بوليسة شحن أو سند حمولة » .

هكذا يسأل الربان عن أخطائه الشخصية الناشئة عن اخلاله بواجباته المترتبة على عقد العمل الذى يحكم علاقته بالمجهز ، ومسئولية الربان فى هذا الفرض تكون مسئولية عقدية ، والأخطاء العقدية التى ترتب مسئولية الربان قد تكون ناشئة عن إخلاله بوظيفته الفنية أو التجارية ، كما لو أهمل فى قيادة السفينة(١) أثناء السفر ، أو صدم سفينة أخرى(٢) بخطأ منه أو وقع عقد لصيانة السفينة بقيمة مبالغ فيها ، كما يسأل الربان أيضا مسئولية تقصيرية عن أخطائه الشخصية قبل الغير ، ويتعين فى هذه الحالة على المضرور اثبات خطأ الربان والضرر الذى أصابه وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر ، وللمضرور أن يرجع بالتعويض على المجهز باعتباره متبوعا ومسئولا عن أخطاء تابعيه ، ويجوز للمجهز أن يرجع بما دفعه من تعويض للغير على الربان ولكن ذلك لا يحدث عملا لعدم ملاءة الربان .

٣٨٩- وقد ثار التساؤل حول مسئولية الربان عن أخطاء الغير كالبحارة والركاب على السفينة والرأى(٣) على أن الربان غير مسئول عما يصدر من البحارة(٤) من أخطاء فى تأدية عملهم رغم قيامه بإختيارهم وتعينهم ، وذلك لأنهم تابعين للمجهز وليس للربان ، ولكن يسأل الربان عن خطأه(٥) الشخصى اذا ثبت صدور إهمال أو تقصير منه سواء فى اختيار هؤلاء المستخدمين أو فى الرقابة والاشراف عليهم ، ونفس الحل ينطبق بالنسبة لركاب السفينة فلا

---

(١) استئناف مختلط فى ٥ فبراير سنة ١٩١٣ بلتان ٢٥ - ١٦٢ .

(٢) د. مصطفى طه بند ٢١٨ .

(٣) د. أكثم الخولى بند ١٢٢ ، د. مصطفى طه بند ٢١٨ .

(٤) نص القاعدة رقم ١/٤/٦ من الجزء الأول من قواعد وتعليمات الموانئ البحرية بالمملكة العربية السعودية على اعتبار مالك أو ربان السفينة مسؤولا مسؤولية مباشرة عن سلوك وتصرفات البحارة فى السفينة أثناء تواجدها فى الميناء ، راجع د. ثروت عبد الرحيم ص١٠٦ .

(٥) د. سمير الشرقاوى ، بند ٢٤٧ .

يسأل الربان عما يصدر عنهم من أفعال على ظهر السفينة ، وانما يسأل فقط عن عدم استعماله سلطة الرقابة والاشراف عليهم ، ويتعين على المضرور فى هذه الحالات اثبات خطأ الربان والضرر الذى أصابه فضلا عن اثبات علاقة السببية بين الخطأ والضرر وهو اثبات صعب بسبب الظروف التى يؤدى فيها الربان عمله فى عرض البحر بعيدا عن رقابة المجهز واشرافه .

المبحث الثانى

المسئولية التأديبية للربان

٣٩٠- يسأل الربان مسئولية تأديبية طبقا للقانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن إذا ارتكب الربان خطأ فنيا فى عمله ترتب عليه وقوع حادث بحرى فيه خطر على الأرواح أو الأموال ، أو كان من شأن هذا الخطأ أن يؤدى الى احتمال وقوع مثل هذا الحادث(١) (مادة ٦ من القانون) ومن أمثلة الأخطاء الفنية التى يمكن أن يرتكبها الربان عدم مراعاة قواعد السير فى البحر(٢) ، أو عدم اتباع تعليمات المرشد أو عدم المحافظة على صلاحية السفينة للملاحة(٣) . والعقوبات التأديبية التى يمكن أن توقع على الربان فى هذه الحالة هى الحرمان من العمل بالسفن مدة لا تزيد على ستة أشهر أو

---

(١) من أمثلة الحوادث البحرية التى يمكن أن تنشأ عن خطأ الربان ويكون فيها خطر على الأرواح أو الأموال التصادم والجنوح أو إنفجار المراجل أو الحريق .

(٢) من هذه القواعد اساءة استعمال الأنوار ليلا أو عدم اطلاق الاشارات الصوتية بالصفارات والاجراس وقت الضباب أو السير بسرعة داخل الموانئ أو اهمال وضع الأنوار أعلى السفينة اذا تعطلت فى البحر راجع مؤلفنا الخطأ فى التصادم البحرى ص٥١ وما بعده . الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة سنة ١٩٩٢ .

(٣) المستشار ، كمال حمدى بند ٣٤٥ .

تأخير الأقدمية أو تأخير الأقدمية وتنزيل الدرجة ، وتتمتع عملا المسئولية التأديبية للربان بحظ (١) أكبر فى التطبيق بالمقارنة بالمسئولية المدنية .

المبحث الثالث

المسئولية الجنائية للربان

٣٩١- وبجانب المسئوليتين المدنية والتأديبية يسأل الربان أيضا من الناحية الجنائية اذا كون الخطأ الصادر من الربان جريمة يعاقب عليها القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ أو قانون العقوبات أو أى قانون أخر ، كما لو نشأ عن خطأ الربان الفنى موت أو جرح انسان الأمر الذى يعاقب عليه قانون العقوبات بالمادة ٢٣٨ .

ومن الجرائم التى يعاقب عليها الربان لمخالفته لأحكام القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ جريمة اساءة استعمال السلطة أو استعمال القوة أو تركها تستعمل نحو شخص مسافر على السفينة وعقوبتها الحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر وبغرامة لا تجاوز عشرون جنيها أو بأحدى هاتين العقوبتين(٢) ، وجريمة ترك أحد البحارة مريضا أو جريحا دون علاجه أو ترحيله(٣) وعقوبتها الحبس مدة لا تزيد على شهر أو بغرامة لا تجاوز عشرين جنيها أو بأحدى هاتين العقوبتين ، جريمة التخلى عن انقاذ سفينة تشرف على الغرق(٤) وعقوبتها الحبس مدة لا تزيد عن ستة أشهر وبغرامة لا تجاوز مائة جنيه أو بأحدى هاتين العقوبتين ، كذلك جريمة نقض الربان عقد تعينه وترك الخدمة وعقوبتها الحبس مدة لا تزيد على

---

(١) د. أكثم الخولى بند ١٢٣ .

(٢) المادة ٢٠ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ .

(٣) المادة ٢١ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ .

(٤) المادة ٢٣ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ .

ثلاثة أشهر وبغرامة لا تجاوز مائة جنيه أو بأحدى هاتين العقوبتين اذا كانت السفينة فى الميناء وغير معرَّضة لأى خطر وتكون العقوبة الحبس مدة لا تزيد على سنتين اذا كانت السفينة فى عرض(١) البحر ، ومع ذلك قد تصل عقوبة الربان الى الاشغال الشاقة أو الاعدام اذا ارتكب فعلا بقصد إغراق السفينة أو حرقها أو تعطيلها وترتب على احد هذه الأفعال موت شخص(٢).

٣٩٢- ولا تنعقد المسئولية الجنائية للربان لارتكابه فعلا مخالف للنصوص الواردة فى القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فحسب بل عند ارتكابه فعلا يشكل جريمة وفقا للقوانين الأخرى ، من ذلك مخالفة الربان لحكم المادة السادسة من قانون التجارة البحرية والتى تعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وغرامة لا تجاوز ثلاثة ألاف جنيه أو أحدى هاتين العقوبتين على كل من المالك والربان فى حالة عدم مراعاة أى منهما الحكم الخاص بوضع اسم السفينة مصحوبا برقم تسجيلها على مكان ظاهر منها وبيان حمولة السفينة الكلية وحمولتها الصافية . كذلك يعاقب جنائيا الربان لأرتكابه جريمة من الجرائم الواردة فى قوانين الأرشاد(٣) ، أو فى قانون البيئة(٤) أو فى قانون سلامة السفن(٥) .

---

(١) المادة ٢٣ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ .

(٢) المادة ١٨ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ .

(٣) القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩ فى تنظيم الارشاد بميناءى الأسكندرية والدخيلة ، والمادة ١٤ من القانون رقم ٤ لسنة ١٩٨٦ فى شأن تنظيم الارشاد فى ميناء دمياط ، كذلك المادة ١٣ من القانون رقم ٦ لسنة ١٩٦٥ فى شأن تنظيم الارشاد فى موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر . وكلها تنص على عقوبة الحبس والغرامة على الربان فى حالة دخول السفينة فى منطة الأرشاد دون الاستعانة بخدمات المرشد .

(٤) القانون رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ فى شأن البيئة ومن هذه الجرائم جرائم عدم الابلاغ عن حادث تسرب الزيت.

(٥) راجع الجرائم الواردة فى قانون سلامة السفن رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ .

وقد قضت محكمة النقض(١) الفرنسية فى قضاء حديث لها بمسئولية ربان السفينة جنائيا بسبب عدم مراعاته شروط السلامة المتعلقة بأمن السفن بالاضافة لعدم مراعاته شرط الجنسية الفرنسية فى الضابط الثانى على السفينة بالمخالفة لقوانين الجماعة الأوربية .

المبحث الرابع

مسئولية الربان عن العجز أو الزيادة فى البضائع المشحونة :

٣٩٣- تأسيسا على حكم(٢) المحكمة الدستورية الصادر فى

---

(١) Cour de cassation c ch. crim 28 novembre 2000, V. D. M. F. 2001 P. 195. et observations Patrick chaunette.

(٢) حكم المحكمة الدستورية فى الدعوى رقم ٧٢ س ١٨ق دستورية والصادر فى ١٩٩٧/٨/٢ منشور بالجريدة الرسمية فى ١٩٩٧/٨/١٤ العدد ٣٣ وقد قضت المحكمة فى هذا الحكم بعدم دستورية ما تضمنته المواد ١١٧،٣٨،٣٧ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ لإعتبار مجرد النقص فى عدد الطرود المفرغة أو محتوياتها عما أدرج فى قائمة الشحن قرينة على تهريبها مستوجبا فرض الغرامة المنصوص عليها فى المادة ١١٧ من هذا القانون ما لم يبرر الربان أو قائد الطائرة هذا النقص ، وبعدم دستورية ما تضمنته المادة ١١٩ من القانون المذكور من تخويل مدير الجمارك الأختصاص بفرض الغرامة المشار اليها ، وقد تأسس هذا القضاء على أن القرائن القانونية مرتبطة أصلا بالمسائل المدنية فإن تقريرها الى غيرها صار أمر دستوريتها محددا على ضوء مساسها بالحرية الشخصية واخلالها بمقوماتها ، وانه من ناحية أخرى فإن الضرائب المنصوص عليها فى المادة ١١٧ هى عقوبة يمثلها الغرامة بما يكون معه ثمة عدوان على اختصاص وولاية واستقلال السلطة القضائية اذ ما أمتد اختصاص السلطة التشريعية فى مجال انشاء الجرائم وتقدير عقوبتها الى احداثها لقرائن قانونية لتحول بين السلطة القضائية ومباشرة مهامها فى نطاق الدعوى الجنائية التي أختصها الدستور بالفصل فيها . وانتهى الحكم فى أسبابه الى أنه لما كانت جريمة التهريب الجمركى من الجرائم العمدية التى لا يجوز إفتراضها ، ولا تتوافر اركانها إلا =

١٩٩٧/٨/٢ والخاص بعدم دستورية بعض مواد قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ والتى كانت تنظم مسئولية الربان عن العجز والزيادة فى البضائع المشحونة واستبدالها بنصوص جديدة بالقانون رقم ١٧٥ لسنة ١٩٩٨ تكون مسئولية الربان عن النقص أو الزيادة فى البضائع المشحونة مسئولية مدنية وجنائية على النحو التالى .

المطلب الأول

المسئولية المدنية للربان عن العجز أو الزيادة فى البضائع المشحونة

٣٩٤- وفقا للمادة ٣٧ المعدلة(١) يلقى المشرع على ربانية السفن وقادة الطائرات ووسائل النقل الأخرى أو من يمثلونهم التزاما بالتحقق من أن

= بإرادة ارتكابها ولا تعتبر الشبهة التى تحيطها ويظن معها الوقوع فيها سلوكا محددا اياه بل توهما لا يقدم به دليل ، ولا تنهض به المسئولية الجنائية ، وكان المشرع قد أقام من مجرد وجود نقص فى عدد الطرود المفرغة أو محتوياتها قرينة على تهريب لا يدفعها المتهمون عنهم الا بتقديمهم ما ينقضها ، فلا يكون إخفاقهم فى نفيها الى تقريرا لمسئوليتهم الجنائية بما يناقض براءتهم ويحول دون انتفاعهم بضمانة الدفاع التى تفترض لممارستها قيام اتهام محدد ضدهم معززا بالبراهين الجائز قبولها قانونا ، واخلالا بالضوابط التى فرضها الدستور فى مجال محاكمتهم وتعديا كذلك على الحدود التى فصل بها بين ولاية كل من السلطتين التشريعية والقضائية ، بما يصم النصوص المطعون عليها فى مجال تطبيقها فى شأن النقص غير المبرر فى عدد الطرود أو محتوياتها . بمخالفة لأحكام المواد ٤١ ، ٦٦ ، ٦٧ ، ٦٩ ، ١٦٥ من الدستور . كذلك أورد الحكم أخيرا أن توافر الصفة الجنائية فى المخالفات الجمركية التى تضمنتها النصوص المطعون عليها مؤداه أن نظرها ، واتباع عقوبتها ، لا يكون إلا عملا قضائيا على ضوء المادتين ٦٦،٦٧ من الدستور .

(١) المادة ٣٧ المعدلة بقانون رقم ١٧٥ لسنة ١٩٩٨ .

مقدار البضائع المشحونة فرطا(١) وعدد الطرود أو محتوياتها مطابق لما هو وارد بقائمة الشحن وذلك حتى يتحقق لديهم العلم اليقين بما فى حيازتهم من بضائع أو طرود وليس ذلك فحسب بل يلزمهم بالمحافظة عليها لحين تسليمها كاملة فى المخازن الجمركية أو فى المستودعات أو الى أصحاب الشأن .

كما يسأل ربانية الشحن عما يطرأ على البضائع المشحونة من نقص أو زيادة ويحدد نطاق هذه المسئولية وفقا للفقرة الثانية من المادة ٣٧ بما يجاوز نسبة التسامح(٢) التى يحددها قرار رئيس مصلحة الجمارك وكذلك بما يجاوز نسبة النقص(٣) الجزئى فى البضاعة الناشئ عن عوامل طبيعية أو نتيجة لضعف الغلافات وانسياب محتوياتها .

---

(١) en vrac .

(٢) قد نص قرار مدير الجمارك رقم ٤ لسنة ١٩٦٣ فى ظل تشريع رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣ فى مادته الأولى على أنه لا يجوز أن تتجاوز نسبة الزيادة فى البضائع المنفرطة (الصب) ١٠٪ ولا أن تتجاوز نسبة النقص فيها ٥٪ ولا تستحق الضرائب والرسوم الجمركية على ما نقص من البضاعة فى حدود هذه النسبة كما لا تستحق أية غرامة عن الزيادة أو النقص فى حدود هاتين النسبتين ..

(٣) ونص القرار فى مادته الثانية على أنه بالنسبة للنقص الجزئى فى مشمول الطرود التى تسلم للجمرك بحالة ظاهرية غير سليمة فلا تكون شركة الملاحة مسئولة عن العجز الناشئ عن عوامل طبيعية أو ضعف العبوات أو ما تقتضية أعمال الشحن أو التفريغ من تسرب بعض المشمول ، وذلك فى حدود نسبة مقدارها ٥٪ من مشمول الطرود ، ما لم يكن النقص ناشئا عن أسباب أخرى ، ففى هذه الحالة تكون شركة الملاحة مسئولة عن النقص فى البضاعة مهما كانت نسبته ولا تستفيد بصدده بأى إعفاء جمركى .

ونسبة السماح فى البضائع المنفرطة والنقص الجزئى فى مشمول الطرود لا تسرى بطبيعة الحال على العجز العددى فى الطرود، نقض مدنى ١٩٩١/٢/٢٥ الطعن رقم ١٧١٥ س٥٤ ق.

٣٩٥- نخلص مما سبق إلى أن المادة ٣٧ سابقة الذكر تقرر مسئولية مدنية مفترضة(١) فى حق الربان لمجرد النقص أو الزيادة فى مقدار البضائع المشحونة فرطا أو عدد الطرود أو محتوياتها ، وتتحقق هذه المسئولية المفترضة أيضا بالنسبة لأصحاب المستودعات الذين تظهر لديهم بضائع زائدة عند جرد هذه المستودعات ، والجزاء المترتب على هذه المسئولية هو التزام الربان بالتعويض سواء فى حالتى النقص أو الزيادة التى تطرأ على البضائع ، وهذا التعويض يستحق الى مصلحة الجمارك .

ويقدر هذا التعويض بمبلغ لا يقل عن نصف(٢) الضرائب الجمركية المعرضة للضياع ولا يزيد عن مثلها فضلا عن الضرائب المستحقة على البضائع الناقصة ، وبتعويض لا يقل عن نصف الضرائب الجمركية المقررة على البضائع الزائدة ولا تزيد عن مثلها .

المطلب الثانى

المسئولية الجنائية للربان عن العجز أو الزيادة فى البضائع المشحونة

٣٩٦- نظمت الفقرة الأولى من المادة ١١٧ من قانون الجمارك رقم ١٧٥ لسنة ١٩٩٨ المسئولية الجنائية للربان عن النقص أو الزيادة فى الشحنة عما أدرج فى قائمة الشحن فى عدد الطرود أو محتوياتها أو البضائع المشحونة فرطا ، مقررة عقوبة الغرامة التى لا تقل عن خمسمائة جنيه ولا تجاوز ألف جنيه على المتسبب عمدا أو عن طريق الإهمال عن النقص أو

---

(١) المستشار كمال حمدى بند ٣٣٤ ص٢٧٣ .

(٢) المادة ١١٧/٢،٣ من القانون رقم ١٧٥ لسنة ١٩٩٨ .

الزيادة فى البضائع المشحونة .

وهذه الغرامة تعتبر عقوبة مستقلة(١) ومتميزة عن التعويض الذى نصت عليه الفقرة الثانية من المادة ١١٧ سابقة الذكر والذى ربطه المشرع بالضريبة الجمركية المهددة بالضياع بالنسبة للبضائع الناقصة أو بالضريبة الجمركية المقررة على البضائع الزائدة .

٣٩٧- ومن الجدير بالذكر أن المشرع فى الفقرة الأولى من المادة ١١٧ لم يعتبر خلافا للنص قبل تعديله أن مجرد النقص أو الزيادة غير المبررين فى الطرود أو البضاعة جريمة معاقب عليها تنعقد بها المسئولية الجنائية لمرتكب الفعل كما كان عليه النص السابق على التعديل ، بل اشترط لانعقاد هذه المسئولية أن يكون النقص أو الزيادة ناشئا عن عمد أو اهمال ، وعبء الاثبات هنا يقع على سلطة الاتهام التى يقع عليها عبء الجريمة بجميع أركانها المادية والمعنوية وذلك حتى يكون المتهم مدركا للتهمة المنسوبة اليه واعيا بأبعادها ، ويستوى لانعقاد المسئولية أن يكون العمد أو الاهمال المؤدى الى النقص أو الزيادة منسوبا الى من كان من القائمين على وسيلة النقل أو من تابعيهم ، فاعلا كان أو شريكا .

٣٩٨- وجريمة نقص البضائع المشحونة أو زيادتها عما ورد فى قائمة الشحن من الجرائم التى يجوز التصالح فيها بين مصلحة الضرائب والجانى بحيث تكتفى المصلحة بالتعويض دون تحريك الدعوى الجنائية ضد الجانى ، وقد نصت على ذلك الفقرة الرابعة من المادة ١١٧ للقانون رقم ١٧٥ لسنة ١٩٩٨ بتقريرها أمرين تحقيقا لهذا الغرض :

---

(١) المستشار كما حمدى نفس المرجع بند ٢٤٣ .

الأول : عدم جواز رفع الدعوى الجنائية أو اتخاذ أية إجراءات فى هذه الجرائم الا بناء على طلب كتابى من رئيس مصلحة الجمارك أو من ينيبه .

والثانى : أن لرئيس مصلحة الجمارك الى ما قبل صدور حكم نهائى فى الدعوى الجنائية التصالح مقابل أداء التعويض بحده الأقصى وانه يترتب على التصالح انقضاء الدعوى الجنائية.

الباب الثالث

البحارة وعقد العمل البحرى

تمهيد :

٣٩٩- نظم قانون التجارة البحرية البحارة وعقد العمل البحرى فى الفصل الثالث من الباب الثانى وذلك فى المواد من ١٠٩ الى ١٣٦ ، وقد خصص المواد من ١٠٩ الى ١١٢ الى بيان المقصود بالبحارة مع تكملتها بالأحكام الخاصة والواردة فى القوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية النافذة فى جمهورية مصر العربية ، كذلك الأعراف البحرية المتبعة فى هذا الخصوص، كما نظم عقد العمل البحرى فى المواد من ١١٣ الى ١٣٦ وسوف ندرس تعريف البحارة والشروط الواجب توافرها فيهم فى **الفصل الأول** من هذا الباب ثم ندرس عقد العمل البحرى فى **الفصل الثانى** منه .

الفصل الأول

البحارة والشروط الواجب توافرها فيهم

٤٠٠- استخدم المشرع البحرى الحالى لفظ البحارة بدلا من لفظ الطاقم البحرى رغم ذيوع اللفظ الأخير فى كثير من الأوساط(١) البحرية وذلك للشك فى عربيته(٢) ، ومع ذلك فمن الفقهاء(٣) من يفضل لفظ الطاقم لذيوعه فى العمل ، وعلى أى حال فيمكن استخدام أى منهما فكلاهما لهما معنى واحد هو مجموع العاملين على ظهر السفينة والذين يربطهم بالمجهز عقد العمل البحرى .

أولا : المراد بالبحارة (٤)les marins

٤٠١- يراد بالبحار كل شخص يرتبط بعقد عمل بحرى أيا كان العمل الذى يؤديه على السفينة ، فيعتبر الربان وهو عميد الملاحين أحد البحارة وذلك بموجب عقد العمل الذى يربطه بالمجهز(٥) ، ولفظ بحار لا يشمل العاملين على السفينة الحاصلين على مؤهلات علمية وخبرات فنية فحسب كضباط السفينة المسئولين عن تسيير السفينة والمهندسين البحريين

---

(١) د. رفعت فخرى بند ١٣٢ .

(٢) راجع المذكرة الايضاحية للقانون البحرى بند ٨٨ حيث ورد فيها أن المشرع استخدم لفظ البحارة بدلا من لفظ الطاقم للشك فى عربيته علما أن القانون الملغى كذلك قانون العمل رقم ١٥٨ لسنة ١٩٥٩ كان يستخدم لفظ الملاح . راجع د. مختار بريرى بند ٢٣٢ هامش (١) .

(٣) د. مصطفى طه بند ٢٢٠ ، د. ثروت عبد الرحيم ص١٠٧ .

(٤) والكلمة التى تقابلها الطاقم . l'equipage

(٥) المادة ١/١٠٩ من قانون التجارة البحرية .

وغيرهم من الضباط الإداريين والفنيين وانما أيضا كل من يعمل على ظهر السفينة ولو كانت طبيعة عمله منقطعة الصلة بالملاحة البحرية كالطباخين ومقدمي الأطعمة والمشروبات وعمال النظافة والمسئولين عن خدمات الترفية ، ويتضح ذلك بجلاء من نص الفقرة الأولى من المادة ١٠٩ بحرى بقولها يعتبر بحارا كل شخص يرتبط بعقد العمل البحرى أيا كان العمل الذى يؤديه على السفينة .

٤٠٢- ولفظ البحارة يشمل عدة أشخاص هم وفقا للقانون رقم ٣٨ (١) لسنة ١٩٨٢ :

١- ربان السفينة وهو رئيس البحارة والمؤهل فنيا لقيادة السفينة وأدارتها ، فهو تابع للمجهز وممثل له فى القيام بالأعمال القانونية التى تقتضيها السفينة والرحلة ، وهو فضلا عن ذلك ممثل للسلطة العامة فى حفظ النظام والأمن على السفينة وفى اثبات وتوثيق الوقائع الهامة التى تقع أثناء الرحلة البحرية .

٢- ضباط الملاحة وهم الأشخاص المؤهلون لقيادة السفينة (كبير الضباط)(٢) وهو يحل محل الربان فى قيامها فى حالة عجز الربان أو غيابه وتسييرها والقيام بالمناورات (الضباط التاليين له فى المرتبة) .

٣- المهندسين البحريين : هم الأشخاص المؤهلين والمسئولين عن ادارة وصيانة وسلامة الآلات المحركة فى السفينة وهم يتدرجون فى الرتب ابتداء من كبير المهندسين وانتهاء بالمهندسين البحريين العاديين .

---

(١) راجع المادة الأولى من القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ فى شأن المؤهلات واعداد الربانيه وضباط الملاحة والمهندسين والبحريين على السفن .

(٢) المادة الأولى من القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ .

ويدخل فى عداد الضباط البحريين ويأخذ حكمهم طبيب(١) أو أطباء السفينة وضابط اللاسلكى وغيرهم من المختصين بالإدارة الداخلية للسفينة .

ويدخل فى مفهوم البحاره فضلا عما سبق ذكرهم كل العاملين على ظهر السفينة سواء لمعاونة الضباط أو المهندسين البحريين فى قيادة السفينة وادارتها أو فى صيانة الآتها كالميكانيكية والوقادين ، كذلك من يقومون بخدمات عامة السائر الموجودين على السفينة كالطهاه(٢) ومقدمى الوجبات والخبازين ، ذلك أن العبرة فى تحديد العاملين فى البحر ليست بنوع الخدمة التى يؤدونها ، وانما بمكان تأدية العمل فرجال الخدمة العامة يباشرون نشاطهم فى ظروف واحدة مع بقية طاقم السفينة ويتعرضون لمخاطر واحدة هى المخاطر البحرية .

ثانيا : المؤهلات والأعداد المطلوبة فى البحارة :

٤٠٣- نظرا لأهمية العمل الذى يقوم به البحارة على ظهر السفينة استلزم المشرع توافر مؤهلات واعداد معينة فيمن يقوم بهذا العمل خاصة الربابنة(٣) والضباط والمهندسين البحريين ، وقد نصت على هذه المؤهلات المادة الثامنة من القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ وذلك اعمالا للمادة ٢/١٠٩ من قانون

---

(١) نصت المادة ٢٨٦ من لائحة الموانئ والمرافىء والمنائر السعودية : على وجوب توافر خدمة طبية بكل سفينة طبقا لشروط القواعد الصحية الدولية لسنة ١٩٦٩ والالتزام بشروط تلك الاتفاقية .

(٢) انظر فى تعاريف أشخاص البحارة المادة الأولى من القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ سابق الذكر .

(٣) تنص المادة ٣٥٠ من لائحة الموانئ السعودية على أنه لا يجوز لأى شخص العمل على السفن السعودية فى وظائف ربان السفينة وضابط سفينة مسؤول عن نوبه وكبير مهندسى السفينة ومهندس بحرى مسؤول عن نوبه ما لم يكن حاصلا على شهادة الأهلية البحرية التى تؤهله للقيام بأعمال هذه الوظيفة .

التجارة البحرية التى تنص على أن تحدد القوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية النافذة فى جمهورية مصر العربية عدد البحارة الذين يجب وجودهم على السفينة والمؤهلات والشروط الواجب توافرها فيهم . ومن المؤهلات المطلوبة شهادة ربان(١) وشهادة ضابط(٢) ملاحة أول وشهادة ضابط ملاحة ثان وشهادة ضابط ملاحة ثالث وشهادة كبير مهندسيين بحريين ويترتب على عدم توافر هذه المؤهلات فى العاملين على السفينة أعتبار السفينة غير صالحة للملاحة ومسئولية(٣) المجهز عن ذلك .

٤٠٤- كذلك حددت المادة الثامنة سالفة الذكر الحد الأدنى الذى يجب الا يقل عنه عدد الضباط والمهندسين على ظهر السفينة ، وهذا الحد يختلف تبعا لحمولة السفينة وتخصيصها هل هى مخصصة لنقل الركاب أو البضائع ، كذلك حسب نوع الملاحة هل هى ملاحة أعالى البحار أو ملاحة ساحلية دولية أو ملاحة ساحلية قصيرة ، كذلك حسب قوة آلات(٤) السفينة ، وهذا الحد الأدنى يمكن زيادته كلما أقتضت طبيعة(٥) السفينة أو ظروف الرحلة

---

(١) تنص المادة ٣٥٢ من لائحة الموانى السعودية على أن شهادة ربان أعالى البحار تؤهل لحاملها قيادة السفن من أية حمولة ومن أى نوع وفى أية رحلة .

(٢) كذلك وفقا للمادة السابقة شهادة ضابط ملاحة أول لسفن أعالى البحار تخول لحاملها شغل وظيفة ضابط ملاحة أول فى سفن أعالى البحار وقيادة سفينة بضائع لأعالى البحار تقل حمولتها عن ٥٠٠ طن وقيادة سفن الملاحة الساحلية .

(٣) د. رفعت فخرى ص٣١٩ .

(٤) المادة الثامنة من القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ والجداول الملحقة به .

(٥) المادة التاسعة من القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ تلزم ربان كل سفينة أن يعوض فى أقرب فرصة النقص الذى يطرأ أثناء الرحلة بالنسبة لعدد ونوعية ضباط الملاحة والمهندسين البحرين الذين يستلزم القانون تواجدهم على ظهر كل سفينة .

ذلك . ويقع على عاتق السلطة البحرية المختصة (ادارة التفتيش البحرى بمصلحة الموانى والمنائر) وذلك بالنسبة لكافة السفن الموجودة فى الموانى المصرية سواء كانت هذه السفن مصرية أو أجنبية . واجب التحقق من استيفاء هذه السفن للشهادات البحرية(١) ، وتنص المادة ١١ من القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ على معاقبة(٢) من يخالف أحكام هذا القانون .

ثالثا : ضرورة الحصول على الاجازات والتراخيص البحرية :

٤٠٥- وفقا للمادة ١/١١٠ من قانون التجارة البحرية لا يجوز لمن يتمتعون بالجنسية المصرية أن يقوموا بأى عمل فى السفن التى تبحر خارج المياه الإقليمية سواء كانت مصرية أو أجنبية إلا بعد الحصول على جواز(٣) بحرى من الإدارة البحرية المختصة وهى ادارة التفتيش البحرى بمصلحة الموانئ والمنائر ، ويستثنى من ذلك من يعملون فى السفن الحربية(٤) . أو

---

(١) المادة العاشرة من القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ ، كذلك تتمتع سلطات التفتيش البحرى بالموانئ السعودية بالحق فى التفتيش على شهادات الربانية والمهندسين البحريين وغيرهم من رجال الطاقم فى السفن السعودية والأجنبية التى تتواجد فى الموانى السعودية .

(٢) والعقوبات المقررة فى هذا الصدد هى الحبس مدة لا تزيد عن سنة والغرامة التى لا تجاوز الفى جنية أو بأحدى هاتين العقوبتين وهذه العقوبات توقع على كل مالك أو مستغل أو ربان يخالف أى حكم من أحكام المواد ٧ ، ٨ ، ٩ من القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ .

(٣) وقد رددت نفس المعنى فى النظام السعودى المادة ٣٣٠ من لائحة الموانئ والمرافق والمنائر على أنه لا يجوز لأى شخص مزاولة أى مهنة فى السفن السعودية التى تقوم برحلات خارج المياة الإقليمية للمملكة إلا بعد الحصول على جواز بحرى ، وحددت المادة ٣٣٩ الشروط اللازمة لمنح الجواز البحرى ، كما بينت اللائحة البيانات التى تدون فيه (م٣٤١) وكذلك اجراءات استخراج الجواز البحرى (المواد ٣٣٤ وما بعدها) .

(٤) المادة ٣٣١ من لائحة الموانئ والمنائر السعودية .

فى السفن الحكومية غير المخصصة لأغراض تجارية ، وتسرى على الجواز البحرى الأحكام المنصوص عليها فى القوانين والقرارات الخاصة بذلك ومنها القانون(١) رقم ٣٢ لسنة ١٩٦١ فى شأن الجواز البحرى والقوانين المعدله(٢) له.

٤٠٦- والجواز البحرى وثيقة رسمية يستخدم للعمل به على السفن التجارية ، ولا يعد الجواز البحرى جواز سفر ، وهو وان كان يخول لحامله السفر للخارج إلا أنه لا يحمل تأشيرات دخول ، كما لا يقوم(٣)جواز السفر العادى مقام الجواز البحرى . كذلك وفقا للمادة ١١١ من قانون التجارة البحرية لا يجوز لأى شخص مصريا كان أو أجنبيا أن يقوم بعمل على سفينة مصرية إلا بعد الحصول على ترخيص(٤) من الجهة الإدارية المختصة (مصلحة الموانئ والمنائر) وفقا للقوانين والقرارات الخاصة بذلك .

كذلك توجب المادة ١١٢ من قانون التجارة البحرية حماية للبحارة المصريين من منافسة العمالة الأجنبية حصول الأجنبى الذى يريد العمل فى سفينة تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو بالإرشاد فى الموانى المصرية الحصول على ترخيص من الإدارة البحرية . وهذا النص يهدف دون شك إلى

---

(١) منشور بالجريدة الرسمية بتاريخ ١٩٦١/٦/١٣ العدد ١٣٢..

(٢) القانون رقم ٨١ لسنة ١٩٦٨ وقرارات وزير النقل البحرى رقم ٥٢ لسنة ١٩٦٨ ورقم ٢٩٣ لسنة ١٩٧١ ورقم ٦ لسنة ١٩٧٨ ثم القرار رقم ١٤٠ لسنة ١٩٨٦ بشأن استخراج الجواز البحرى وتجديده . منشور بالوقائع المصرية بتاريخ ١٩٨٧/٢/٢٥ العدد ٠٤٨.

(٣) المستشار كمال حمدى بند ٣٦٧ .

(٤) وفقا للمادة ٣٥٣ من لائحة الموانى والمنائر السعودية لا يجوز لأى شخص قيادة اللنشات أو الوحدات العائمة التى تعمل بمحرك داخل الموانئ السعودية إلا بعد الحصول على ترخيص بذلك من سلطات التفتيش البحرى بالميناء .

منح بعض الميزات(١) للبحارة المصريين حيث قصر العمل فى السفن التى تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو بالارشاد فى الموانى المصرية عليهم .

رابعاً : جنسية البحارة :

٤٠٧- لم يشترط قانون التجارة البحرية صراحة توافر الجنسية المصرية فمن يقوم بعمل البحاره على السفن المصرية ، ولكن القوانين المكملة لقانون التجارة البحرية كقانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ قضت بشطب تسجيل السفينة التى لا تراعى الأشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحارة وضباط الملاحة والمهندسين أو الاشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين والتى يصدر قرار وزارى بتعيينها ، وقد صدر قرار وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٤(٢) بتعيين هذه الاشتراطات وهو ينص فى المادة الأولى منه على أنه يجب ألا تقل نسبة عدد المصريين من ربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين ومن فى حكمهم كضباط اللاسلكى والأطباء والكتبة والمخزنجية وكذا عن البحاره ومن فى حكمهم كالوقادين والسفرجية والطباخين الذين يعملون بالسفن التجارية المصرية عن ٩٥٪ من مجموع عددهم فى السفينة ولا يقل مجموع مرتباتهم عن ٩٠٪ من مجموع مرتبات هذه الطوائف .

كذلك المادة ١١٢ من قانون التجارة البحرية تحظر على الأجنبى أن يعمل بدون ترخيص من الإدارة البحرية المختصة فى سفن النزهة أو الارشاد أو القطر فى الموانى المصرية مما يعنى توافر الجنسية المصرية فى البحاره الذين يعملون على هذه السفن .

---

(١) المستشار كمال حمدى بند ٣٦٨ .

(٢) صدر هذا القرار فى ١٨ يونيو سنة ١٩٨٤ .

الفصل الثانى

عقد العمل البحرى

تمهيد وخطة بحث :

٤٠٨- النصوص التشريعية المنظمة لعقد العمل البحرى :

نظم القانون البحرى الملغى عقد العمل البحرى فى الفصل الخامس(١) منه فى المواد من ٦٥ إلى ٨٩ تحت عنوان « فى استخدام ضباط السفينة وملاحيها وأجرهم » ولكن نظرا لعدم كفاية هذه القواعد لتنظيم علاقات العمل بين المجهز والبحاره وعدم ملائمتها للتطور الذى أصاب علاقات العمل وظروف الملاحة البحرية المتطورة فقد صدرت محاولات تشريعية أخرى هى اصدار قانون عقد العمل البحرى الفردى وهو القانون رقم ١٥٨ لسنة ١٩٥٩ الذى أهتم بتنظيم عقد العمل الفردى دون أن يتضمن تنظيما شاملا لعلاقات العمل البحرية ، لذلك صدر بعد ذلك تقنين التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والذى حل محل القانون البحرى القديم وقد نظم من جديد فى الفصل الثالث من الباب الثانى الأحكام الخاصة بالبحاره وعقد العمل البحرى متناولا الأحكام العامة فى المواد من ١٠٩ إلى ١١١ ثم نظم عقد العمل البحرى بالتفصيل فى المواد من ١١٣ إلى ١٣٦ ، وهذا التنظيم التشريعى

---

(١) قد نظم نظام المحكمة التجارية السعودى الصادر سنة ١٣٥٠هـ عقد العمل البحرى فى الفصل الخامس من الباب الثانى وذلك فى المواد ٢١٤ إلى ٢٤٠ تحت عنوان « فيما يخص جميع الملاحين الذين يستخدمون فى المراكب وأجرتهم » .

الجديد يتضمن إلغاء ضمنيا(١) للأحكام المتعارضة معه فى القانون رقم ١٥٨ لسنة ١٩٥٩ المنظم لعقد العمل البحرى الفردى ، ولا يقدح فى ذلك ما جاء فى المادة ١/١١٤ من قانون التجارة البحرية الحالى من أنه تسرى على عقد العمل البحرى القوانين المتعلقة بالعمل والتأمينات الاجتماعية فيما لم يرد فى شأنه نص فى هذا القانون وذلك لأن خصوصية عقد العمل البحرى وطبيعة عمل البحاره تقتضى اخضاعهم فى حالة عدم وجود نص فى قانون التجارة البحرية الحالى إلى قانون عقد العمل البحرى الفردى أولا فإذا خلا هذا القانون من حل للنزاع المعروض فيكون قانون العمل الموحد رقم ١٢ لسنة ٢٠٠٣ وقوانين التأمينات الاجتماعية هى الواجب التطبيق على النزاع وذلك حرصا على تمكين العمال البحريين من الإفادة من الحقوق والمزايا المقررة فى هذه القوانين (أى قوانين العمل والتأمينات الاجتماعية) للعاملين عامة(٢) وسوف ندرس عقد العمل البحرى فى ثلاثة مباحث على الترتيب : **المبحث الأول** : فى طبيعة عقد العمل البحرى وانعقاده وكيفية أثباته ، **المبحث الثانى**: الالتزامات الناشئة عن عقد العمل البحرى ، **المبحث الثالث** : إنقضاء عقد العمل البحرى .

---

(١) يرى د. سمير الشرقاوى أن أحكام قانون التجارة البحرية المنظمة لعقد العمل البحرى تلغى ضمنا القانون رقم ١٥٨ لسنة ١٩٥٩ الخاص بعقد العمل الفردى ونحن نرى أن الإلغاء الضمنى قاصر على الأحكام التى ينظمها القانون الحالى أما المسائل التى لم ينظمها فلا مانع بصددها من تطبيق أحكام القانون رقم ١٥٨ لسنة ١٩٥٩إذا كانت هناك حاجة لتطبيقها .

(٢) راجع المذكرة الإيضاحية لمشروع تقنين التجارة البحرية الجديد رقم ٩٠ .

المبحث الأول

فى طبيعة عقد العمل البحرى وانعقاده وكيفية إثباته

أولا : تعريف العقد :

٤٠٩- يقصد بعقد(١) العمل البحرى العقد الذى يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل فى سفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهز أو ربان .

يستفاد من هذا التعريف أن أحكام عقد العمل البحرى تنطبق على الأشخاص الذين يعملون فى سفينة(٢) بالمعنى الذى أشرنا إليه من قبل ، مقابل أجر تحت أشراف مجهز أو ربان وذلك بصرف النظر عن طبيعة العمل الذى يؤديه الشخص على السفينة ، فقد يتعلق بملاحة السفينة وادارتها كعمل الربان والضباط والمهندسين البحريين ، وقد يتعلق بعلاج المرضى أو نظافة السفينة وتقديم الوجبات كعمل الأطباء ومن يتولون الخدمة العامة فيها ، فالمهم أن يتم العمل على سفينة تمارس الملاحة فى البحر ، فلا تسرى أحكام عقد العمل البحرى على التابعين(٣) البريين للمجهز ، كذلك لا تسرى أحكام هذا العقد على العمال الذين يؤدون عملهم فى الموانى أو فى ترسانات بناء السفن

---

(١) المادة ١١٣ من قانون التجارة البحرية ، ويعرف نظام العمل والعمال السعودى الصادر سنة ١٣٨٩هـ عقد العمل البحرى بأنه عقد يجرى بين صاحب سفينة أو ممول سفينة من سفن المملكة لا تقل حمولتها عن ٥٠٠ طن وبين ملاح أو ربان للقيام بالعمل على ظهر سفينة أو لرحلة بحرية معينة .

(٢) المادة الأولى من قانون التجارة البحرية والتى تعرف السفينة بأنها « كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح » .

راجع تفاصيل هذا التعريف بند سابقا وما بعده .

(٣) د. رفعت فخرى بند ١٣٥ .

وصيانتها لأنهم لا يعملون تحت إشراف(١) ربان ولا يدخل نشاطهم فى تسيير سفينة تباشر الملاحة البحرية .

٤١٠- ولكن إذا كانت أحكام عقد العمل البحرى تسرى على الأشخاص الذين يعملون فى سفن بحرية أيا كان تخصيصها (ملاحة تجارية أو ملاحة الصيد أو النزهة) فهى على العكس لا تسرى على العاملين فى السفن الحربية أو تلك المخصصة لخدمة عامة(٢) ، كذلك لا تسرى هذه الأحكام على السفن البحرية الصغيرة التى تقل حمولتها الكلية عن عشرين طنا(٣) وقد جاء فى تبرير(٤) ذلك أن من يعمل على هذه السفن يكون عادة مالكا لها أو شريكا فى ملكيتها وقلما يستخدم عمالا بحريين وإذا أستخدمهم فالغالب أن يكونوا من فئة الصبيان .

ونحن لا نرى صحة هذا التبرير ونرى أن العدالة تفرض على المشرع أن يشمل العاملين على هذه السفن ولو كانوا من الصبية بالحماية التى تنطبق على غيرهم من العاملين على السفن الكبيرة بل قد يكون هؤلاء الصبية أولى بالرعاية من غيرهم من العاملين على السفينة .

ثانياً : تجارية عقد العمل البحرى :

٤١١- وفقا للمادة السادسة من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ يعد عملا تجاريا كل عمل يتعلق بالملاحة التجارية البحرية وخاصة عقود

---

(١) د. سمير الشرقاوى بند ٢٥٦ .

(٢) راجع المادة الثانية من قانون التجارة البحرية .

(٣) المادة ٢/١١٤ من قانون التجارة البحرية .

(٤) راجع المذكرة الإيضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية بند ٩٠ .

استخدام الملاحيين(١) أو غيرهم من العاملين فى السفن .

وعقد العمل البحرى يكون تجاريا بالنسبة للمجهز فحسب وذلك اذا كانت السفينة تجارية أما بالنسبة للمستخدم على السفينة فإن العقد بالنسبة له يكون مدنيا دائما لأنه يستغل مجهوده البدنى والذهنى ، أما اذا كانت السفينة مخصصة للنزهة أو للأغراض العلمية فإن العقد يكون مدنيا بالنسبة للمجهز والبحار معا .

ثالثا : طبيعة عقد العمل البحرى وطرفاه :

٤١٢- يعتبر عقد العمل البحرى أسوة بعقد العمل على وجه العموم عقداً رضائيا ينعقد بمجرد تطابق الايجاب(٢) والقبول على موضوع العقد (وهو العمل على سفينة معينة مقابل أجر محدد) فهو لا يستلزم شكل معين لانعقاده .

وكسائر العقود يجب أن يتوافر فى العقد شروط انعقاده وهى الرضاء السليم الخالى من العيوب والمحل(٣) الممكن والمشروع(٤) والسبب المشروع(٥) والأهلية اللازمة للتعاقد ، فلا يجوز للقاصر أن يكون مستخدما على السفينة الا بإذن من وليه أو وصيه(٦) .

---

(١) رددت من قبل نفس المعنى المادة الثانية من قانون التجارة الملغى الصادر سنة ١٨٨٣ قبولها « يعتبر بحسب القانون عملا تجاريا » كل اتفاق أو شارطة على ماهيات الملاحيين وأجرهم واستخدام البحريين فى السفن التجارية .

(٢) المادة ٨٩ من القانون المدنى .

(٣) المادة ١٣٢من القانون المدنى .

(٤) المادة ١٣٥ من القانون المدنى .

(٥) المادة ١٣٦ من القانون المدنى .

(٦) د. سمير الشرقاوى بند ٢٦٠ .

وطرفا عقد العمل البحرى هما المجهز والبحار وقد يتم ابرام العقد بين الربان والبحارة وحينئذ لا يكون الربان طرف فى العقد وانما هو يبرم العقد بصفته نائبا قانونيا عن المجهز ، وفى هذا الفرض تنصرف آثار العقد الى المجهز ويشترط القانون عدة شروط فى البحار لإبرام عقد العمل وهذه الشروط بعضها حددته القواعد العامة كأهلية التعاقد وبعضها حددها القانون البحرى وسبق دراستها عند الحديث عن البحارة فنرى الإكتفاء بالإحالة اليها(١) .

رابعا : اثبات عقد العمل البحرى :

٤١٣- تنص المادة ١١٥ من قانون التجارة البحرية على أن لا يثبت عقد العمل البحرى الا بالكتابة(٢) ، ومع ذلك يجوز للبحار وحده اثباته بجميع طرق الاثبات .

ويستفاد من هذا النص أنه يشترط الكتابة لاثبات عقد العمل البحرى من المجهز فى مواجهة البحار أما فيما يتعلق بإثبات العقد من قبل البحار فى مواجهة المجهز فهو يتم بكافة طرق الاثبات كشهادة الشهود أو طلب حلف اليمين للمجهز أو الربان ، وهذا النص يتأسس على أن عقد العمل البحرى

---

(١) راجع البنود من ٣٤٩ الى ٣٥٢ .

(٢) نصت المادة ٦٥ من قانون التجارة البحرى الملغى على شرط الكتابة لاثبات العقد دون تمييز بين طرفى العقد وكذلك نظام المحكمة التجارية السعودى الماذة ٢١٤ .
كما ينص نظام العمل والعمال السعودى فى الفصل الثالث الخاص بأنواع عقود العمل على ضرورة اثبات عقد العمل البحرى بالكتابة بقوله « يجب أن يحرر عقد العمل البحرى من أربع نسخ تسلم أحداها للربان والثانية للملاح (وهو كل شخص يعمل على ظهر السفينة ويخضع لربانها وأوامره) والثالثة تودع لدى خفر السواحل والرابعة لدى وكالة وزارة العمل .

عمل تجارى مختلط فهو مدنى بالنسبة للبحار ولذلك يجب اثباته فى مواجهته بالكتابة . وتجارى بالنسبة للمجهز فيجب اثباته فى مواجهته بكافة طرق الاثبات وقد راعى المشرع من ناحية أخرى تيسير الاثبات على البحار لأنه قد يكون فى عجله من أمره ويقبل العمل دون تحرير عقد فأجاز له حماية له فى مواجهة المجهز اثبات العقد بكافة طرق الاثبات .

والكتابة كما رأينا شرط لاثبات العقد وليس لصحته فالعقد كما أشرنا عقدا رضائيا وليس شكليا فهو ينتج أثاره بين طرفيه بمجرد تطابق الإيجاب والقبول ولو لم يكن مكتوبا .

واذا نجح البحار فى اثبات العقد ولكن عجز عن اثبات شروطه كلها أو بعضها ففى هذه الحالة يفترض أن المتعاقدين اتجهت ارادتهما الى اتباع العرف السائدفى محل(١) إبرام العقد ، وقد كان القانون البحرى الملغى(٢) ونظام المحكمة(٣) التجارية السعودى ينصان على ذلك .

٤١٤- وفيما يتعلق بعدد نسخ عقد العمل البحرى تقضى المادة ١/١١٦ بحرى على أن يحرر عقد العمل البحرى من ثلاث نسخ تسلم إحداها

---

(١) المستشار كمال حمدى بند ٣٩٣ .

(٢) تنص المادة ٦٥ من قانون التجارة البحرية « فإن لم توجد مشارطة بالكتابة ولم تذكر شروط الاستخدام فى الدفتر المذكور يعتبر أن المتعاقدين أرادا اتباع عرف المحل الذى حصل فيه الاستخدام » .

(٣) كذلك رددت المادة ٢١٤ من نظام المحكمة التجارية السعودى نفس المعنى بقولها شروط استخدام الربان والضباط وجميع الملاحين يصادق عليها وتثبت بدفتر الملاحين أو بالشرطيات المحددة من الطرفين ، انما اذا كانت المقاولات غير خطية ولم يذكر شئ مما يتعلق بها فى دفتر الملاحين أصلا فتجرى حينئذ تطبيق الحركة وفقا للأصول والقاعدة المعمول بها فى المحل الذى أخذ الملاحون فيه للخدمة .... »

لرب العمل وتودع الثانية بالادارة البحرية المختصة وتسلم الثالثة الى البحار الا اذا كان العقد مشتركا فيحتفظ رب العمل بهذه النسخة الأخيرة ، وللبحار أن يحصل على مستخرج بما يخصه فيها من بيانات وتنص المادة ٢/١١٦(١) بحرى على البيانات الواجب أن يتضمنها عقد العمل البحرى وهى تاريخ العقد ومكان ابرامه ومدته واسم البحار وسنه وجنسيته وموطنه ونوع العمل الذى ألتزم بأدائه وأجره وكيفية تحديده ورقم وتاريخ ومكان اصدار الجواز البحرى والترخيص البحرى ، واذا كان العقد بالرحلة وجب أن يبين فيه تاريخ السفر والميناء الذى تبدأ منه الرحلة والميناء الذى تنتهى فيه .

وأخيرا تلزم المادة ٣/١١٦ من قانون التجارة البحرية رب العمل بأن يسلم البحار ايصالا بما يكون قد أودعه من أوراق وذلك حماية للربان فى مواجهة رب العمل .

---

(١) ينص نظم العمل والعمال السعودى على أن يبين فى عقد العمل البحرى تاريخ إبرامه ومكانه واسم الملاح ولقبه وسنه وجنسيته وموطنه والعمل الذى يلتزم به وأجره والشهادة التى تؤهله للعمل فى الملاحة البحرية والتذكرة الشخصية والبحرية - واذا كان العقد مخصصا لرحلة واحدة يتعين ذكر تاريخ السفر ومكانه وتحديد المدينة أو المرفىء البحرى الذى تنتهى عنده الرحلة وفى أى مرحلة من مراحل تفريغ السفينة أو تحميلها فى هذا المرفىء ينتهى العقد .

المبحث الثانى

الالتزامات الناشئة عن عقد العمل البحرى

٤١٥- يترتب على عقد العمل البحرى التزامات متبادلة على عاتق كل من البحار والمجهز وسوف نتناول هذه الالتزامات فى مطلبين متتابعين : المطلب الأول التزامات البحار والمطلب الثانى التزامات المجهز .

المطلب الأول

التزامات البحار

أولاً - الالتزام بأداء العمل المتفق عليه :

٤١٦- وفقا للمادة ١/١١٧ من قانون التجارة البحرية يلتزم البحار بأداء العمل المتفق عليه فى العقد ، ويجب على البحار أن يراعى فى أدائه لهذا العمل عناية الشخص المعتاد ، ويتم أداء البحار لعمله تحت إشراف رؤسائه وربان السفينة ، ولا يجوز لرب العمل أن يكلف البحار بأداء عمل أخر غير العمل المتفق عليه إلا إذا أقتضت الضرورة ذلك ، ومن حالات الضرورة هذه تعرض السفينة للخطر (كخطر الغرق أو الجنوح أو اشتعال النار فيها) فيلتزم البحار فى هذه الحالة بانقاذ السفينة والأشخاص الذين يوجدون عليها والشحنة ، وقيام البحار بهذا العمل الإضافى(١) يكون مقابل مكافأة تشجيعا له ، ويجب ألا تقل هذه المكافأة عن الأجر المقابل للساعات التى استغرقها العمل .

---

(١) المادة ٢/١١٧ من قانون التجارة البحرية .

٤١٧- ويتعرض البحار لتوقيع الجزاء عليه إذا أخل بالتزامه بأداء العمل المتفق عليه مع رب العمل ، وهذا الإخلال قد يتخذ شكل الامتناع عن أداء العمل أو الاهمال فى تنفيذه ، والجزاء الذى يتعرض له البحار هو الفصل من الخدمة(١) ، وقد لا يكتفى المجهز بالفصل بل يطالب البحار بالتعويض إذا لحقه ضرر من جراء اهماله فى عمله .

وفضلا عن إمكانية فصل البحار ومطالبته بالتعويض عن اخلاله بالتزاماته الناشئة عن عقد العمل أجاز القانون رقم ١٦٧(٢) لسنة ١٩٦٠ فى شأن النظام والأمن والتأديب فى السفن معاقبة البحار جنائيا إذا ترتب على اهماله فى عمله تعطيل الرحلة البحرية أو تعرض السفينة للخطر .

ويدخل فى التزام البحار بأداء العمل المتفق عليه تكريسه لوقته وجهده لخدمة السفينة وعدم القيام بعمل لحسابه الخاص ، فلا يجوز للبحار سواء كان ربانا للسفينة أو غيره ممن يعملون عليها أن يقوم بشحن بضاعة فى السفينة

---

(١) راجع المادة ١٣٢ من قانون التجارة البحرية .

(٢) تنص المادة ١٣ من القانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ على أن يعاقب بالحبس مدة لا تزيد عن ثلاثة أشهر وبغرامة لا تتجاوز عشرين جنيها أو باحدى هاتين العقوبتين أى فرد من طاقم السفينة (البحاره) يكون قد ارتكب أحد الأفعال الآتية :

(١) ترك بلا عذر مقبول المكان المخصص له قبل أن يحل محله خلفه .

(٢) تغيب عن السفينة حين كان مكلفا بعمل عند الدفة أو فى محل أرصاد أو مركز مناورة أو طرسه.

(٣) ثبت عدم وجوده فى السفينة دون عذر مقبول فى الوقت المحدد لإتخاذ إجراءات الإبحار من أى ميناء غير ميناء التسجيل .

(٤) رفض الإذعان لأمر صدر إليه فيما يتعلق بسير العمل فى السفينة أو المحافظة على النظام فيها.

(٥) ارتكب أعمالا متكررة تنطوى على العصيان .

لحسابه الخاص إلا بإذن من رب العمل ، ويترتب على مخالفة هذا الحظر إلزام المخالف بأن يدفع لرب العمل أجرة نقل البضائع التى شحنت مضافا إليها مبلغ(١) يعادلها ، وللربان أن يأمر بإلقاء هذه البضائع فى البحر إذا كانت تهدد سلامة السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها أو الشحنة أو تستلزم أداء غرمات أو نفقات(٢) .

ثانيا : الالتزام بالطاعة والسلوك السليم :

٤١٨- يلتزم البحار فى أداؤه لعمله على ظهر السفينة بطاعة رب العمل سواء كان هو المجهز أو الربان ليس ذلك فحسب بل يلتزم بطاعة رؤساؤه المباشرين بحسب نوع العمل الذى يؤديه ، ومن مظاهر هذه الطاعة البقاء على ظهر السفينة طوال الرحلة وعدم مغادرتها إلا بإذن من رؤسائه وقد أكدت هذا المعنى بوضوح المادة ١١٧ من قانون التجارة البحرية بقولها « يجب على البحار القيام بالعمل المتفق عليه وإطاعة أوامر رؤسائه فيما يتعلق بخدمة السفينة ولا يجوز له مغادرتها إلا بإذن » وطاعة البحار لرب العمل نتيجة طبيعية لرابطة التبعية(٣) والخضوع الناشئة عن عقد العمل

---

(١) ويختلف القانون البحرى الحالى عن كلا من القانونين البحرى الملغى (م٦٦) ونظام المحكمة التجارية السعودى الحالى (م٢١٥) واللذان يجيزا مصادرة البضائع المشحونة من البحاره بغير اذن مالك السفينة ، أما القانون الحالى كما رأينا فقد أكتفى بدفع البحار ضعف مبلغ أجرة النقل طالما أن البضائع لا تهدد أمن السفينة أو سلامتها .

(٢) المادة ١١٨ من قانون التجارة البحرية .

(٣) راجع المادة ٥٦/ب من قانون العمل الموحد رقم ١٢ لسنة ٢٠٠٣ والتى تنص على أنه « يجب على العامل أن ينفذ أوامر وتعليمات صاحب العمل الخاصة بتنفيذ الواجبات التى تدخل فى نطاق العمل المنوط به إذا لم يكن فى هذه الأوامر والتعليمات ما يخالف العقد أو القانون أو اللوائح أو الآداب العامة ولم يكن فى تنفيذها ما يعرض للخطر ... » .

البحرى ، وهذه الطاعة مشروطة بأن تكون أوامر رب العمل تدخل فى حدود المهام المكلف بها البحار ولا تتعارض مع النظام العام وحسن الآداب ، وقد قرر المشرع جزاءات تأديبية وجنائية توقع على البحار الذى يخل بإلتزامه بالطاعة أو يأتى سلوكا غير سليم على ظهر السفينة ، ومن هذه الجزاءات التأديبية ما تنص عليه المادة الثانية من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن النظام والتأديب فى السفن من عقوبات تأديبية تتراوح بين الحجز من يوم إلى أربعة أيام أو بغرامة تتراوح بين مرتب أو أجر يوم إلى أربعة أيام لكل فرد من البحاره يرتكب أحد المخالفات الآتية : عدم إطاعة أمر يتعلق بالخدمة ، عدم احترام الرؤساء ، ادخال مشروعات روجية خلسه للياخرة لإستهلاكها فيها ، السكر فى السفينة ، المشاجرات فى عرض البحر وبوجه عام كل عمل يكون فيه إخلال بالنظام أو بخدمة السفينة.

كذلك من الجزاءات الجنائية التى توقع على البحار ما نصت عليه المادة ٢٣ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ من توقيع عقوبة الحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر وبغرامة لا تجاوز عشرون جنيها أو احدى هاتين العقوبتين وذلك إذا أرتكب البحار أعمالا متكررة وتنطوى على العصيان أو رفض الإذعان لأمر صدر إليه فيما يتعلق بسير العمل فى السفينة أو المحافظة على النظام فيها .

المطلب الثانى

التزامات المجهز

٤١٩- نظم قانون التجارة البحرية الحالى التزامات المجهز نحو البحار فى المواد من ١١٦ إلى ١٣٦ وهذه الالتزامات هى : الألتزام بأداء أجر البحار ، الالتزام بغذاء البحار وإيوءه ، الالتزام بعلاج البحار ، الالتزام

بإعادة البحار . الالتزام باداء نفقات دفن البحار ومكافأته إذا كانت وفاته بسبب الدفاع عن السفينة . وسوف نتناول هذه الالتزامات بالتفصيل فى البنود التالية.

أولاً - الالتزام بأداء أجر البحار :

٤٢٠- يعتبر التزام المجهز بأداء أجر البحار من أهم الالتزامات الناشئة عن عقد العمل البحرى ، وقد عالج قانون التجارة البحرية هذا الالتزام بالتفصيل فى المواد من ١١٩ إلى ١٣٤ من قانون التجارة البحرية ، وهذه المواد يكملها القرارات(١) الوزارية التى أحالت إليها نصوص القانون فى هذا الخصوص .

المادة ١/١١٩ تقضى بإلتزام رب العمل بأداء أجور البحاره فى الزمان والمكان المعينين فى العقد أو اللذين يقضى بهما العرف البحرى.

أ - كيفية تحديد أجر البحار :

٤٢١- ويكون تعيين الحد الأدنى لأجور ومرتبات البحارة بالسفن المصرية ، كما يكون تعيين علاواتهم وبدلاتهم ومكافأتهم وكيفية أدائها وترقياتهم وإجازاتهم بقرار يصدر من الوزير المختص (م٢/١١٩) ، كذلك تضاف أثناء السفر إلى أجرة البحاره المبين فى العقد نسبة يعين حدها الأدنى الوزير المختص (م١٢٠ بحرى) وذلك مقابل اغتراب البحار

---

(١) من القرارات الوزارية المنظمة لأجور إلبحاره قرار وزير النقل البحرى رقم ٣٧ لسنة ١٩٧٨ المتعلق بنظام أجور العاملين بالسفن التجارية بقطاع النقل البحرى المعدل بالقرار رقم ١٥٥ لسنة ١٩٧٩ وقرار وزير النقل البحرى رقم ١١٨ لسنة ١٩٨٤ بشأن وظائف وأجور العاملين على السفن التجارية التى تعمل فى أعالى البحار من الوحدات الاقتصادية التابعة لوزارة النقل البحرى ، والمعدل بالقرارات أرقام ١٠٦ لسنة ١٩٨٥، ١٢٩ لسنة ١٩٨٦ ، ١٠٠ لسنة ١٩٨٨ .

ويحدد أجر البحار أما باليوم أو الشهر أو الرحلة ، وفى الماضى كان يحدد الأجر بنسبة من الأرباح أو من أجرة السفينة(١) ولكن هذه الوسيلة لتحديد الأجر لم يعد لها محل فى العصر الحديث ، وأجره السفينة فى السفن المصرية غالبا تحدد بالشهر ، ويتميز هذا الأسلوب فى تحديد الأجر بأن أجر البحار يكون ثابت ولا يتغير إلا طبقا للقانون ، وان البحار يحصل على أجره سواء كان على ظهر السفينة أو على البر ، وأنه لا أثر لتطويل الرحلة أو تقصيرها أو الغائها لأى سبب على الأجر(٢) .

ب - أثر الظروف التى تطرأ على الرحلة على تحديد أجر البحار :

٤٢٢- وقد واجهت المادة ١٢١ الفرض الخاص بتحديد أجر البحار بالرحلة وبينت أثر تقصير الرحلة أو أطالتها أو تأجيلها بفعل المجهز أو الربان على أجر البحار .

فإذا تم تقصير(٣) الرحلة بفعل المجهز أو الربان عما هو متفق عليه مع البحار فإن أجره البحار لا تخفض بفعل هذا التقصير ويستحق أجرته كاملة .

ولكن إذا تقرر إطالة(٤) الرحلة عما هو متفق عليه كما لو مرت

---

(١) د. مصطفى طه بند ٢٣٢ .

(٢) المستشار كمال حمدى بند ٤٠٥ .

(٣) تضمن نظام المحكمة التجارية السعودى حكما شبيها بحكم القانون المصرى فى حالة تقصير الرحلة وذلك بقوله فى المادة ٢٢٠ منه « إذا تفرعت السفينة قصدا فى محل أقرب من المحل المبين فى سند مقاولة النولون فلا تنزل بسبب ذلك الأجرة المشروطة للملاحين المرتبطين للسفر بتمامها » .

(٤) تضمن نظام المحكمة التجارية السعودى حكما شبيها بحكم القانون المصرى فى حالة إطالة الرحلة وذلك بقوله فى المادة ٢١٩ منه « إذا طال سفر السفينة وزيد عن قصد فحينئذ تزاد أجرة الملاحين المستخدمين للسفره بتمامها حسب الزيادة الحاصلة .

السفينة بموانى لم تكن داخله فى خط سيرها فإنه يترتب على ذلك زيادة أجر البحار بحسب نسبة الزيادة فى طول الرحلة ومدتها ، كذلك إذا تم تأجيل السفر عن ميعاده المحدد بفعل المجهز أو الربان فيستحق البحار اجرا اضافيا عن مدة تأجيل الرحلة .

وحرصت المادة ١٢١ من القانون على التأكيد على حقيقة هامة هى حرمان الربان من الاستفادة من زيادة الأجر بسبب تأجيل السفر أو إطالته إذا كان التأجيل أو إطالة الرحلة قد تما بفعل الربان أو خطأه لأنه لا يجوز للمخطئ أن يستفيد من خطأه ، بل يجوز للمجهز ان يرجع على الربان بالتعويض عن الأضرار التى لحقته من جراء تأجيل الرحلة أو إطالتها بخطأه ونرى أن التعويض المناسب هو تحميله فروق الأجور التى دفعت للبحاره بسبب تأجيل السفر أو إطالة الرحلة .

الغاء الرحلة :

٤٢٣- تعرضت المادة ١٣٣ من قانون التجارة البحرية للفرض الذى تلغى فيه الرحلة البحرية فلا تبدأ أصلا ، أو تتوقف ولا تستأنف بعد بدءها لقوة قاهرة ، وقررت حق البحار المعين بالرحلة فى الحصول على أجرة عن الأيام التى قضاها فعلا فى خدمة السفينة دون بقية أيام الرحلة على أن يكون له الحق فى الحصول على أية مكافأة أخرى أو تعويض عن انقضاء عقده قبل اتمام الرحلة المتفق عليها ، ويستفاد من هذا النص بمفهوم المخالفة أنه إذا كان إلغاء الرحلة أو عدم اتمامها راجع إلى خطأ المجهز أو أحد تابعية (الربان مثلا) فإن البحار يستحق تعويضا(١) عن انهاء عقده قبل بدء الرحلة أو قبل إتمامها .

---

(١) د. سمير الشرقاوى بند ٢٧١ :

٤٢٤- وقد تعرضت المادة ١٢٢من قانون التجارة البحرية للظروف التى تطرأ على حياة البحار أثناء الرحلة وأثرها على التزام المجهز بدفع الأجرة . فقضت بأنه إذا كان البحار معينا بالرحلة فى الذهاب وحده التزم رب العمل بأداء كامل أجره البحار إذا توفى بعد بدء السفر ، أما إذا كان البحار معينا للذهاب والأياب معا التزم رب العمل بأداء نصف أجره إذا توفى أثناء الذهاب أو فى ميناء الوصول وبأداء كامل الأجر إذا توفى أثناء الأياب .

وقد يثار خلاف حول وقت بدء(١) الرحلة ونحن نرى أن السفينة تكون بدأت رحلتها متى غادرت الميناء الراسية فيه أيا كان الوقت الذى مر منذ مغادرتها الميناء ولو كان ساعات قليلة . وايا كانت المسافة التى قطعتها ولو كانت أميالا محدوده .

٤٢٥- وقد استحدثت المادة ١٢٣ من قانون التجارة البحرية حكما جديدا لصالح البحار ومن يعولهم . لم يكن معروفا من قبل فى ظل القانون الملغى(٢) ، وهذا الحكم مقتضاه جواز حصول البحار الذى تقرر سفره على سلفه على أجره فى حدود ربع الأجر الأصلى(٣) ، ويجب أن يذكر بيان عن هذه السلفه فى دفتر البحاره أو دفتر الحوادث الرسمى حسب الأحوال ويوقعه البحار .

---

(١) يرى البعض أن السفر لكى يعتبر قد بدأ يجب أن تكون السفينة قد ابحرت ومضى على ملاحتها أربع وعشرين ساعة على الأقل . راجع د. على يونس العقود البحرية ص١٧٩ هامش (٢) .

(٢) وهذا الحكم ليس معروفا أيضا فى ظل نظام المحكمة التجارية السعودى الحالى والصادر فى ١٥ محرم سنة ١٣٥٠ هـ .

(٣) وهو الأجر المحدد فى العقد دون أن يشمل البدلات والمكافآت بما فيها بدل الاغتراب.

ورعاية من المشرع لمصلحة الأشخاص الذين يقوم البحار بالإنفاق عليهم أجاز المشرع بتفويض من البحار أداء السلفة لزوجته وأولاده أو اصوله أو فروعه وكذلك الأشخاص الذين يقيمون معه ويتولى الأنفاق عليهم ، ليس ذلك فحسب بل لم يجز المشرع استرداد هذه السلفه من البحار أو ممن يقوم بالانفاق عليهم بعد ذلك مهما كانت الظروف وذلك إذا تم إلغاء عقد البحار لأى سبب كان ولو كان الإلغاء بفعل البحار نفسه حتى ولو كان هناك إتفاق على جواز الآسترداد(١) ، إذ الغالب أن تكون السلفه قد انفقت فى الشئون الضرورية للبحار أثناء غيابه ومن الصعب أعادتها للمجهز .

أحكام الوفاء بالأجر وضماناته :

أ - أحكام الوفاء بالأجر :

٤٢٦- يلتزم المجهز بأداء أجور البحاره فى الزمان والمكان المعينين فى العقد أو اللذين يقضى بهما العرف(٢) .

ويستفاد من هذا النص أن على المجهز أن يؤدى للبحاره أجورهم فى الزمان والمكان المتفق عليهما فى العقد بين المجهز والبحار ، فقد يكون مكان ووقت دفع الأجر هو مكان وزمان بدء الرحلة البحرية ، أو مكان وزمان نهايتها أو فى نهاية كل شهر إذا كان الأجر بالمشاهرة ، وإذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق فيكون الرجوع إلى العرف البحرى السائد فى هذا الخصوص ، أما إذا لم يوجد مثل هذا العرف فلا مفر من الرجوع إلى أحكام قانون العمل(٣)

---

(١) وذلك حتى لا تكون السلفه وسيلة للضغط على البحار بأية صورة راجع المستشار كمال حمدى بند ٤١٤ هامش (٣) .

(٢) انظر المادة ١/١١٩ من قانون التجارة البحرية .

(٣) راجع المواد ٣٤ وما بعدها من قانون العمل الموحد رقم ١٢ لسنة ٢٠٠٣ .

والتى تقضى بأن الأجور تؤدى فى أحد أيام العمل وفى مكانه . وتؤدى الأجور وغيرها من المبالغ المستحقة للملاح بالعملة المتداولة قانوناً(١) ، على أنه إذا أستحقت والسفينة خارج المياه الإقليمية جاز ادؤها بالعملة الأجنبية بشرط قبول الملاح ذلك كتابة .

ب . ضمانات الوفاء بأجر البحار :

٤٢٧- لما كان أجر البحار هو مورد رزقه الأساسى الذى يعتمد عليه فى معاشه هو وأسرته فقد قرر له المشرع عدة ضمانات لحمايته فى الحصول على هذا الأجر وذلك سواء فى مواجهة دائنى المجهز أو فى مواجهة دائنى البحار نفسه ، وهذه الضمانات هى الأمتياز المقرر لأجور البحاره وعدم جواز الحجز على مرتب البحار إلا فى حدود معينة .

٤٢٨- أما فيما يتعلق بالأمتياز(٢) المقرر لأجور البحاره فقد نص

---

(١) راجع المادة الثامنة والثلاثون من قانون العمل الموحد وعلى ذلك نص ايضا نظام العمل والعمال السعودى بقوله « تدفع جميع استحقاقات الملاح بالعملة الرسمية ويجوز دفعها بالعملة الأجنبية إذا استحقت والسفينة خارج المياة الإقليمية وقبل الملاح ذلك كتابة .

(٢) تضمنت المادة ١٥٤ من نظام المحكمة التجارية السعودى حكما مشابهاً للحكم الوارد فى المادة ٢٩ من قانون التجارة البحرية فيما يتعلق بتقرير أمتياز أجور البحاره وهى تنص فى هذا الصدد على ما يلى « الديون المبينة فيما يلى يرجح بعضها على بعض وتعد ممتازة بحسب الترتيب الآتى : سادسا أجرة القيودات ومعاشات الملاحين الذين كانوا يديرونها فى سفرها الأخير ، والفرق بين القانونين المصرى والسعودى هو أن المشرع المصرى جعل أجور الملاحين تتمتع بإمتياز من المرتبة الثالثة بعكس المنظم السعودى الذى جعله من المرتبة السادسة ، كذلك المشرع المصرى جعل الأمتياز يشمل كافة مستحقات البحار الناشئة عن الرحلات التى تتم خلال عقد عمل واحد أما المنظم السعودى فقد قصر الأمتياز على مستحقات الملاحين فى الرحلة الأخيرة فحسب .

عليه قانون(١) التجارة البحرية بقوله « تكون حقوق ممتازه دون غيرها : الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحاره وغيرهم مما يرتبطون بعقد عمل على السفينة . ولا يضمن هذا الأمتياز الأجر المستحق للبحار نظير عمله فحسب وإنما يشمل كافه مستحقاته الناشئة عن عقد العمل البحرى . كالمكافآت والتعويضات ومصروفات العلاج والترحيل والبدلات ، وتعتبر هذه الديون فى مرتبة واحدة إذا تعددت بحيث تشترك فى التوزيع بنسبة كل دين منها.

ومحل(٢) هذا الأمتياز هو السفينة وملحقاتها يستوى فى ذلك أن تكون ملكا للمجهز أم لا وكذلك جميع أجور النقل المستحقة عن الرحلات التى تتم خلال عقد عمل واحد وليس أجور الرحلة الأخيرة فحسب .

٤٢٩- وتقرير هذا الأمتياز لصالح البحار يتعلق بالنظام العام فلا يجوز للبحار التنازل عنه فى عقد العمل البحرى .

أما بخصوص عدم جواز الحجز على أجر البحار فتقضى المادة ١٢٤ من قانون التجارة البحرية على أنه « لا يجوز الحجز على أجر البحار أو النزول عنه إلا فى الحدود المبينة فى قوانين العمل ، وعلى ذلك يجب الرجوع فى هذا الخصوص إلى القواعد التى تضمنتها المادة ٤٤ من قانون العمل الموحد رقم ١٢ لسنة ٢٠٠٣ .

ثانيا : الالتزام بغذاء البحار واقامته فى السفينة :

Nourriture et logement

٤٣٠- نظرا لأن البحار يؤدى عمله عادة فى عرض البحر وعلى

---

(١) المادة ٣/٢٩ من قانون التجارة البحرية .

(٢) المادة ٣١ من قانون التجارة البحرية .

ظهر أحدى السفن فقد فرض المشرع(١) البحرى على المجهز التزاما بتدبير غذاء واقامة للبحار فى السفينة التى يعمل عليها ، على أن يكون ذلك بدون مقابل يدفعه البحار ، ويتم تنفيذ هذا الالتزام وفقا للقوانين(٢)والقرارات(٣) الخاصة بذلك والواقع أن هذا الالتزام بشكل اضافة جديدة من قانون التجارة البحرية الحالي تأثرا منه بالتشريعات الحديثة والاتفاقات الدولية فى هذا المجال ، وذلك خلافا للقانون البحرى الملغى(٤) الذى لم يتضمن هذا الالتزام.

وقد ابرمت اتفاقية(٥) دولية عام ١٩٤٦ بخصوص تأمين غذاء للبحار على ظهر السفينة ، كذلك أبرمت اتفاقية سنة ١٩٦٤ الخاصة بتهيئة إقامة ملائمة للبحار على السفينة .

---

(١) أنظر المادة ١٢٥ من قانون التجارة البحرية .

(٢) المادة ١١من القانون رقم ١٥٨ لسنة ١٩٥٩ كانت تنص فى شأن عقد العمل البحرى على أن « غذاء الملاحين ونومهم على نفقة رب العمل دون أن يلتزم بأداء بدل نقدى عن ذلك ، ويكون تنظيم غذائهم ونومهم بقرارات يصدرها وزير الحربية بالاتفاق مع وزير الشئون الاجتماعية والعمل » .

(٣) ومن القرارات الخاصة بذلك قرار وزير الحربية رقم ٣٣٩٢ لسنة ١٩٦٠ فى شأن تنظيم غذاء الملاحين والذى الغى،وقرار وزير الحربية رقم ١٦٦ لسنة ١٩٦١ فى شأن تنظيم غذاء الملاحين (البحارة) فى البواخر التى لا تقل حمولتها الكلية عن ٥٠٠ طن وأورد الحد الأدنى لمقادير الأصناف التى يقدر استهلاكها لكل فرد من أفراد الطاقم اسبوعيا . راجع المستشار كمال حمدى بند ٤١٨ ص٣٢٨ .

(٤) لم يتضمن نظام المحكمة التجارية السعودى أسوة بالقانون البحرى الملغى نصا يلزم الربان بغذاء البحار واقامته وكان المجهز يقوم بهذا الالتزام استنادا الى العرف البحرى ولكن نظام العمل والعمال السعودى الصادر بالمرسوم رقم ٢١ لسنة ١٣٨٩هـ نص فى المادة الخامسة على التزام صاحب العمل بغذاء الملاحيين ونومهم .

(٥) د. مصطفى طه بند ٢٣٨ .

ثالثا : الالتزام بعلاج البحار :

٤٣١- فرض قانون التجارة البحرية على المجهز التزاما بعلاج البحار اذا أصابه مرض أو جرح أو عاهة وهو فى خدمة السفينة ، هكذا يتم علاج البحار وتعويضه على نفقة المجهز ، والتزام المجهز بعلاج البحار التزام قديم جرت عليه الأعراف البحرية منذ العصور(١) الوسطى وحتى الآن ، وقد نظمت هذا الالتزام التشريعات القديمة والحديثة سواء فى فرنسا(٢) أو فى مصر(٣) .

وقد جاء قانون التجارة البحرية الحالى ليردد ما قررته التشريعات السابقة ولكن بصورة أوضح وأشمل وذلك فى المادتين ١٢٦و١٢٧ منه .

وقد نظمت هاتان المادتان التزام رب العمل بعلاج البحار وحقه فى الحصول على الأجر أثناء المرض أو العلاج مميزة فى ذلك بين فرضين هما :

الفرض الأول : وهو يتعلق بإصابة البحار بمرض أو جرح أثناء تواجده فى خدمة السفينة ، وحينئذ يلتزم رب العمل بعلاج(٤) البحار دون مقابل ، والمقصود بوجود البحار فى خدمة السفينة أى ضرورة توافر علاقة

---

(١) المستشار كما حمدى بند ٤١٩ .

(٢) تقنين التجارة الفرنسي الصادر سنة ١٨٠٧ .

(٣) تقنين التجارة البحرى المصرى الملغي المواد من ٧٧ الى ٧٩ .

(٤) نص نظام المحكمة التجارية السعودى على التزام الربان بعلاج البحار على نفقته فى المادة ٢٢٧ طالما وقع المرض أو الجرح أثناء وجوده فى خدمة السفينة وذلك أسوة بالقانون المصرى وفى ذلك تقول هذه المادة « الملاح المريض أو المجروح أو المعطل اذا لم يمكنه أن يداوم على السفر احترازا من الخطر والتهلكة فيكون الربان مجبور قبل قيام السفينة بأن يخرج الملاح المرقوم من السفينة الى المستشفى أو محل أخر يمكن مداوته به وان يقوم عند عودته بمصاريف مرضه ونفقته اذا تعافى » .

سببية بين مرض البحار أو جرحه وأداؤه لعمله على ظهر السفينة ، فإذا أصيب البحار وهو فى البر أو بعد انهائه عمله على السفينة فلا يلتزم رب العمل بعلاجه ، ويفترض أن البحار فى خدمة السفينة متى تم جرحه أو مرضه وهو على ظهرها ، ولكن هذه القرينة قابلة لاثبات العكس من قبل المجهز ، كما لو أثبت أن جرحه رغم وقوعه أثناء تواجده على السفينة إلا أنه نشأ بسبب مشاجرته مع غيره من البحارة .

وإذا أهمل رب العمل فى علاج البحار فى هذا الفرض يكون من حق هذا الأخير العلاج على نفقته فى أى مكان ثم يسترد نفقات العلاج من رب العمل بعد ذلك باعتبارها مسئولا عنها . وفيما يتعلق بحق البحار الذى يصاب بجرح أو بمرض فى الحصول على الأجر فالمادة ١٢٧ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية قضت بحقه فى الحصول على أجره كاملا أثناء الرحلة طالما كانت الإصابة بالمرض أو الجرح أثناء وجوده فى خدمة السفينة ، أما بعد انتهاء الرحلة فيسرى فيما يتعلق باستحقاق الأجر أو المعونة الأحكام الواردة بقوانين العمل .

٤٣٢- أما الفرض الثانى : وهو الذى يكون فيه تعرض البحار للمرض أو اصابته بجرح ناشئا عن العصيان(١) أو السكر أو غير ذلك من أحوال سوء السلوك كالمشاجرة مع أحد البحارة أو الركاب ، وفى هذا الفرض يجب على رب العمل أداء نفقات(٢) علاج البحار على أن يكون له خصمها مما يستحقه البحار من أجر أى أن البحار يعالج على نفقته فى هذا الغرض وليس على نفقة رب العمل .

---

(١) كذلك نظمت المادة ٢٢٨ من نفس النظام السعودى حالة التزام الربان بعلاج الملاح الذى مرض أو جرح بسبب مشاجرة أو سلوك غير لائق فيلتزم رب العمل بمعالجته ولكن على نفقة الملاح أى أنه يحق لرب العمل استرداد مصاريف العلاج بعد ذلك من الملاح .

(٢) المادة ١/١٢٦ من قانون التجارة البحرية .

كذلك لا يستحق البحار فى هذا الغرض أى أجرا أو معونة اذا كان الجرح أو المرض ناشئا عن العصيان أو السكر أو غير ذلك من أحوال سوء السلوك .

وينقضى التزام المجهز بعلاج البحار فى كل الفروض اذا تبين ان الجرح أو المرض غير قابل للشفاء(١) .

رابعا : الالتزام بإعادة البحار :

٤٣٣- يقصد بهذا الالتزام قيام المجهز عند انتهاء عقد العمل بإعادة البحار الى الميناء الذى تم تعينه فيه أو الى الميناء المتفق عليه ، والالتزام بإعادة البحار التزام قديم نظمه القانون البحرى الملغى(٢) والحالى(٣) على السواء وان كانت حالات هذا الالتزام تختلف فى القانون الملغى(٤) عن الحالى . وهذا الالتزام يتأسس على اعتبارات انسانية تتمثل فى حماية البحار بتجنيبه البطالة فى البلاد الأجنبية ، واعتبارات تتعلق بالمصلحة العامة هى المحافظة على البحاره حتى يمكن الاستعانة بهم فى أوقات الحروب ، ولذلك فهذا النظام يتعلق بالنظام العام ولا يجوز الاتفاق على النزول(٥) عنه .

---

(١) المادة ٢/١٢٦ من قانون التجارة البحرية .

(٢) راجع القانون البحرى الملغى المواد ٦٩ ،٧٨ ،٨٤ .

(٣) المادة ١٢٩ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٤) حالات اعادة البحار فى ظل القانون الملغى كانت هى : ١- حالة منع التجارة أو توقيف السفينة عن السفر بعد بدئه ، حالة المريض أو المجروح أو المقطوع عضوه والذى لا يمكنه مواصلة السفر ، حالة بيع السفينة ، وقد نص نظام المحكمة التجارية السعودى على نفس الحالات فى المواد ٢١٨ ،٢٢٧ و٢٣٢ على الترتيب .

(٥) د. سمير الشرقاوى بند ٢٨٥ .

٤٣٤- والتزام رب العمل بإعادة البحار يكون فى أربع حالات وردت فى المادة ١٢٩ بحرى على النحو التالى :

الحالة الأولى : وهى التى يحدث فيها أثناء السفر ما يوجب أنزال البحار من السفينة . وفى هذه الحالة يحدث أن يصاب البحار بمرض معد يخشى منه على بقية الموجودين على السفينة أو يصاب اصابة خطيرة تقتضى انزاله من السفينة أو يرتكب جناية أو جنحة على ظهر السفينة وهنا يلتزم رب العمل بإعادة البحار الى أحد موانئ جمهورية مصر العربية يستوى فى ذلك أن يكون تعيين البحار قد تم فى ميناء مصرى أو فى ميناء أجنبى .

وينتفى التزام رب العمل (المجهز) بإعادة البحار فى حالتين هما :

اذا كان انزال البحار من السفينة بناء على أمر من السلطة الأجنبية كما لو كان ارتكب جريمة فى دولة أجنبية وطلبت السلطات الأجنبية انزاله من السفينة .

اذا كان انزال البحار من السفينة بناء على اتفاق بين البحار وبين رب العمل(١) .

٤٣٥- **الحالة الثانية :** وهى حالة تعيين البحار فى احدى الموانئ المصرية . وفى هذه الحالة يكون التزام المجهز بإعادة البحار الى الميناء الذى تم تعينه فيه أو الى أى ميناء(٢) أخر فى مصر يتفق على إعادته اليه .

٤٣٦- **الحالة الثالثة :** وهى حالة تعيين البحار فى ميناء أجنبى . وفى هذه الحالة يكون التزام المجهز بإعادة البحار حسب اختياره الى الميناء الأجنبى الذى تم تعيينه

---

(١) المادة ١/١٢٩ من قانون التجارة البحرية .

(٢) المادة ٢/١٢٩ من قانون التجارة البحرية .

فيه أو الى أى ميناء أخر يعينه البحار فى جمهورية(١) مصر العربية .

الحالة الرابعة وهى حالة تعيين البحار الأجنبى(٢) : وفى هذه الحالة يلتزم المجهز بإعادة البحار الأجنبى الذى يعمل على سفينة مصرية الى الميناء الذى تم تعيينه فيه الا اذا نص عقد العمل البحرى على اعادته الى احد الموانئ المصرية فيكون فى وسع المجهز اعادته الى أى منها .

ويشمل الالتزام بإعادة البحار فى الحالات الأربع السابقة نفقات غذائه وإقامته(٣) فضلا عن نقله .

خامسا : الالتزام بأداء نفقات دفن البحار ومكافأته اذا كانت وفاته بسبب الدفاع عن السفينة :

٤٣٧- تقضى المادة ١/١٢٨ من قانون التجارة البحرية الحالى بالزام المجهز بأداء نفقات دفن(٤) البحار فى بلده ايا كان سبب الوفاة طالما أن البحار قد توفى وهو فى خدمة السفينة ، ولم تكتف هذه المادة بالزام رب العمل بدفع نفقات دفن البحار فحسب وإنما الزمته أيضا بأن يودع خزانة

---

(١) المادة ٣/١٢٩ من قانون التجارة البحرية .

(٢) المادة ٤/١٢٩ من قانون التجارة البحرية .

(٣) المادة ٥/١٢٩ من قانون التجارة البحرية .

(٤) وقد نص نظام المحكمة التجارية السعودى على الزام رب العمل بنفقات دفن البحار وعلى ذلك نصت المادة ٢٢٧ بقولها « الملاح المريض أو المجروح أو المعطل اذا لم يمكنه أن يداوم على السفر احترازا من الخطر فيكون الربان مجبورا قبل قيام السفينة بأن يخرج الملاح المرقوم عن السفينة إلى المستشفى أو محل آخر يمكن مداوته به وأن يقوم عند عودته بمصاريف مرضه ونفقته إذا تعافى وإذا مات فيتدارك ويقوم بالمصاريف اللازمة لأجل دفنه ... ».

الإدارة البحرية المختصة الأجر النقدى وغيره من المبالغ المستحقة للبحار المتوفى خلال خمسة(١) عشر يوما من تاريخ الوفاه .

وفضلا عن قيام رب العمل بأداء نفقات دفن البحار وايداع سائر مستحقاته(٢) خزانة الإدارة البحرية المختصة الزم المشرع البحرى رب العمل إذا كانت وفاة البحار بسبب الدفاع عن السفينة أو شحنتها أو عن المسافرين عليها بدفع مبلغ لورثته يعادل أجر ثلاثة أشهر أو يعادل أجر الرحلة إذا كان معينا بالرحلة ذلك فضلا عن الزامه بالتعويضات والمكافآت التى يقررها هذات القانون(٣) وقوانين العمل والتأمينات الاجتماعية .

المطلب الثالث

انقضاء عقد العمل البحرى

٤٣٨- ينقضى عقد العمل البحرى بالأسباب العامة لانقضاء العقود أو بالأسباب الخاصة بهذا العقد ، وبعض هذه الأسباب ورد فى القواعد العامة وقوانين العمل والبعض الآخر ورد فى قانون التجارة البحرية .

---

(١) انظر المادة ٢/١٢٨ من قانون التجارة البحرية .

(٢) يلتزم رب العمل بدفع أجره الملاح المتوفى وعلى ذلك تنص المادة ٢٢٩ من نظام المحكمة التجارية السعودى بقولها « أجرة الملاح الذى يتوفى فى السفينة تعطى لورثته على الوجه الآتى : وهو أنه إذا كان مستخدما بالشهرية فيعطى له معاشه يوم وفاته وإذا كان مستخدما على سفره تامة وتوفى أثناء السفر وفى الميناء التى توجه إليها فتعطى لهم نصف الأجره فقط ، أما إذا توفى حين عودته فتعطى أجرته المشروطة بالتمام ... » .

(٣) راجع المادة ١٣١ والمادة ١١٤ من قانون التجارة البحرية .

١- انقضاء عقد العمل البحرى بوفاة البحار :

٤٣٩- ينقضى عقد العمل بوفاة البحار تطبيقا للقواعد العامة(١) وذلك لأن شخصية البحار محل أعتبار فى العقد ، وقد حدد قانون التجارة البحرية التزامات رب العمل عند وفاة البحار فى المادتين ١٢٨ و ١٣١ ، وهذه الألتزامات تتلخص فى دفع نفقات دفن البحار وكافة مستحقاته ، ودفع مكافأة تعادل أجر ثلاثة أشهر أو أجر الرحلة إذا كانت وفاته أثناء دفاعه عن السفينة أو الشحنة أو المسافرين .

وعلى العكس مما سبق فإن وفاة رب العمل لا تؤدى إلى انقضاء عقد العمل ، زد على ذلك أن رب العمل (المجهز) فى عقد العمل البحرى عادة يكون شخص معنوى (شركة) لا يتصور وفاته .

٢- انقضاء عقد العمل بالإرادة المنفردة لأحد طرفيه :

٤٤٠- قد ينقضى عقد العمل البحرى بالأرادة المنفردة لأحد طرفى العقد البحار أو المجهز فهو ينقضى بإستقالة(٢) البحار وذلك مشروط بأن تكون الإستقالة فى وقت ملائم أو قبول الربان لها وذلك بسبب الظروف التى يعمل فيها البحار وحاجة السفينة إليه ، وقد ينتهى عقد العمل بفصل البحار من رب العمل ، وحق رب العمل (مجهزا كان أو ربانا) فى فصل البحار ليس

---

(١) تنص المادة ١/٦٩٧ من القانون المدنى على أن لا ينفسخ عقد العمل بوفاة رب العمل ما لم تكن شخصيته قد روعيت فى إبرام العقد ، ولكن ينفسخ العقد بوفاة العامل .

(٢) وقد نصت على هذه الحالة المادة ١١٧ من قانون التجارة البحرية وهى حالة ترك البحار للسفينة بالاتفاق مع الربان فهذه الموافقة تنشئ اتفاقا بين البحار ورب العمل على إنهاء عقد عمل البحرى قبل انتهاء مدته أو قبل انتهاء الرحلة .

حقا مطلقا ، فيجب توافر المسوغ المشروع للفصل(١) كتركه السفينة بغير اذن أو عدم الطاعة أو اعتياده على السكر ، ويجوز فصل البحار فى أى وقت سواء كان عقده محدد المدة أم لا ، وقد حظر(٢) قانون التجارة البحرية على الربان أن يجبر البحار المفصول على ترك السفينة فى ميناء أجنبى حماية له إلا باذن كتابى من القنصل المصرى فى ذلك الميناء أو من السلطة البحرية المحلية عند عدم وجود القنصل ، ويجب اثبات قرار الفصل وتاريخه وأسبابه فى دفتر السفينة وألا أعتبر الفصل غير مشروع فى حالة عدم اتباع الربان لهذا الإجراء ، وهذه القرينة بسيطة يجوز أثبات عكسها ، أى اثبات البحار عكس ما ورد فى دفتر السفينة وعدم مشروعية الفصل ، كما يجوز للربان تقديم الدليل على أن عدم أثبات الفصل فى دفتر السفينة كان لسبب أجنبى(٣) ، وإذا أستطاع البحار أثبات عدم مشروعية الفصل كان من حقه المطالبة بالتعويض ، والتعويض الذى يستحقه البحار لفصله بسبب غير مشروع يتمتع بحق أمتياز على السفينة وأجرة النقل لأنه من الديون الناشئة عن عقد العمل البحرى (م٢٩ بحرى/٣) .

٣- انتهاء عقد العمل بسبب بيع السفينة بيعا جبريا :

٤٤١- وقد نصت على هذه الحالة المادة ٧٧ من قانون التجارة

---

(١) تنص المادة ٢٣٦ من نظام المحكمة التجارية السعودى على الأسباب التى تعتبر مقبولة نظاما لطرد الملاحين وهى : أولا : عدم قابليتهم للخدمة . ثانيا : عدم طاعتهم . ثالثا : إدمانهم على السكر . رابعا : المعاملة بالجبر والضرب داخل السفينة وباقى الأخلاق القبيحة إجمالا التى تكون باعثا لإخلال أنتظام السفينة . خامسا - ترك السفينة والانصراف بلا إذن . سادسا : العدول عن السفر باسباب مجبره أو جائزه نظاما .

(٢) المادة ١٣٢ من قانون التجارة البحرية .

(٣) د. مصطفى طه بند ٢٤٧ .

البحرية بقولها « إذا بيعت السفينة نتيجة للحجز عليها فلا يلتزم الراسى عليه المزاد بعقود عمل ربان السفينة أو البحاره الذين يعملون عليها » .

واستهدف المشرع من هذا الحكم تيسير بيع السفينة بسعر جيد وذلك بإتاحة الحرية للمالك الجديد فى اختيار البحارة الذين يحتاج إليهم ، ولولا إتاحة هذه الحرية للراسى عليه المزاد لقل الإقبال على شراء السفينة وأنخفض سعرها .

٤- انقضاء عقد العمل محدد المدة :

٤٤٢- ينقضى عقد العمل محدد المدة(١) بإنتهاء مدته ، وتنص المادة ١٣٠ من قانون التجارة البحرية بخصوص عقد العمل محدد المدة الذى تنتهى مدته أثناء الرحلة قبل وصول السفينة أحد الموانى المصرية بإمتداد العقد بحكم القانون حتى وصول السفينة أول ميناء مصرى وذلك حتى لا يترك البحار فى ميناء أجنبى ، أما إذا مرت السفينة قبل دخولها أحد الموانى المصرية بالميناء الذى تجب إعادة البحار إليه فى الفرض الذى يجب فيه إعادة البحار إلى ميناء أجنبى وفقا لأحكام المادة ١٢٩ من هذا القانون - فلا يمتد العقد فى هذا الفرض إلا إلى وقت رسو السفينة فى هذا الميناء .

كما ينقضى العقد المحدد برحلة معينة أو بعدة رحلات بإنقضاء الرحلة أو الرحلات المتفق(٢) عليها وتقضى المادة ١٣٣ من قانون التجارة البحرية

---

(١) انظر المادة ٦٩٤ من القانون المدنى والمادة ٧١ /أولا من قانون العمل رقم ١٣٧ لسنة ١٩٨١ التى تنص على أن علاقة العمل تنتهى بإنتهاء مدة العقد إذا كان محدد المدة أو بإنتهاء الموسم إذا كان العمل موسميا أو بإنتهاء العمل العرضى أو المؤقت .

(٢) قضت محكمة النقض فى قضاء لها فى ١٩٦٩/١٠/٢٩ س٢٠ ص١١٤٥ قالت فيه أن عقد العمل البحرى المبرم على أساس رحلة أو رحلات معينة لا يسرى بطبيعته الا لفترة الرحلة فينتهى حتما بأنتهائها ما لم يستبق مجهز السفينة العامل لفترة أخرى .

بخصوص العقد المحدد بالرحلة بأنه أذا حالت قوة قاهرة دون البدء فى السفر أو دون مواصلته استحق البحار المعين بالرحلة أجره عن الأيام التى قضاها فعلا فى خدمة السفينة ولا يجوز له المطالبة بأى مكافأة أو تعويض .

٥- انقضاء عقد العمل غير المحدد المدة :

٤٤٣- نظرا لأن قانون التجارة البحرية لم يعرض لكيفية انهاء عقد العمل غير محدد المدة فنرى إعمال(١) القاعدة رقم ١١٠ من قانون العمل الموحد رقم ١٢ لسنة ٢٠٠٣ بشأن عقد العمل والتى تقضى بأنه « إذا كان عقد العمل غير محدد المدة جاز لكل من طرفيه انهاؤه شرط أن يخطر الطرف الآخر كتابة قبل الإنهاء ويراعى فى جميع الأحوال أن يتم الإنهاء فى وقت مناسب لظروف العمل .

كذلك تنص المادة ١١١ من قانون العمل الموحد على أنه يجب أن يتم الإخطار قبل الانهاء بشهرين إذا لم تتجاوز مدة الخدمة المتصلة للعمل لدى صاحب العمل عشر سنوات ، وقبل الانهاء بثلاثة أشهر إذا زادت هذه المدة على عشر سنوات » .

وقد عرضت المادة ١٣٤ من قانون التجارة البحرية لحالة انقضاء عقد العمل غير محدد المدة بسبب القوة القاهرة وتقضى فى هذا الصدد بأنه إذا غرقت السفينة أو صودرت أو فقدت أو أصبحت غير صالحة للملاحة جاز للمحكمة أن تأمر بإعفاء رب العمل من دفع أجور البحارة كلها أو بعضها إذا ثبت أن ما لحق السفينة من ضرر نشأ عن فعلهم أو تقصيرهم فى انقاذ السفينة أو الحطام أو المسافرين أو الشحنة ، ويجوز لرب العمل فى الحالة السابق ذكرها إنهاء عقد العمل البحرى دون إخطار سابق .

---

(١) المستشار كمال حمدى بند ٤٤٤ .

تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد العمل :

٤٤٤- تنقضى وفقا للمادة ١٣٥ من قانون التجارة البحرية جميع الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحرى سواء كانت مقامه من البحار على رب العمل مثل الدعاوى المتعلقة بالأجر والمكافآت والتعويضات وسائر مستحقات البحار أو من رب العمل على البحار وذلك بمضى سنه من تاريخ إنهاء العقد .

والهدف من تشريع هذا التقادم السنوى القصير هو الرغبة فى انهاء الديون المتعلقة بالرحلة البحرية على وجه السرعة .

الباب الرابع

الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون

(الأشخاص البريون)

تمهيد :

٤٤٥- يستلزم الإستغلال البحرى فى العصر الحديث فضلا عن الأعتماد على الأشخاص البحريين فى قيادة السفينة وادارتها وإرشادها كالربان والبحاره والمرشد ، الأعتماد على طائفة أخرى من الأشخاص البريين الذين يباشرون عملهم أساسا فى البر ، هؤلاء الأشخاص قد ينوبون عن المجهز أو الربان فى تسليم البضائع إلى الشاحنين أو المرسل إليهم (أمين السفينة أو الوكيل البحرى) أو ينوبون عن الشاحنين أو المرسل إليهم فى استلام البضائع فى ميناء الوصول (أمين الحمولة أو وكيل الشحنة) أو يقومون بعمليات شحن وتفريغ البضائع فى الموانى (مقاول الشحن والتفريغ) أو ينوبون عن مالك البضائع فى التعاقد مع الناقلين بقصد تكملة رحلة البضائع وارسالها إلى الجهة المقصودة (وكيل العبور) ، أو يتوسطون بصفة عامة فى ابرام العقود المتعلقة باستغلال السفينة وعقود التأمين (السمسار البحرى) ومن المؤسف أن التقنين البحرى الملغى جاء خاليا من التنظيم القانونى لمراكز هؤلاء الأشخاص فمنهم من كان يخضع فى ممارسة نشاطه لاتفاق الطرفين والعرف حينا وما أستقرت عليه أحكام القضاء أحيانا أخرى ، وظل الأمر على هذا الوضع حتى صدر قانون التجارة البحرية الحالى متداركا النقص فى

التقنين الملغى ومنظما للمركز القانونى لهؤلاء الأشخاص ، فنجد التقنين(١) الحالى خصص فصلا كاملا لأهم هؤلاء الأشخاص وهم وكيل السفينة ووكيل الشحنة والمقاول البحرى وهو الفصل الرابع من الباب الثانى وذلك تحت عنوان الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون وذلك فى المواد من ١٣٧ إلى ١٥١ وسوف نكرس هذا الباب لمعالجة هؤلاء الأشخاص سواء الذين ورد ذكرهم فى قانون التجارة البحرية أو الذين لم يرد ذكرهم مخصصين لكل منهم فصلا مستقلا ممهدين لهذه الدراسة بدراسة الأحكام العامة التى تنطبق على هؤلاء الأشخاص جميعا . وذلك فى فصل مستقل .

---

(١) قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

الفصل الأول

الأحكام العامة للعقود والأعمال التى يباشرها الوكلاء والمقاولون البحريون

٤٤٦- تضمن قانون التجارة البحرية الحالى خلافا القانون البحرى الملغى(١) ثلاثة قواعد هامة تنطبق على العقود والأعمال التى يجريها الوكلاء والمقاولون البحريون ، هذه القواعد هى المادة ١٣٧ وتحدد القانون الواجب التطبيق على هذه العقود وتلك الأعمال ، والقاعدة الثانية تضمنتها المادة ١٣٨ وهى تحدد المحكمة المختصة بالدعاوى التى تقام من أو ضد أى من هؤلاء الوكلاء أو المقاولين بصفته هذه أما القاعدة الثالثة والأخيرة فهى تحدد مدة تقادم هذه الدعاوى . وسوف نتناول شرح هذه القواعد الثلاث بالتفصيل .

أولاً : القاعدة الخاصة بتحديد القانون الواجب التطبيق :

٤٤٧- تنص المادة ١٣٧ من قانون التجارة البحرية على أن « يسرى على العقود والأعمال التى يجريها الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون قانون الدولة التى يقع فيها الميناء الذى تتم فيه هذه العقود أو الأعمال».

وتطبيق هذه القاعدة لا يثير مشكلة إذا كان أبرام العقد قد تم وتنفيذ الأعمال الناشئة عنه قد تمت فى ميناء تابع لدولة واحدة ، فقانون هذه الدولة يكون هو الواجب التطبيق بالنسبة لصحة العقود وآثاره أو بالنسبة للأعمال التى تم تنفيذها وفقا له ، ولكن قد تثور صعوبة إذا كان العقد ابرم فى ميناء

---

(١) القانون البحرى الملغى لم يتضمن أى تنظيم قانونى لمركز الوكلاء والمقاولون البحريون .

تابع لدولة معينة مثل ميناء الأسكندرية بمصر ولكن تنفيذ الأعمال الناشئة عنه قد تمت فى ميناء آخر كميناء نابولى ، أو مرسيليا ففى هذا الفرض أى القوانين يكون واجب التطبيق ، ويرى البعض(١) أنه من الأفضل الأخذ بالقاعدة التى يأخذ بها القضاء الفرنسى والانجليزى والأمريكى وهى خضوع العقد للنظام القانونى الذى تربطه به أوثق الصلات ، ولذا فإنه يحسن أن يفرد أطراف تلك العقود شرطا فيها يتضمن تعيينا للقانون الواجب التطبيق عليها ، ونحن من جهتنا نرى أنه فى حالة عدم اتفاق الطرفين على تحديد قانون معين أو اختلاف مكان أبرام العقد عن مكان تنفيذ الأعمال الناشئة عنه ينبغى تطبيق قانون الدولة التى تم فيها العقد بأعتباره أقرب القوانين إلى قصد المتعاقدين .

ثانياً : القاعدة التى تحدد المحكمة المختصة :

٤٤٨- وفقا للقواعد العامة فى قانون المرافعات(٢) يكون الأختصاص للمحكمة التى يقع فى دائرتها موطن المدعى عليه ما لم ينص القانون على خلاف ذلك .

خلافا لهذا الأصل العام أوردت المادة ١٣٨ من قانون التجارة البحرية استثناء يتعلق بالدعاوى التى يقيمها الوكلاء أو المقاولون البحريون على الموكل أو صاحب العمل مقتضاه جواز إقامة الدعوى من هؤلاء الأخيرين على الموكل أو صاحب العمل أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن الوكيل أو المقاول .

---

(١) انظر رسالة الدكتور محمد القليوبى جزء (١) رقم ٥٤٣ وما يليه :
La responsblilité du trans porteur maritime de passagers pour les accidents corporels en droit american, anglais, egyptien el francais, Paris II 1990 Tome I no, 543 et suiv .

(٢) المادة ٤٩ من قانون المرافعات .

ويجد هذا الاستثناء مبرراته فى أن أدلة(١) الأثبات من وثائق ومستندات متعلقة بالنزاع تتجمع عادة فى موطن الوكيل أو المقاول وليس فى موطن الموكل ، فالأيسر عملا أن تختص بالنزاع محكمة موطن الوكيل أو المقاول هذا من ناحية ومن ناحية أخرى فإن أختيار الموكل الوكيل أو مقاول معين فى بلد معين يعنى ضمنا انصراف إرادته إلى أختيار محكمة موطن هذا الوكيل أو المقاول للفصل فى المنازعات التى تنشأ عن العقد المبرم بينهما وذلك تيسيرا(٢) على هذا الوكيل أو ذاك المقاول .

وفى النهاية نؤكد على أن هذه القاعدة مكملة وليست أمره ويجوز للطرفين مخالفتها والاتفاق على تطبيق القواعد العامة وحينئذ ترفع دعاوى الوكيل أو المقاول على الموكل أمام محكمة موطن هذا الأخير ، يضاف إلى ذلك أن هذا الاستثناء لا ينطبق على دعاوى الموكل (المجهز) على الوكيل أو المقاول فهى تخضع من حيث تحديد الأختصاص إلى القواعد العامة .

ثالثا : القاعدة المتعلقة بتقادم الدعاوى المقامه على الوكلاء والمقاولين البحريين :

٤٤٩- تنص المادة ١٣٩ من قانون التجارة البحرية على أن « تتقضى دعوى الموكل أو صاحب العمل على الوكيل البحرى أو المقاول البحرى بمضى سنتين من تاريخ استحقاق الدين » .

ومقتضى هذا النص أن الدعاوى التى يقيمها الموكل أو صاحب العمل على الوكيل البحرى أو المقاول البحرى والتى تستند إلى العقد المبرم بينهما

---

(١) د. سمير الشرقاوى بند ٢٩٨ .

(٢) د. مصطفى طه بند ٢٧٠ .

تتقضى بتقادم قصير مدته سنتين من تاريخ استحقاق الدين ، وتخضع مدة التقادم هذه لأسباب الوقف والإنقطاع المقررة فى القانون المدنى(١) .

٤٥٠- ومن الجدير بالذكر أن مدة التقادم القصير هذه تقتصر على الدعاوى العقدية الناشئة عن عقد الوكالة او المقاولة أما الدعاوى المؤسسة على المسئولية التقصيرية(٢) فتسرى بشأنها القواعد العامة الخاصة بتقادم هذه الدعوى هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى فإن مدة التقادم القصير هذه تقتصر على دعاوى الموكل أو صاحب العمل على الوكيل أو المقاول البحرى أما دعاوى هذا الأخير (الوكيل أو المقاول البحرى) على الموكل أو رب العمل فلا ينطبق عليها هذا التقادم القصير وانما تخضع للقواعد العامة فى التقادم .

ولذلك نرى أن المشرع البحرى بصدد المادة ١٣٩ بحرى قد وفق من ناحية وجانبه الصواب من ناحية أخرى ، فهو وفق(٣) فى جعل مدة التقادم عامين فقط بالنسبة للدعاوى المقامه من الموكل على الوكيل أو المقاول البحرى وذلك لإنهاء المنازعات المتعلقة بالأعمال والعقود البحرية على وجه السرعة أسوه بعقود استغلال(٤) السفينة

---

(١) الموادمن ٣٨٢ إلى ٣٨٥ من القانون المدنى .

(٢) كما لو كان رافع الدعوى من الغير سواء بالنسبة لعقد النقل أو عقد المقاوله .
V. exen provence 12 - 7 - 1985, D.M.F. 1985 P. 335.
أو إذا تعلقت الدعوى بغش صادر من مقاول الشحن والتفريغ .
V. Cass. Com. francais Bull de Transport 1986.

مشار له فى مؤلف رودييز ص٣١٩ هامش .

(٣) د. سمير الشرقاوى بند ٢٩٩ .

(٤) المادة ١٦٧ بحرى الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة غير مجهزه .
- المادة ١٧١ بحرى الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة مجهزه .
- المادة ٢٤٤ بحرى الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر .

والتأمين(١) البحرى ولكنه أخفق من ناحية أخرى عندما قصر تطبيق هذا التقادم القصير على دعاوى الموكل فى مواجهة الوكيل أو المقاول البحرى دون دعاوى هؤلاء الأخيرين قبل الموكل أو رب العمل وذلك لأن المنطقى أن(٢) يسرى التقادم القصير على دعاوى الوكيل البحرى والموكل معا تحقيقا للتوازن بين أطراف هذه العلاقات.

---

(١) المادة ٣٧٢ بحرى الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحرى .

(٢) د. سمير الشرقاوى بند ٢٩٩ ، د. مصطفى طه بند ٢٧١ ، د. كمال حمدى بند ٤٦٩ .

الفصل الثانى

وكيل السفينة(١)

Consignataire du navire ou l'agent maritime

تمهيد :

٤٥١- فى الماضى سواء فى ظل التقنينين التجارى الفرنسى أو البحرى الملغى كان الربان يقوم بتسليم(٢) البضائع المشحونة على ظهر السفينة إلى المرسل إليهم فى ميناء الوصول وتحصيل أجرة النقل إذا كانت مستحقة فى ميناء الوصول ، كما كان يقوم بإستلام البضائع من الشاحنين وإصدار سندات الشحن هذا فضلا عن قيامه بتموين السفينة وشراء حاجتها الأساسية ، ولما كان قيام الربان بهذه المهام التجارية يؤدى إلى اطالة مدة بقاء السفينة فى الموانى وتقليل الرحلات التى تقوم بها مما يؤدى إلى عدم تحقيق

---

(١) انظر فيما يخص وكيل السفينة رسالة الدكتور عبد الرافع موسى بالفرنسية وعنوانها :
Le Consignataire du navire Paris II 1981,. Pestel. Debord et J. Bonnaud, l'agent consignataire de navire en France - Aspects economique et Juridique 1983,

لم ينظم نظام المحكمة التجارية السعودى (الباب الثانى فى التجارة البحرية) الوكلاء والمقاولون البحريون خلافاً لقانون التجارة البحرية المصرى رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ وانما نظم الوضع القانونى للربان بوصفه ممثلا قانونيا للمجهز فى الاستغلال البحرى إلا أن لائحة الموانى والمرافئ والمنائر نظمت التوكيلات البحرية وتنظيم السفن فى المواد من ١٣٥ إلى ١٤٠ كما عرفت القاعدة رقم ١٠/٥/١ من قواعد وتعليمات الموانى البحرية الصادرة من المؤسسة العامة للموانئ وكيل السفينة بأنه شخص أو شركة أو هيئة أسس وفقا لقوانين المملكة ومرخص له أو لها من قبل المؤسسة العامة للموانئ لممارسة خدمات وكلات السفن ومفوض بذلك من قبل مالك السفينة أو مستأجرها أو مشغلها .

(٢) Rodiere et E. du Pont avice Precis. op. cit. no 276 .

الإستثمار الأمثل للسفينة ، وهى تمثل رأس مال كبير هذا فضلا عن تعقد صناعة السفن الحديثة وما استتبعه ذلك من صعوبة الوظيفة الفنية للربان والتى تقتضى تفرغه لها ، لكل ذلك جرى العمل على اعفاء الربان من هذه المهام التى تدخل فى وظيفته التجارية على أن يقوم بها بعض الأشخاص أو فروع شركات الملاحة فى الموانى المختلفة والذين يطلق عليهم وكلاء أو أمناء السفينة أو الوكلاء البحريون .

أولا - تعريف وكيل السفينة :

٤٥٢- فيقصد بوكيل السفينة أو الوكيل البحرى كل شخص طبيعى أو اعتبارى يختاره المجهز أو الربان لينوب عنه فى أحد الموانى فى القيام بالأعمال المعتادة(١) اللازمة للسفينة أو بالقيام بتسلم البضائع لشحنها فى السفينة عند القيام أو بتسليمها لأصحابها بعد تفريغها فى ميناء الوصول(٢) وتحصيل الأجرة المستحقة للمجهز .

وأمين السفينة قد يقوم بعمله لحساب مجهز واحد أو لحساب عدة مجهزين(٣) بل أنه فى معظم الأحوال يتخذ وكيل السفينة شكل شركة(٤) للتوكيلات الملاحية يستوى فى ذلك أن تكون هذه الشركة عامة(٥) أو

---

(١) المادة ١٤٠ من قانون التجارة البحرية .

(٢) المادة ١٤١ من قانون التجارة البحرية .

(٣) د. على البارودى بند ١٠٠ .

(٤) د. على جمال الدين بند ١٠٤٠ .

(٥) وفقا للمادة السابقة من القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٦٤ الخاص بأنشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى كان يشترط لمزاولة أعمال الوكالة البحرية القيد فى سجل يعد لذلك بالمؤسسة المصرية للنقل البحرى ولم تجز القيد فى السجل المذكور الا للمؤسسات العامة أو الشركات التى لا تقل حصة الدولة فيها عن ٢٥٪ .

خاصة(١) وذلك للقيام بعملها لحساب عدة شركات ملاحية فى وقت واحد .

ثانياً - المركز القانونى لوكيل السفينة :

٤٥٣- من الصعب اعتبار وكيل السفينة تابعا للمجهز تربطه به رابطة عقد العمل ، وذلك لأن تبعية عقد العمل تفترض قيام التابع بأعمال مادية لصالح رب العمل وحرمانه من الاستقلال الواجب فى أداء هذه الأعمال ، أما وكيل السفينة فهو يقوم أساسا بأعمال قانونية وليست مادية لحساب المجهز أو عدة مجهزين كما سبق أن أشرنا ، كما أنه يؤدى عمله متمتعا فى أدائه بقدر من الحرية والاستقلال الأمر الذى لا يتوفر فى علاقة التابع برب العمل، لذلك قد استقر الفقه(٢) منذ وقت طويل على اعتبار وكيل السفينة وكيلا عاديا عن المجهز يعمل بأسمه ولحسابه ، فهو وكيل بأجر يؤدى عمله لقاء عمولة أو أجر هذا ما أنتهى اليه القضاء(٣) المصرى اذ قضت محكمة الاسكندرية الابتدائية فى ١٠ مايو سنة ١٩٦٩ بأن وكيل السفينة يرتبط مع المجهز بعقد وكالة مأجورة ولذا يكون الأول وكيلا عاديا عن الثانى ويخضع لكل القواعد

---

(١) أجاز المشرع منذ عام ١٩٩٨ للشركات الخاصة مزاولة أعمال الوكالة البحرية وذلك وفقا للقانون رقم ١ لسنة ١٩٩٨ والذى عدل بعض مواد القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٦٤ (منشور فى الجريدة الرسمية بتاريخ ١٩٩٨/١/٨ العدد ٢ تابع) والذى رفع القيد الخاص بحظر القيد فى السجل المذكور لغير المؤسسات العامة والشركات التى لا تقل حصة الدولة فيها عن ٢٥٪ مما يستفاد منه جواز ممارسة شركات القطاع الخاص لأعمال الوكالات البحرية .

(٢) شوفو بند ٣١٣ ، روديير بند ٢٧٦ ، د. أكثم الخولى بند ١٥٠، د. على جمال الدين بند ١٥٠ ، د. سمير الشرقاوى بند ٢١٣ .

(٣) حكم محكمة الاسكندرية فى ١٠ مايو سنة ١٩٦٩ - حكم غير منشور لمحكمة الاسكندرية برئاسة د. عبد الرحمن عياد - أنظر د. على البارودى بند رقم ١٠٠ .

التى تنطبق على الوكالة ومنها جواز اثباتها بالبينة والقرائن وهو ما سبق ان قرره القضاء الفرنسى(١) من قبل ، وقرر دعوى مباشرة(٢) للمجهز قبل أمين السفينة (وكيل السفينة) تأسيسا على هذه الوكالة ، وقد تبنى قانون التجارة البحرية(٣) المصرى هذا الاتجاه بقوله يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلا بأجر، ومن الجدير بالذكر أن أعمال الوكالة البحرية لم تعد مباشرتها فى مصر قاصره على شركات القطاع العام كما كان فى الماضى وانما أجاز المشرع ابتداء من صدور القانون رقم ١ لسنة ١٩٩٨ جواز مباشرتها أيضا من شركات القطاع الخاص .

ثالثاً ـ التزامات وكيل السفينة والمجهز :

أ ـ التزامات وكيل السفينة :

٤٥٤- يلتزم وكيل السفينة بوصفه وكيلا عن المجهز بالقيام بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة(٤) اللازمة للسفينة ، ومن هذه الأعمال تموين(٥) السفينة وتجهيزها والقيام باصلاحها(٦) وصيانتها المعتادة ، كذلك دفع رسوم الموانئ والممرات المائية وإبرام عقود النقل(٧) اذا تضمن عقد وكالة السفينة ذلك .

---

(١) نقض مدنى فى ٢ يوليو سنة ١٩٢٣ دالوز ١٩٢٣ -١-١٦٥ ، نقض فرنسى ١٠ مايو سنة ١٩٦٠ ، القانون البحرى الفرنسى ١٩٦٠ ص٥٢٣ .

(٢) محكمة مونبلية ١٧فبراير سنة ١٩٦٠ القانون البحرى الفرنسى سنة ١٩٦٠ ص٥٣٨.

(٣) راجع المواد ١٤٢ ، ١٤٠ من قانون التجارة البحرية .

(٤) المادة ١٤٠ من قانون التجارة البحرية .

(٥) شوفو بند ٣١٢ .

(٦) د. أكثم الخولى بند ١٥١ .

(٧) د. رفعت فخرى بند رقم ١٣٣ .

كما يجوز لوكيل السفينة أن يقوم باستلام البضائع لشحنها فى السفينة عند القيام أو باستلام البضائع من الربان بعد تفريغها فى ميناء الوصول(١) ، ويقوم بالعناية بها وحراستها (وذلك بتعيين الحراس اللازمين لذلك وايداعها أحد المخازن) وتسليمها الى المرسل اليه ، ويجوز أيضا للمرسل اليه عند استلام البضائع أن يوجه الى وكيل السفينة سائر الاحتجاجات(٢) والتحفظات المتعلقة بحالة البضاعة وما يعتريها من نقص أو تلف ، ويعتبر اقرار أمين السفينة لهذه العوارية بمثابة اقرار للناقل أو المجهز(٣) ، ويلتزم الوكيل البحرى بتحصيل اجرة النقل المستحقة للناقل من المرسل اليه أو نائبه عند تسليمه البضائع ، ولوكيل السفينة بصفته وكيلا عن المجهز الحق فى رفع الدعوى على المرسل اليه باسم المجهز ولحسابه لتحصيل أجرة النقل كما أنه له الحق فى حبس البضائع الموجودة فى حيازته ضمانا لاستيفاء الأجرة وتمكينا للناقل من مباشرة أمتيازه(٤) على ثمنها .

٤٥٥- وكما يعتبر وكيل السفينة نائبا عن المجهز فى الدعاوى التى تقام منه على الغير يعتبر أيضا وكيلا عن المجهز فى الدعاوى التى تقام عليه من الغير فى جمهورية مصر العربية ، كما يعد موطن وكيل السفينة فى مصر موطنا للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية(٥) ، وقد استهدف المشرع من هذه القاعدة مراعاة اعتبارات عملية مقتضاها التيسير على المواطنين

---

(١) المادة ١٤١ ن قانون التجارة البحرية .

(٢) د. على جمال الدين بند ١٥١ .

(٣) د. مصطفى طه بند ٢٦٣ .

(٤) المادة ١/٢٢٦ من قانون التجارة البحرية .

(٥) المادة ١٤٤ من قانون التجارة البحرية .

المصريين والمقيمين فى مصر عند رغبتهم فى إقامة دعاويهم على المجهز الأجنبى وذلك بإعتبار موطن وكيل السفينة موطنا للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وتمكينهم أيضا من رفع دعاويهم على هذا المجهز أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها هذا الموطن(١) .

ب - التزامات المجهز :

٤٥٦- يلتزم المجهز بأن يدفع لوكيل السفينة الأجرة أو العمولة المتفق عليها نظير الأعمال التى يقوم بها لحسابه من أجل خدمة السفينة وتسليم البضائع ، فإذا لم يوجد اتفاق فى هذا الصدد يطبق ما جرى عليه عرف الميناء(٢) ، ويلتزم المجهز أيضا أن يؤدى الى وكيل السفينة سائر المصروفات التى أنفقها فى سبيل التنفيذ المعتاد(٣) للوكالة كالمحافظة على البضائع وما يستلزمه ذلك من تعيين حراس لها والعناية بها من التلف وكذلك مصاريف ايداع البضائع بالمخازن وغيرها من المبالغ والقروض التى

---

(١) وهذا النص يعد فى الواقع تقنين لقضاء النقض الصادر فى ١٩٨٦/٣/٣١ طعن رقم ١٨٩٤ س٥٠ ق والذى جاء فيه « من المقرر فى قضاء هذه المحكمة أنه اذا كان الموطن الأصلى لشخص - طبيعيا كان أو اعتبارياً - موجودا فى الخارج وكان يباشر نشاطا تجاريا أو حرفة فى مصر إعتبر المكان الذى يباشر فيه هذا النشاط موطنا له فى مصر فى كل ما يتعلق بهذا النشاط ، ولما كان لكل سفينة أجنبية تباشر نشاطا تجاريا وكيلا ملاحيا 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 التوكيل موطنا لمالك السفينة ..».

(٢) تحدد العمولة فى أغلب الأحوال بنسبة تتراوح من ٢٪ الى ٥٪ من أجرة النقل راجع ريبير بند ٨٨٠ .

(٣) د. أكثم الخولى بند ١٥٣ .

أقرضها وكيل السفينة للربان ويكون لوكيل السفينة فضلا عن ذلك الحق فى تعويض(١) عن كل ما لحقه من أضرار بسبب وكالته عن المجهز .

ويتمتع وكيل السفينة ضمانا للوفاء بحقوقه بحق حبس على أجره النقل التى حصلها لحساب المجهز (م٢٤٦ مدنى) كما يتمتع بحق امتياز على السفينة والأجره وفقا للمادة ٦/٢٩ من قانون التجارة البحرية ضمانا لأستيفاء الديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يؤديها وكيل السفينة طبقا للمادة ١٤٠ من قانون التجارة البحرية ، كذلك يجوز لوكيل السفينة توقيع الحجز التحفظى على السفينة ضمانا لحصوله على أجره اعمالا للمادة ٦٠ (س) من قانون التجارة البحرية .

رابعا - مسئولية وكيل السفينة :

(أ) المسئولية العقدية :

٤٥٧- أشرنا من قبل إلى أن وكيل السفينة وكيل بأجر وأن الذى يبرمه مع المجهز هو عقد وكاله(٢) ، وعلى ذلك يسأل وكيل السفينة فى مواجهة المجهز مسئولية عقدية إذا أخل بأى من الألتزامات الناشئة عن عقد وكالة السفينة أو لم يبذل عناية الرجل المعتاد فى تنفيذه لهذه الألتزامات .

---

(١) ريبير بند ٨٨٠ .

(٢) وكالة un mandat وكيل السفينة عن المجهز تعتبر عمل تجارى بالنسبة للطرفين يجوز اثباتها بكافة طرق الاثبات كما أنها تعتبر وكاله ذات مصلحة مشتركة(d'int eret Commun) لا يمكن الرجوع عنها دون عمل إخطار سابق تراعى فيه مدة معقولة تحددها عادة أعراف الميناء وانظر :

V. Rodiere l'armement no 414 Trib de Com. Marseille 17 - 5 - 1985 , D.M.F 1986 P. 67 no 19 .

فيسأل وكيل السفينة إذا لم يستلم البضائع من الربان أو أهمل فى تسليمها إلى المرسل إليهم ، أو سلمها إليهم دون الحصول على أجره النقل المستحقة للناقل ، كما يسأل وكيل السفينة إذا أهمل فى حراسة البضائع بعد استلامها فتعرضت للسرقة أو أهمل فى تخزينها فتعرضت للتلف ، ويسأل أيضا وكيل السفينة إذا أهمل فى شراء المؤن والوقود اللازم للسفينة الأمر الذى ترتب عليه إطالة مدة بقائها فى الميناء ، وقد أكد قانون التجارة البحرية المسئولية العقدية لوكيل السفينة فى المادة ١٤٢ من قانون التجارة البحرية بقوله « يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلا بأجر » .

(ب) المسئولية التقصيرية :

٤٥٨- تنص المادة ١٤٣ من قانون التجارة البحرية على أن « لا يسأل وكيل السفينة قبل الشاحنين أو المرسل إليهم عن هلاك أو تلف البضائع التى يتسلمها لشحنها فى السفينة أو التى يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها إلا عن خطئه الشخصى وخطأ تابعية » .

ومقتضى هذا النص أن وكيل السفينة يسأل فى مواجهة الغير مسئولية تقصيرية سواء عن أخطائه الشخصية(١) أو عن أخطاء تابعية ، ومن هذه الأخطاء تأخر وكيل السفينة فى استلام البضائع من الربان أو فى تسليمها إلى المرسل إليه أو أهماله فى المحافظة عليها فى الفترة بين استلامها من

---

(١) انظر حكم محكمة أكس Aix 20, nov. 1980, D.M.F. 1981 - 407. إذ قضى بمسئولية وكيل السفينة لتسليمه الشاحن أخطارا بالشحن على سفينة معينة فى حين تم الشحن على سفينة أخرى على سبيل الخطأ مما حال دون رجوع الشاحن على الناقل أو مقاول الشحن .

كذلك حكم التحكيم : Aix 2 Juillet - 1986 - D.M.F. 1988 - 693, somm.

الشاحنين إلى تسليمها إلى الربان ، أو فى المحافظة عليها فى الفترة التى تكون فى حيازته بعد استلامها من الربان ، ولا يكفى لانعقاد مسئولية وكيل السفينة أن يثبت المدعى أن الضرر قد لحق البضاعة وهى فى حيازة وكيل السفينة بل يجب أثبات(١) خطأه أو خطأ تابعية فى المحافظة على البضاعة فى هذه الفقرة .

وعلى خلاف ذلك لا يسأل وكيل السفينة فى مواجهة المرسل إليهم عن أخطاء الناقل(٢) أو الربان فى تنفيذ عقد النقل وما يترتب على ذلك من تلف(٣) أو هلاك للبضائع أثناء عملية النقل وقبل استلامها من وكيل السفينة وذلك لأن هذا الأخير لم يكن طرفا فى عقد النقل ، كما لا يسأل عن الأضرار التى أصابت رصيف الميناء بسبب سقوط(٤) البضائع أثناء تفريغها من السفينة لأنه لم يتسبب فى ذلك .

---

(١) د. رفعت فخرى بند ١٦٠ .

(٢) ريبير بند ٨٦٦ ، د. على جمال الدين بند ١٥٣ ، د. أكثم الخولى بند ١٥٢ . نقض مدنى فرنسى ٢ يوليو سنة ١٩٢٣ دالوز ١٩٢٣ - ١ - ١٦٥ .

(٣) د. سمير الشرقاوى بند ٣٠٢ .

(٤) V. Tribunal administratif de Mont Pellier le 12 avril 2000 et obs ervations Robert REZENTHEL, V. D.M.F. 2001 P. 204.

الفصل الثالث

وكيل الشحنة (أمين الحمولة)

Consignataire de la cargaison

أولاً : تعريف وكيل الشحنة :

٤٥٩- وكيل الشحنة (أمين الحمولة) هو شخص يقوم باستلام البضائع من الربان أو وكيل السفينة لحساب(١) المرسل إليه واحدا كان أو أكثر وذلك بعد دفع الأجرة(٢) المستحقة عليها ومعاينتها للتحقق من حالتها واتخاذ(٣) كل ما يلزم من تحفظات للمحافظة على حقوق المرسل إليه قبل الناقل وذلك لقاء مكافأة معينة متفق عليها أو يحددها العرف وهي عادة نسبة معينة تحسب من أجرة النقل(٤) .

ثانيا - المركز القانوني لوكيل الشحنة :

٤٦٠- تنص المادة ١٤٧/١ من قانون التجارة البحرية على « أن يسأل وكيل الشحنة قبل أصحاب الشأن فى البضاعة التى تسلمها بوصفه وكيلا بأجر » (٥).

يستفاد من هذا النص أنه بينما يكون وكيل السفينة وكيل مأجور عن المجهز فإن وكيل الشحنة هو وكيل مأجور عن المرسل إليه فى استلام

---

(١) Martine Remond - Gouilloud op. cit. no 731 .

(٢) المادة ١٤٥ من قانون التجارة البحرية .

(٣) Aix mai 1985, D.M.F. 1986 . Somm. 567.

(٤) Rodiere et du Pontavice op. cit. no. 280.

(٥) مارتين ريمو السابق بند ٧٣١ .

البضائع لحساب هذا الأخير ، وقد تكون هذه الوكالة وكالة بالعمولة(١) إذا تعامل وكيل الشحنة بأسمه ولحساب المرسل إليه كما لو كان سند الشحن لحامله ، وسلم المرسل إليه سند الشحن لوكيل الشحنة ، أو كان سند الشحن اسميا أو اذنيا وتلقاه وكيل الشحنة بسبب ناقل للملكية(٢) ، وقد تعرضت المادة

---

(١) Rodiere et du Pontavice op. cit. no. 280.

ويتوقف تحديد المركز القانونى لأمين الحمولة (وكيل الشحنة) فى النظام السعودى وكذلك الضمانات التى يتمتع بها على طبيعة العقد الذى يربطه بالمرسل إليه فإذا كان عقد وكاله عادية فليس هناك ضمانات خاصة لأمين الحمولة إذ جعله القانون دائنا عاديا بالنسبة للموكل أما لو كان عقد وكالة بالعمولة فيستفيد الأمين من الضمانات التى قررها نظام المحكمة التجارية فى المادة ١٩ وهى التى تنص على أمتياز الوكيل بالعمولة بقولها « كل وكيل بعمولة له الحق أن يتقدم فى استيفاء جميع ما صرفه على أمتعه مرسلة له من محل آخر برسم البيع لحساب موكله من نفس قيمتها إذا كانت موجودة لديه أو مودعة فى مخزن الجمرك أو حملت إليه بموجب قائمة الإرسالية ، ويكون أمين الحمولة وكيلا بالعمولة عندما يكون سند الشحن لحامله اذ أن أمين الحمولة يتعامل مع الربان أو وكيل السفينة فى هذه الحالة باسمه الخاص لحساب المرسل إليه .

(٢) كانت المادة ١٠٣ من القانون البحرى الملغى تنص على أنه « يجب على الوكيل بالعمولة أو المرسل إليه الذى استلم البضائع المذكورة فى سندات الشحن أو فى سندات الإيجار أن يعطى للقبودان وصلا بإستلامها متى طلبه منه وإلا كان ملزما بجميع مصاريف المرافعه وبالتعويضات ومقابل العطل الناشئ عن التأخير ... إلخ .

وقد تضمن نظام المحكمة التجارية السعودى نصا مماثلا هو نص المادة ٢٥٤ والذى ينص على أن « القومسيونجى أو المستلم يكونان مجبورين بأن يعطيا بحسب طلب الربان علما وخبرا مشعرا بإستلام البضائع والأمتعة المدرجة فى سندات الشحن أو المقاولات النولون وأن لم يعطياه ذلك فيكونان مجبورين بأن يعطياه مصاريفه ويضمنا الأضرار والخسائر التى تترتب له بأسباب ذلك أو بسبب تأخره ... » .

١٠٣ من القانون البحرى الملغى(١) لحاله أعتبار وكيل الشحنة وكيلا بالعمولة ، ولا يعبر عن وصف وكيل الشحنة باعتباره وكيلا عن المرسل إليه أن يتم تعيينه من الناقل بمقتضى شرط(٢) فى عقد النقل ، ويختلف وكيل الشحنة عن مقاول الشحن والتفريغ فى أن الأول يقوم بعمل قانونى هو استلام البضائع أما الأخير فيقوم بعمل مادى هو تفريغ البضائع .

هل يجوز أن يكون وكيل السفينة ووكيل الشحنة شخصا واحدا ؟

٤٦١- قد ثار التساؤل فى الفقه حول إمكانية قيام وكيل السفينة بأعمال وكيل الشحنة أو بعبارة أخرى أن ينوب شخص واحد عن المجهز الناقل والمرسل إليه فى إستلام وتسلم البضائع المشحونة ، الفقة والقضاء على جواز جمع شخص واحد بين الصفتين رغبة فى تيسير عمليات استلام وتسليم البضائع وسرعة إنجازها ، ويحدث ذلك غالبا إذا تضمن سند الشحن شرط التسليم تحت الروافع "Clause sous Plan " أو شرط التفريغ السريع dechargement rapide ، وبمقتضى هذا الشرط يقوم وكيل السفينة بإستلام البضائع على ظهر السفينة ويقوم بتفريغها ، ثم بإستلامها على الرصيف بعد تفريغها ويودعها المخازن على ذمة المرسل إليهم دون انتظار وصولهم

---

(١) ريبير بند ٨٨٢ جزء (٢) وبند ١٥٧٤ ، شوفو بند ٣١٠ ، رودبير المطول بند ٩٠٠، رودبير وبونتافيس بند ٢٨٠ ، مارتين ريمو بند ٧٣١ ، د. أكثم الخولى بند ١٥٤ ، د. مصطفى طه بند ٢٧٣ ، د. على جمال الدين النقل البحرى للبضائع بند ٤٦ - والقانون البحرى بند ١٥٧ ، د. سمير الشرقاوى بند ٣٠٤ . د. رفعت فخرى بند١٦١.

(٢) Com. 16 mai 1960, D.M.F. 1960 - 523; Rouen 13 mai 1982. D.M.F. 1983 - 167.

كذلك استئناف الأسكندرية ١٩٥٧/١١/٥ المجموعة الرسمية سنة ١٩٥٧ ص١٠١ ، نقض فرنسى ١٩٥٨/٥/١٢ ، D.M.F. 1958 P. 471.

لإستلامها على الرصيف ، وفى هذه الحالة تنتقل البضائع وتحفظ فى المخازن على نفقة ومسئولية المرسل إليهم(١) ، ويتحقق بهذا العمل لوكيل السفينة الجمع بين وظيفة وكيل السفينة ووكيل الشحنة ، ولكن يشترط لقيام وكيل السفينة بمهمة وكيل الحمولة أن يكون هناك توكيل صريح(٢) بذلك من المرسل إليه ، وعلى وكيل السفينة الذى يجمع بين هاتين الصفتين(٣) القيام برعاية مصالح كل من المجهز والمرسل إليه معا ، ويتجه القضاء فى هذا الفرض نحو تقرير مسئولية وكيل السفينة عن الخسائر التى تلحق البضائع أثناء وجودها على رصيف الميناء نتيجة لإهماله(٤) ، ولما كان وكيل السفينة وكيلا للشحنة فى نفس الوقت فإنه يكون بالنتيجة مرتبطا بعقدان فى آن واحد هما عقد وكالة السفينة ووكالة الشحنة ولكنهما عقدان مستقلان الأمر الذى يبرر حصوله على أجرين أجر من المجهز وأجر من المرسل إليه هذا فضلا عن حقه فى استحقاق المصروفات(٥) التى يتكبدها فى تنفيذ العقدين(٦) .

---

(١) رودييز وبونتافيس بند ٢٨٠ .

(٢) د. على جمال الدين بند ١٥٧ .

(٣) د. على البارودى بند ١٠٣ .

(٤) نقض فرنسى ٣ يونيه سنة ١٩٥٠ ، D.M.F. ١٩٥٠ - ٧٧ .

(٥) د. على جمال الدين (النقل البحرى بند ٤٦) .

(٦) وتثور صعوبة عند قيام شخص واحد بمهمتى وكيل السفينة ووكيل الشحنة فى وقت واحد حول تحديد اللحظة التى تنتهى فيها صفة الشخص كوكيل للسفينة ليكتسب صفة وكيل الحمولة ، قبل هذه اللحظة يعمل الشخص لحساب المجهز وتكون أجرته عليه وبعدها يعمل لحساب المرسل إليه ويستحق أجره منه ، ويذهب القضاء إلى تحديد اللحظة التى يتحول فيها الشخص من وكيل للسفينة إلى وكيل للشحنة بلحظة تسليم البضائع من الربان بوصفة عملا قانونيا يقبل بمقتضاه المستلم البضائع المنقولة ولو لم يأخذها على الفور .

راجع Rodiere Traite T. III no 901.

ورفعت فخرى بند ١٦٦ .

ثالثا ـ التزامات وكيل الشحنة :

٤٦٢- بينما يلتزم وكيل السفينة بإستلام البضائع من الربان وتسليمها إلى المرسل إليهم يلتزم وكيل الشحنة بإستلام البضائع من الربان أو من وكيل السفينة نيابة عن المرسل إليهم عند الوصول وذلك لتسليمها لهؤلاء الأخيرين فيما بعد .

يلتزم أيضا وكيل الشحنة بدفع أجره(١) النقل إلى الناقل فى جهة الوصول إذا كانت هذه الأجرة تستحق كلها أو بعضها(٢) فى ميناء الوصول(٣) .

يلتزم وكيل الشحنة فضلا عن ذلك وفقا للمادة ١٤٦ من قانون التجارة البحرية بالقيام بالإجراءات والتدابير التى يستلزمها القانون للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن فى البضاعة فى مواجهة الناقل والا أفترض أنه تسلم البضاعة بالحالة والكمية المذكورتين فى سند الشحن ؛ ويجوز أثبات عكس هذه القرينة فى العلاقة بين وكيل الشحنة والناقل .

وبناء عليه يتعين على وكيل الشحنة أن يقوم بحماية مصالح المرسل إليه فى الاستلام(٤) ، وذلك بالقيام بمعاينة البضائع والتحقق من حالتها للتأكد من مطابقتها للأوصاف الواردة فى سند الشحن ويجب أن تتم المعاينة بمجرد تفريغ(٥) البضاعة لأن المعاينة المتأخرة يصعب فيها تحديد المسؤول عن الأضرار التى أصابت البضائع .

---

(١) د. على البارودى بند ١٠٣ .

(٢) د. أكثم الخولى بند ١٥٥ .

(٣) المادة ١٤٥ من قانون التجارة البحرية .

(٤) د. على البارودى بند ١٠٧ .

(٥) نقض مصرى فى ٥ يناير سنة ١٩٦٧ مجموعة النقض المصرية السنة ١٨ ص٧٨ .

٤٦٣- كذلك يجب عليه القيام بكل ما يلزم لحفظ حقوق المرسل اليه قبل الناقل أو المؤمن ، فإذا وجد تلف أو نقص فى البضائع فيتعين عليه أن يقوم باللازم لإثبات ذلك واتخاذ التحفظات والاحتجاجات اللازمة لرفع دعوى المسئولية ، وعلى العموم فهو يلتزم فى هذا الصدد بكل ما يلتزم به الوكيل من رعاية حقوق موكله فإذا قصر(١) فى ذلك كان مسؤول قبل موكله عن كل ما يصيبه من ضرر نتيجة هذا التقصير .

أيضا يجب عليه اتخاذ كافة الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع وحراستها والتخليص عليها فى الجمارك وذلك حتى يتم تسليمها فعلا بحالتها الى المرسل اليهم .

وقد أقام المشرع قرينة قانونية لصالح الناقل مقتضاها أنه اذا تسلم وكيل الشحنة البضائع لحساب المرسل اليه دون اتخاذ أى تحفظات تتعلق بما أصابها من عجز أو تلف فهذا يعنى أنه تسلم البضائع بالحالة والكمية المذكورتين فى سند الشحن ، ولكن هذه القرينة قابلة لاثبات العكس فى العلاقة بين وكيل الشحنة والناقل فيجوز لوكيل الشحنة أن يثبت أن البضائع كان فيها تلف أو عجز وعدم اتخاذ التحفظات اللازمة فى مواجهة الناقل كان لأسباب قهرية وخارجة عن ارادته .

ولكن لا يجوز(٢) اثبات عكس هذه القرينة فى العلاقة بين وكيل الشحنة وصاحب الشأن فى استلام البضائع .

---

(١) د. على البارودى بند ١٠٣ .

(٢) المستشار كمال حمدى بند ٤٧٩ .

رابعاً - التزامات المرسل اليه (صاحب الحق في استلام البضائع) .

٤٦٤- لوكيل الشحنة الحق فى الحصول على الأجر المتفق عليه مع المرسل اليه لقاء ما قام به من أعمال لحساب هذا الأخير ، وهذا الأجر يحدد بحسب الإتفاق أو عرف الميناء(١) ويكون هذا الأجر عادة نسبة مئوية معينة تحسب من أجرة النقل واذا لم يوجد عرف فيحدد الأجر بمعرفة المحكمة .

كذلك لوكيل الشحنة الحق فى استرداد ما أنفقه من مصروفات لمعاينة(٢) البضائع والمحافظة عليها وحراستها وغيرها من الرسوم الجمركية التى قام بدفعها نيابة عن المرسل اليه وكذلك الفوائد المستحقة عن هذه المبالغ من تاريخ انفاقها(٣) .

ايضا يتمتع وكيل الشحنة باعتباره وكيلا عاديا بحق الحبس على البضائع الموجودة فى حيازته لحساب المرسل اليهم لحين استيفاء مستحقاته قبلهم وفقا للقواعد العامة(٤) أخيرا يثبت لوكيل الشحنة حق امتياز الوكيل بالعمولة المنصوص عليه فى المادة ١٥٩ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ اذا كان فيما يتعلق بما قام به من أعمال يعتبر وكيلا بالعمولة(٥) فى نيابته عن المرسل اليه ، أما اذا كان وكيلا عاديا فلا يفيد من هذا الأمتياز(٦).

---

(١) د. أكثم الخولى بند ١٥٦ .

(٢) د. مصطفى طه بند ٢٧٤ .

(٣) المادة ٧١٠ مدنى .

(٤) المادة ١/٢٤٦ مدنى .

(٥) روديير وبونتافيس بند ٢٨٠ .

(٦) د. مصطفى طه بند ٢٧٦ .

خامساً - مسئولية وكيل الشحنة :

٤٦٥- يسأل وكيل الشحنة قبل أصحاب الشأن فى البضاعة التى تسلمها بوصفه وكيلا بأجر(١) .

ومقتضى هذا النص أن وكيل الشحنة يسأل فى مواجهة المرسل اليهم مسئولية عقدية عن عدم بذل عناية الرجل المعتاد فى تنفيذ الالتزامات الناشئة عن عقد وكالة الشحنة ، هكذا يسأل وكيل الشحنة اذا لم يستلم البضائع نيابة عن المرسل اليهم ، كذلك يسأل وكيل الشحنة اذا لم يتخذ التحفظات اللازمة عند استلامه البضائع فى مواجهة الناقل مما أدى الى ضياع حقوق المرسل اليهم فى الرجوع على الناقل ، أيضاً يسأل وكيل الشحنة اذا لم يقم بسداد بقية أجرة النقل أو تأخر فى تسليم البضائع الى المرسل اليهم بعد استلامها من الناقل دون مبرر مقبول .

٤٦٦- كذلك يسأل وكيل الشحنة وفقا للمادة ٢/١٤٧ من قانون التجارة البحرية فى مواجهة أصحاب الشأن عن البضائع التى تسلمها وذلك عن كل هلاك أو تلف يلحق هذه البضائع ناشئ عن خطأه الشخصى وخطأ تابعيه كما لو أهمل فى حراستها أو فى تخزينها مما أدى لتعرض بعضها للسرقة أو التلف والخطأ هنا واجب الاثبات ومسئوليته تشمل جبر كل الضرر(٢) .

على العكس لا يسأل وكيل الشحنة عن الهلاك والتلف الذى لحق البضائع أثناء وجودها فى حيازة الناقل طالما اتخذ فى مواجهة الناقل التحفظات اللازمة لحماية حقوق المرسل اليه عند استلام هذه البضائع .

---

(١) المادة ١/١٤٧ من قانون التجارة البحرية .

(٢) د. مصطفى طه بند ٢٧٧ .

وتنتهى مسئولية وكيل الشحنة بتسليمه البضائع لأصحاب الشأن وبعد تحقق هؤلاء الأخيرين من سلامتها(١) ومطابقتها لسند الشحن .

ولا يجوز لوكيل الشحنة اقامة دعوى المسئولية على الناقل البحرى(٢) لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذى لحق البضائع المشحونة وذلك لأن القانون لم يعترف له بإمكانية تمثيل المرسل إليه أمام القضاء كما اعترف بهذه الصفة التمثيلية لوكيل السفينة نيابة عن المجهز(٣).

---

(١) د. سمير الشرقاوى بند ٣٠٦ .

(٢) لذلك حكم بأن الدعوى التى تقام من وكيل الشحنة بأسمه الشخصى على الناقل البحرى لا تقطع التقادم لصالح المرسل اليه.
cass. com. 24 juin 1986, D. M. F. 1988. 31 .

(٣) المادة ١٤٤ من قانون التجارة البحرية .

الفصل الثالث

المقاول البحرى
أو مقاول الشحن والتفريغ
l'entrepreneur de manut ention

أولاً - تعريف المقاول البحرى أو مقاول الشحن والتفريغ والمهام التى يقوم بها :

٤٦٧- تنص المادة ١٤٨ من قانون التجارة البحرية على تعريف المقاول البحرى أو مقاول الشحن والتفريغ(١) وبيان المهام التى يمكن أن يقوم بها لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل اليه وهى تقول فى هذا الصدد :

١- يقوم المقاول البحرى بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها .

٢- ويجوز أن يعهد الى المقاول البحرى بالقيام لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل اليه بعمليات أخرى متصلة بالشحن أو التفريغ بشرط أن يكلف بها بإتفاق كتابى صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة .

ويتضح من هذا النص أن المقاول البحرى أو مقاول الشحن والتفريغ هو ذلك الشخص طبيعيا كان أو معنويا الذى يقوم بحسب الأصل بأعمال مادية(٢)

---

(١) وهى التسمية الذائعة فى الفقه والعمل ولكن المشرع البحرى المصرى فضل استخدام تعبير المقاول البحرى ونرى أن اللفظين مترادفين يمكن استعمال أى منهما .

(٢) وذلك خلافا لوكيل السفينة ووكيل الشحنة اللذان يقومان بأعمال قانونية تتمثل فى استلام البضائع من الناقل لتسليمها للمرسل اليه أو استلامها من وكيل السفينة لتسليمها للمرسل اليه .

تتمثل فى شحن(١)البضائع على السفينة تمهيدا لنقلها أو تفريغها(٢) منها تمهيدا لتسليمها لأصحاب الشأن وذلك بمعاونة تابعيه وهم عمال متخصصين(٣) فى القيام بهذه الأعمال وهم يؤدون عملهم بالاستعانة بأدوات خاصة تناسب طبيعة البضائع كالصنادل والبراطيم والمواعين والأوناش والسيور والشفاطات والصوامع(٤) اللازمة لتفريغ البضائع الصب كالحبوب والغلال والأسمنت وغيرها .

واذا كان الأصل أن المقاول البحرى خلافا لكل من وكيل السفينة ووكيل الشحنة يقوم بأعمال مادية تتمثل فى شحن البضائع أو تفريغها إلا أن المشرع البحرى خروجا على هذا الأصل أجاز للمقاول البحرى القيام ببعض الأعمال الأخرى التى لا تدخل فى مهمته الأصلية ولكنها تتصل بالشحن والتفريغ وذلك لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل اليه .

ولكن ما المقصود بهذه الأعمال التى يمكن أن يقوم بها المقاول البحرى بالاضافة الى عملية الشحن والتفريغ ؟ هل يجوز أن يقوم بعمليات استلام البضائع بدلا من وكيل السفينة أو تسليمها للمرسل اليه بدلا من وكيل الشحنة أم هى أعمال من طبيعة أخرى لا تشكل أعباء على وظيفة وكيل السفينة أو وكيل الشحنة ؟ غالبية الفقه(٥) على أن المقصود بهذه الأعمال

---

(١) شحن البضائع يعنى رفع البضائع من على الرصيف أو الصنادل الى ظهر السفينة وهو يختلف عن تستيف البضائع وهو وضعها فى الأماكن المعدة لها على السفينة بطريقة تقيها خطر التلف وتقى السفينة خطر الغرق.

(٢) تفريغ البضائع يقصد به فكها وانزالها من السفينة الى الرصيف أو الصنادل تمهيدا لتسليمها للمرسل اليه .

(٣) Dockers, Rodiere et du Pont avice op. cit., no.277 .

(٤) مدحت حافظ ، المرجع السابق ص١٧٢ .

(٥) د. مصطفى طه بند ٢٠٢ ، د. كمال حمدى بند ٥٠٠ ، د. رفعت فخرى بند ١٦٧ ، د. مختار بريرى بند ٦٢ .

الاضافية والتى تتصل بالشحن والتفريغ تلك التى يمكن أن يقوم بها وكيل السفينة أو وكيل الشحنة كقيام المقاول البحرى (بدلا من وكيل السفينة) باستلام الشحنة من الناقل أو بتسليمها للمرسل اليه ، وقد ينوب عن الشاحن وبدلا منه وكيل الشحنة فى استلام البضاعة من الناقل أو كيل السفينة وفى تسليمها للمرسل اليه ، كذلك تشمل ايداع البضائع وحفظها وحراستها لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل اليه .

٤٦٨- ودراسة الأعمال التحضيرية لقانون التجارة البحرية تقودنا إلى نتيجة مختلفة عما أنتهى إليه غالبية الفقه ، فالملاحظ أن المادة ١٤٨ من قانون التجارة البحرية قبل صياغتها الحالية وفى المشروع المقدم من الحكومة كانت تنص على أنه :

(١) يقوم المقاول البحرى بجميع العمليات الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها (٢) ويجوز أن يعهد إلى المقاول البحرى بالقيام لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه بعمليات أخرى بالإضافة إلى الشحن أو التفريغ بشرط أن يكلف بها بإتفاق صريح .

وقد رأت اللجنة المشتركة بمجلس الشعب فى تقريرها المعروض على المجلس تعديل صياغة نص المادة الواردة بمشروع الحكومة بحيث تم فيها قصر الأعمال الإضافية الأخرى إلتى تسند إلى المقاول(١) البحرى الذى

---

(١) ويطلق على مقاول الشحن والتفريغ فى موانى بحر الشمال والمانش والأطلنطى Stevedores وتتحدد مهمته فى رفع البضائع على سطح السفينة وتفريغها منها أما مقاول الشحن والتفريغ فى موانئ البحر المتوسط يطلق عليه Acconier ويقوم ببعض الأعمال القانونية فضلا عن شحن وتفريغ البضائع مثل استلامها ومعاينتها عند الرحيل وعند الوصول كذلك حراسة البضائع قبل شحنها أو بعد تفريغها انظر روديير وبونتافيس الوجيز الطبعة الحادية عشر بند ٢٧٧ ص ٢٠٠ .

يقوم بأعمال الشحن والتفريغ على الأعمال المادية المتصلة بالشحن والتفريغ دون أعمال الوكالة البحرية . وذلك على خلاف نص المادة كما وردت فى المشروع والذى يقضى بإسناد بعض الأعمال القانونية البحرية كأعمال الوكالة البحرية إلى مقاول الشحن والتفريغ على الرغم من أن هذه الأعمال يجب أن تقتصر على الوكلاء البحريين (وكيل السفينة ووكيل الشحنة) .

٤٦٩- وقد وافق مجلس الشعب على رأى اللجنة وصدر قانون التجارة البحرية الجديد بالصياغة الحالية السابق ذكرها للمادة ١٤٨ بحرى والتى تجيز الفقرة الثانية منها وهى محل البحث قيام المقاول البحرى إلى جانب عمله الأصلى وهو شحن وتفريغ البضائع من السفينة بعمليات إضافية متصلة بالشحن والتفريغ كتخزين البضائع والتخليص الجمركى عليها وتداولها من وإلى الرصيف ونقلها إلى أماكن خارج الميناء(١) ونظرا لأن هذه الأعمال لا تدخل فى المهمة الأصلية للمقاول البحرى فقد استلزم المشرع البحرى لقيام المقاول بها ضرورة تكليفه بها بإتفاق كتابى صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة .

وعلى ذلك نخلص إلى أن الأعمال الأخرى التى يمكن أن يقوم بها مقاول الشحن والتفريغ بتكليف كتابى صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة قد تكون أعمال قانونية كإيداع البضائع فى المخازن لحساب الناقل أو المرسل إليه أو التخليص عليها فى الجمرك وذلك خروجا على الأصل العام الذى يقضى بقصر مهام مقاول الشحن والتفريغ على القيام بالأعمال العادية ، وقد تكون أعمال مادية تتعلق بالشحن والتفريغ مثل تداول البضائع من وإلى

---

(١) راجع المستشار مدحت حافظ إبراهيم (شرح قانون التجارة البحرية) الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والتشريعات والمعاهدات المكملة له - دراسة فقهية وقضائية بند ٢٣٠ » الناشر مكتبة غريب بالقاهرة - طبعة ١٩٩١ .

الرصيف أو نقلها إلى خارج الميناء إلا أنها فى كل الأحوال لا تشمل الأعمال القانونية المتعلقة بإستلام البضائع من الناقل أو تسليمها للمرسل إليه والتى تدخل فى مهام وكيل السفينة ووكيل الحمولة (أعمال الوكالة البحرية) التى حرص المشرع البحرى على احتفاظهم بالقيام بهذه المهام وعدم جواز قيام مقاول الشحن والتفريغ بها بدلا منهم .

تجارية عقد مقاولة الشحن والتفريغ وطبيعته القانونية :

٤٧٠- يقوم مقاول الشحن والتفريغ بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها وذلك بناء على عقد يوقع بينه وبين من يلتزم بعمليات الشحن والتفريغ كالناقل أو الشاحن أو المرسل إليه ، وعقد مقاولة الشحن والتفريغ يعتبر تجارى دائما بالنسبة للمقاول(١) ، ويعتبر كذلك بالنسبة للناقل البحرى متى أبرم بينه وبين المقاول(٢) البحرى ، كما يعتبر تجارى بالتبعية بالنسبة للشاحن أو المرسل إليه إذا كان متعلقا بتجارته(٣) .

وفيما يتعلق بالطبيعة(٤) القانونية لمقاولة الشحن والتفريغ ثار خلاف فى الفقه حول تحديد ماهية هذا العقد ، فهناك من قال أنه عقد وكاله ، ولكن محكمة النقض(٥) المصرية رفضت هذا التكييف استنادا إلى أن محل العقد هو

---

(١) انظر المادة السادسة/هـ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ .

(٢) لأن العمل تجارى بالنسبة للناقل والمقاول معا وفقا لأحكام القانون التجارى (م٦ / د و هـ) من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ .

(٣) انظر المادة ٨ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ .

(٤) CHAO (A) : acconiers et destinataires Paris 1971 no . 28.

انظر أيضا عقد الشحن والتفريغ طبعة ١٩٨٣ للدكتور كمال حمدى خاصة ص١٨٨ - ٢١٥ .

(٥) نقض مصرى ٥ يناير سنة .

القيام بأعمال مادية وليس بأعمال قانونية ، وقيل أنه عقد نقل(١) ولكن هذا التكييف بدوره لم يحظ بالقبول وذلك لأن محل عقد النقل وموضوعه الأساسى هو نقل البضائع من مكان إلى مكان آخر بينما العمل الأساسى لمقاول الشحن والتفريغ هو فك البضائع وتنزيلها من على السفينة أو حزمها ورفعها إليها ، ولا يقدح فى ذلك قيامه بنقل البضائع من السفينة إلى الميناء إذا كانت راسية بعيدا عن الميناء ، أو العكس ، أو من الرصيف إلى المخازن أو العكس ، إذ هذه العمليات لا تعدو أن تكون عمليات ثانوية مكملة أو متممة لمهمته الأصلية المشار إليها والتى ليست فى جوهرها نقلا للبضاعة(٢) .

وقد استقر الرأى(٣) على اعتبار عقد مقاولة الشحن والتفريغ عقد مقاولة عادية يتعهد المقاول بمقتضاه بتنفيذ عمل عادى معين وهو شحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها ، وقد يقوم فضلا عن مهمته هذه ببعض الأعمال الأخرى المتصلة بالشحن والتفريغ وذلك مشروط بأن يكون تكليفه بهذه الأعمال بإتفاق كتابى صريح سواء من وكيل السفينة أو الشحنة وهو يقوم بكل هذه الأعمال على وجه الاستقلال .

ثانياً : حقوق مقاول الشحن والتفريغ :

٤٧١ - ومتى قام مقاول الشحن والتفريغ بمهمته بتفريغ البضائع أو شحنها ، أو غيرها من الأعمال المتصلة بالشحن أو التفريغ بتكليف من وكيل

---

(١) Thomas les acconiers thèse Aix No . 23 et 58 .

مشار له فى ريبير جزء (٢) بند ١٤٨٨ .

(٢) د. رفعت فخرى بند ١٦٨ .

(٣) ريبير جزء(٢) بند ١٤٨٨ ، د. على جمال الدين بند ١٧٢ . د. أكثم الخولى بند ١٥٧ ، د. مصطفى طه بند ٢٧٨ ، د. سمير الشرقاوى بند ٣٠٨ ، د. على البارودى بند ١٠٦ ، د. رفعت فخرى بند ١٦٨ ، د. مختار بريرى بند ٢٦٢ ، د. كمال حمدى بند ٤٩٨ .

السفينة أو الشحنة تعين على المتعاقد معه أن يدفع له الأجر المتفق عليه فى العقد ، ويكون لمقاول الشحن والتفريغ الحق فى حبس البضائع التى فى حيازته طبقا للقواعد العامة(١) ضمانا لاستيفاء حقوقه قبل المتعاقد سواء كان الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه .

ثالثا : مسئولية مقاول الشحن والتفريغ :

٤٧٢- تتحدد مسئولية مقاول الشحن والتفريغ بحسب تحديد الشخص الملتزم أصلا بالقيام بعملية الشحن والتفريغ هل هو الناقل(٢) أو هو الشاحن(٣) فى ميناء القيام والمرسل إليه فى ميناء الوصول ، ولذلك فمسئولية مقاول الشحن والتفريغ تأخذ أحد الفرضين الآتيين :

الفرض الأول : إذا كان الناقل هو الملتزم وفقا لعقد النقل بعمليات الشحن والتفريغ بصفته أصيلا وليس وكيلا عن الشاحن أو المرسل إليه ؛ وإذا حدث تلف أو هلاك للبضائع أثناء عمليات الشحن والتفريغ يكون الناقل مسئولا عن هذه الأضرار فى مواجهة مالك البضائع سواء كان شاحنا أو مرسلا إليه ، ففى هذا الفرض تندمج عملية الشحن والتفريغ فى عملية النقل وتعتبر جزءا منها ، ولكن مسئولية الناقل فى مواجهة مالك البضاعة لا تعفى مقاول الشحن والتفريغ من المسئولية فى مواجهة الناقل إذ يجوز لهذا الأخير أن يرجع على مقاول الشحن والتفريغ عند ثبوت مسئوليته عن التلف أو الهلاك بما دفعه من تعويضات(٤) للشاحن أو للمرسل إليه ، وذلك لأن مقاول

---

(١) المادة ٢٤٦ من القانون المدنى .

(٢) المادة ١/٢١٥ من قانون التجارة البحرية .

(٣) د. على البارودى بند ١٠٧ .

(٤) د. سمير الشرقاوى بند ٣٠٩ .

الشحن والتفريغ يكون مسئولا مسئولية تعاقدية فى مواجهة الناقل عما يصيب البضائع من أضرار أثناء عمليات الشحن والتفريغ .

٤٧٣- ولكن المشرع البحرى لم يتقل كاهل المقاول البحرى بقرينة(١) مسئولية بحيث تقرر مسئوليته عن هلاك أو تلف البضائع ما لم يثبت أن الهلاك أو التلف راجع إلى سبب أجنبى وإنما تتأسس مسئولية المقاول على اساس الخطأ الواجب الإثبات وذلك تطبيقا للمادة ١٥٠ من قانون التجارة البحرية التي تقضى بمسئولية المقاول البحرى عن الأعمال التى يتولاها طبقا للمادة ١٤٨ من هذا القانون ، وعلى ذلك لا تنعقد مسئولية مقاول الشحن والتفريغ إلا إذا أثبت الناقل أن الهلاك أو التلف الذى لحق البضائع أثناء عمليات الشحن أو التفريغ أو اثناء العمليات الأخرى المتصلة بها والتى قام بها المقاول أو تابعية ترجع إلى خطأ المقاول الشخصى أو خطأ تابعيه .

كذلك فيما يتعلق بإقامة دعوى المسئولية على مقاول الشحن والتفريغ لم يخول المشرع هذا الحق سوى للشخص الذى كلف المقاول البحرى بالقيام بعملية الشحن والتفريغ وغيرها من العمليات الاضافية المتعلقة بها لحسابه اى الناقل فى هذا الفرض ، فلا يجوز فى هذا الفرض للشاحن أو المرسل اليه اقامة دعوى المسئولية على مقاول الشحن والتفريغ لمطالبته بالتعويض عن تلف البضائع أو هلاكها وانما رجوعهم يكون على الناقل فحسب . وهذا ما نصت عليه المادة ١/١٤٩ من قانون التجارة البحرية(٢) وذلك خلافا لما

---

(١) د. رفعت فخرى بند ١٦٩ .

(٢) تنص المادة ١/١٤٩ من قانون التجارة البحرية على أن يقوم المقاول البحرى بعمليات الشحن والتفريغ وبالعمليات الإضافية الأخرى لحساب من كلفه بالقيام بها ولا يسأل فى هذا الشأن إلا قبل هذا الشخص الذى يكون له وحده توجيه الدعوى اليه .

قضت به محكمة النقض الفرنسية من قبل(١) .

٤٧٤- الفرض الثانى : وهو أن يكون الشاحن أو المرسل اليه هو الملتزم بالقيام بعمليات الشحن أو التفريغ ، وفى هذه الحالة يتعاقد الشاحن أو المرسل اليه مع مقاول الشحن والتفريغ للقيام بهذه العليات لحساب أى منهما ، ويترتب على ذلك مسئولية مقاول الشحن والتفريغ مسئولية تعاقدية عما يلحق البضائع من أضرار أثناء عمليات الشحن والتفريغ بسبب أخطاء المقاول أو تابعية فى مواجهة الشاحن أو المرسل إليه ، ويشترط لانعقاد مسئولية المقاول اثبات هذا الخطأ من الشاحن ، المرسل اليه ويكفى الخطأ البسيط لانعقاد مسئولية المقاول ، فلا يشترط الخطأ الجسيم(٢) ، ومن الأخطاء التى تصدر أثناء عمليات الشحن والتفريغ عدم بذل الاحتياطات الكافية عند شحن أو تفريغ البضائع القابلة للكسر أو الاشتعال خاصة البضائع الخطره(٣) ، أو ما ينشأ عن سوء استعمال الروافع أو الآلات أو استعمال حبال ضعيفة(٤) ، أيضا سوء استخدام الخطاف فى نقل البضائع المعبأة فى أجولة مما يتسبب فى فقد جزئى أو كلى لمحتوياتها(٥) .

وتتحقق نفس النتيجة اذا تضمن سند الشحن نصا يفوض الربان اختيار مقاول الشحن والتفريغ والتعاقد معه نيابة عن الشاحن أو المرسل اليه، ففى هذه الحالة يكون مقاول الشحن والتفريغ رغم اختياره من قبل الربان

---

(١) نقض فرنسى ٣ يونيه سنة ١٩٦٤ D. M. F. ١٩٦٤ ص٥٨٨ .

(٢) روديير المطول جزء(٣) بند ٨٢٩ .

(٣) استئناف أكس ١٩٥٨/٧/١ D. M. F. ١٩٥٨ -٩٥١ .

(٤) نقض فرنسى ١٩٦٦/٦/١٠ D. M. F. ١٩٦٦ - ٢٧١ استئناف روان .

(٥) مرسيليا ١٩٥٦/٣/٢٣ D. M. F. ١٩٥٧ - ٣٦٥ ، استئناف أكس ١٩٥٤/٥/١٨ D. M. F ١٩٥٥ - ٢١٥ .

مسؤولا أمام الشاحن أو المرسل اليه عما يصيب البضائع من أضرار أثناء عمليات الشحن والتفريغ وليس أمام الربان الذى تعاقد معه ، لأن مقاول الشحن والتفريغ يسأل أمام الشخص الذى يقوم بأعمال الشحن والتفريغ لحسابه وليس أمام من قام بأختياره ، ولا شك أنه يكون للمرسل اليه فى هذا الفرض توجيه الدعوى الى المقاول الذى يقوم بالأعمال لحسابه ويكون مسؤولا أمامه، لأن الربان لا يعدو فى هذه الحالة أن يكون وكيلا من المرسل اليه فى اختيار المقاول ومن ثم تنصرف أثار عقد المقاولة الى المرسل اليه وحده(١) .

وهو ما أكدته المادة ٢/١٤٩ من قانون التجارة البحرية بقولها اذا كان الناقل هو الذى عهد الى المقاول البحرى بالقيام بالعمل بناء على تعليمات من صاحب الشأن أو بناء على شرط فى سند الشحن أو فى عقد إيجار السفينة وجب على الناقل إخطار المقاول البحرى بذلك ، وقد ألزم المشرع الناقل البحرى فى الفرض الذى يفوض فيه بتكليف مقاول بحرى للقيام بأعمال الشحن والتفريغ لحساب الشاحن أو المرسل اليه بإخطار المقاول بالشخص الذى يحمل لحسابه والذى يكون مسؤولا أمامه ، ومع ذلك اذا أغفل الناقل القيام بهذا الإخطار فإنه يكون مسؤولا أمام المضرور وفقا للقواعد العامة(٢) وهذا الإغفال لا يحول دون مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ فى مواجهة الشاحن أو المرسل اليه عما صدر منه هو أو تابعيه من أخطاء .

تحديد مسئولية مقاول الشحن والتفريغ :

٤٧٥- نص المادة ١٥١ من قانون التجارة البحرية على أن تسرى على المقاول البحرى أحكام تحديد المسئولية المنصوص عليها فى المادة ٢٣٣

---

(١) روديير المطول الجزء الثالث بند ٨٥٢ .

(٢) د. رفعت فخرى بند ٢٦٩ .

من هذا القانون ، وهى أحكام تحديد مسئولية الناقل البحرى فى نقل البضائع والمنصوص عليها فى هذه المادة .

وعلى ذلك تتحدد مسئولية المقاول البحرى عن الهلاك أو التلف الذى يلحق البضائع أثناء عمليات الشحن أو التفريغ بما لا يجاوز الفى جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الاجمالى للبضاعة أى الحدين أعلى .

وإذا جمعت الطرود أو الوحدات فى حاويات ، وذكر فى سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التى تشملها الحاوية عُد كل منها طرداً أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسئولية وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهكلت أو تلفت أعتبرت طردا أو وحدة مستقلة .

٤٧٦- ويؤخذ على المشرع أنه ساوى فى جواز تحديد المسئولية بين المقاول البحرى والناقل البحرى فى حين أن مسئولية الأخير تكون أثقل عبئا لأنها تقوم على الخطأ المفترض والذى يقتضى تحديد المسئولية،أما مسئولية المقاول البحرى تقوم على الخطأ واجب الأثبات والذى يقتضى أن يكون التعويض شاملاً لكل الضرر دون تحديد ، ولعل الباعث وراء ذلك هو رغبة المشرع فى تشجيع أعمال المقاولين البحريين بتخفيف المسئولية عنهم ، ولكن مع ذلك يتضمن هذا الاتجاه ظلما يقع على الشاحنين والمرسل إليهم بصفة خاصة بسبب صعوبة أثبات خطأ مقاول الشحن والتفريغ أو خطأ تابعية ، وحتى يعيد المشرع النظر فى هذا النص ويقرر المسئولية المفترضة لمقاول الشحن والتفريغ مقابل استفادته من مبدأ تحديد المسئولية نناشد القضاء المصرى مراعاة التساهل(١) فى قبول أدلة أثبات خطأ الناقل أو تابعية تخقيقا

---

(١) د. كمال حمدى بند ٥٢٩ ، د. مختار بريرى بند ٢٦٥ .

للعدالة والتوازن بين الطرفين ولا يقدح فى ذلك أعتبار الشـ ، التفريغ من العمليات اللازمة لتنفيذ(١) عقد النقل البحرى ، لأن ذلك كان يقتضى التسوية بين الناقل البحرى والمقاول البحرى ليس فى تحديد المسئولية فحسب وإنما أيضا فى أساس المسئولية وهو الخطأ المفترض ، ولكن الملاحظ أن المشرع ميز بين الناقل البحرى والمقاول البحرى فافترض مسئولية الأول والزم الشاحن أو المرسل إليه بأثبات خطأ الثانى .

(١) د. سمير الشرقاوى بند ٣١٠ .

الفصل الرابع

وكيل العبور Le Transitaire

تمهيد :

٤٧٧- لم يتضمن التشريع البحرى سواء فى ظل القانون الملغى أو القانون الحالى أحكام تتعلق بوكيل العبور رغم أهمية دوره فى الحياة العملية ، إذ أن الدولة تشجع فى الوقت الحالى وكالة العبور لزيادة النمو الاقتصادى فى بعض الموانى التى لا تعمل بكامل طاقتها كبور سعيد ودمياط(١) ، ولذلك فهو يخضع فى أداء مهمته ومسئوليته للقواعد العامة ، وسوف نتناول الأحكام المتعلقة بوكيل العبور سواء من حيث تعريفه أو مهمته أو واجباته أو مسئوليته فى البنود التالية :

أولاً : تعريف وكيل العبور وواجباته :

أ- تعريف وكيل العبور :

٤٧٨- وكيل العبور هو وسيط(٢) يلتزم باستلام البضائع من الناقل البحرى ليقوم بإعادة إرسالها بواسطة ناقل آخر بحرى أو برى أو نهرى أو جوى لكى تكتمل رحلتها وتصل سليمة إلى جهة الوصول وذلك مقابل أجر أو عمولة يحصل عليها من عميله .

فوكيل الترانزيت أو العبور هو إذا مجرد شخص يتدخل لحساب عميله فى الفترة التى تفصل بين جزئى رحلة واحدة وذلك عبر رحلة متعددة(٣) الأجزاء وذلك بغية توصيل البضائع المنقولة سليمة إلى جهة الوصول .

---

(١) مدحت حافظ إبراهيم نفس المرجع بند ٢٤ .

(٢) ريبير جزء (٢) بند رقم ١/٢٠٢٧ .

(٣) د. على جـ ين بند ١٦١ .

ب - واجبات وكيل العبور :

٤٧٩- يقوم وكيل العبور أساسا بأعمال قانونية(١) تبدأ بإستلام البضائع من الناقل البحرى عند نهاية أحد أجزاء الرحلة ثم يقوم بإبرام عقود النقل الخاصة بإعادة نقلها واستكمال رحلتها بحرا أو برا أو جوا حتى جهة الوصول ، يقوم وكيل العبور أيضا بالتأمين على هذه البضائع حتى وصولها كذلك يلتزم وكيل العبور بإنهاء الإجراءات الجمركية الخاصة بتلك البضائع وقد يضطر وكيل العبور لإنفاق بعض المصروفات لتفريغ البضائع واعادة شحنها أو لتخزين البضائع حتى يتم إعادة شحنها ، وهو يراعى فى كل ما يبرمه من عقود أو تصرفات أفضل الشروط وأحسن الأسعار مراعاه لمصالح عميله ، ويقوم وكيل العبور بعد ذلك بإرسال كل المستندات المتعلقة بالبضاعة المنقولة إلى عميله وذلك لقاء عموله متفق عليها بينهما أو يحددها العرف .

ثانيا : المركز القانونى لوكيل العبور :

٤٨٠- من الصعب أعتبار وكيل العبور ناقل(٢) لأن التزامه الأساسى ليس التغير المكانى للبضائع ، حقا أنه يستلم البضاعة فى الميناء الذى انتهت فيه أول مرحلة من مراحل النقل ثم يسلمها فى مكان أخر حيث تبدأ المرحلة الثانية من النقل ولكن هذا التغيير الضيق لمكان البضاعة لا يكفى لأعتباره ناقلا ، وليس هو محل التزامه الأساسى الذى يربطه بالموكل . خاصة أنه يعمل فى ميناء معين أو نقطة حدودية(٣) محددة ، كذلك لا يمكن

---

(١) رودييز وبونتافيس الوجيز بند ٢٨١ .

(٢) رودييز وبونتافيس بند ٢٨١ .

(٣) Martine Remond - Gouillond op. cit. no 741 .

أعتباره وكيلا بالعمولة للنقل لأن هذا الأخير يستقل بأختيار الناقل(١) ووسائل نقل البضائع منذ بداية رحيلها إلى وصولها وعلى مسئوليته دون تدخل من الموكل ، وهذا لا يتحقق بالنسبة لوكيل العبور الذى يتلقى البضائع بعد انهاءها المرحلة الأولى من مراحل النقل وينقلها بالوسيلة التى يختارها الموكل ، وتنتهى مهمته بإعادة نقل البضائع ، فالتزاماته تتحدد بالنطاق المكانى الذى يباشر فيه عمله ملتزما بتعليمات موكله فيما يتعلق بانجاز باقى الرحلة المتفق عليها مع الموكل كما يثور الخلاف فى الفقه حول اعتبار وكيل العبور وكيل بالعمولة للنقل أم مجرد وكيل عادى عن العميل .

٤٨١- الفقه فى مصر وفرنسا متفق على أعتبار وكيل العبور وكيل عن مالك البضائع ولكن منهم من يعتبره وكيلا بالعمولة(٢) لأنه يتعاقد بأسمه ولحساب موكله دون أن يفصح عن اسمه ويعترف له تبعا لذلك بإمتياز الوكيل بالعمولة المنصوص عليه فى المادة ١٥٩ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ لإستيفاء سائر حقوقه قبل الموكل ، ومنهم من يعتبره وكيلا عاديا(٣)

---

(١) وقد قضت محكمة باريس بصدد وكيل محترف يتعهد بنقل بضاعة من المصنع إلى سطح السفينة مع استقلاله فى أختيار الناقل ووسيلة النقل بأن هذا الشخص يعتبر وكيلاً بالعمولة للنقل وليس وكيلا للعبور رغم أن شروط العقد العامة تصفه بذلك .

V. Paris 25 avril 1984 . Bull Transports 1985 - 61.

كذلك قضت محكمة باريس باعتبار الوكيل وكيلا بالعمولة النقل إذا تعهد بنقل البضائع من بداية رحلتها فى لوس أنجلوس إلى نهايتها أى إلى باريس .

V. Paris 4 Dec . 1985 - Bull - Trans . 1986 - 254.

(٢) ريبير جزء (١) بند ٣/٢٠٢٧ ، رودبير المطول الجزء الثالث بند ٩١٧ ، د. أميره صدقى ص٢٢٩.

(٣) د. على جمال الدين عوض بند ٢٩٩ ، د. مصطفى طه بند ٢٨١ ، د. مختار بريرى بند ٢٦٨ . ت حافظ إبراهيم بند ٢٦٢ .

تخضع العلاقة بينه وبين الموكل لسائر قواعد الوكالة العادية .

القول الفصل فى هذه المسألة يتوقف على بحث كل حالة على حده ، هل وكيل العبور يتعامل بأسمه فيما يبرمه من عقود لحساب الموكل ويخفى اسم هذا الأخير أم يتعامل باسم الموكل ولحسابه ، فهو إذا كان يتعامل باسمه وليس باسم الموكل فإنه يعتبر وكيل بالعمولة ويتمتع بالمزايا المترتبة على ذلك ومنها أمتياز الوكيل بالعمولة المقرر فى المادة ١٥٩ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ فيما يتعلق بالحصول على أجره وسائر ما أنفقه من مصروفات فى الوكالة أما إذا كان يفصح عن اسم الموكل ويتعامل بأسمه ولحسابه فإنه يعتبر وكيلا عاديا يخضع للقواعد المنظمة لعقد الوكالة وفقا للقواعد العامة ولا يستفيد من أمتياز الوكيل بالعمولة فى استيفاء حقوقه قبل الموكل(١) .

هكذا الأمر متروك للمحكمة حسب ظروف كل حالة على حده وحسب ما يفرضه العقد على الوكيل من التزامات لتقرر ما إذا كانت بصدد وكالة عادية أو وكالة بالعمولة .

ثالثا : حقوق وكيل العبور :

٤٨٢- يستحق وكيل العبور - يستوى فى ذلك أن يكون وكيلا عادياً أو بالعمولة أجر أو عمولة من موكله لقاء ما بذله من أعمال وخدمات لحساب هذا الموكل ، فضلا عن حقه فى استرداد كل ما أنفقه من مصروفات سواء لتفريغ البضائع وإبرام عقود النقل ودفع الرسوم الجركية أو لحراسة البضائع وتخزينها والتأمين عليها اذا طلب الموكل منه ذلك ، ويقوم الوكيل بهذه

---

(١) رودبير وبونتافيس الوجيز بند ٢٨١ .

المصروفات لعين إعادة شحن البضائع واستكمالها رحلتها ، ويتم تحديد العمولة المستحقة للوكيل بالاتفاق أوفقا لما جرى عليه العرف أو حسب تقدير المحكمة إذا لم يوجد اتفاق أو عرف ، وينطبق على وكيل العبور امتياز الوكيل بالعمولة المنصوص عليه في المادة ١٥٩ من قانون التجارة أذا ثبتت له هذه الصفة .

رابعا : مسئولية وكيل العبور :

٤٨٣- سبق أن أشرنا الى أن وكيل العبور يرتبط بعميله بعقد وكالة ولذلك فهو يسأل مسئولية عقدية عن إخلاله بتنفيذ التزاماته الناشئة عن هذا العقد ، أو عن سوء تنفيذه لهذه الالتزامات ، وذلك مشروط بإثبات خطأ الوكيل(١) أو بإثبات خطأه في اختيار(٢) شخص آخر ينوب عنه في تنفيذ التزاماته ، فهو يسأل اذا لم يستلم البضائع من الناقل البحري أو اذا أهمل في استلامها فلم يقم بمعاينتها واثبات ما لحقها من نقص أو تلف ، أو اذا أهمل في اتخاذ التحفظات والاحتجاجات اللازمة للمحافظة على حقوق موكله قبل الناقل ، كذلك يسأل وكيل العبور بسبب عدم تقديمه النصيحة الملائمة للموكل فيما يتعلق بطريقة النقل المناسبة ، يسأل أيضا وكيل العبور عن عدم تأمينه على البضاعة عند إعادة نقلها رغم تكليفه بذلك من قبل الموكل ، وعلى العكس لا يسأل(٣) عن عدم قيامه بإبرام التأمين اذا كان الموكل لم يكلفه بذلك ، فهو بإيجاز يسأل عن إهماله في القيام بأى التزام يفرضه عليه عمله كوكيل

---

(١) Rouen 31 janv 1985, Bull. transports -1985 - 287 .

(٢) Paris 13 juin 1984, Bull transports . 1985 - 585 .

(٣) Versailles, 20 avril, 1986; Bull. Trans. 1986-609 .

محترف ومأجور(١) ، وبينما يسأل وكيل العبور عن أى أخطاء شخصية تصدر عنه فى تنفيذ التزاماته(٢) أيا كانت درجة جسامتها(٣) بشرط اثباتها(٤) على العكس لا يسأل عن أخطاء الناقل فى تنفيذ عمليات النقل اللاحقة(٥) لتدخله ، كذلك تخضع دعوى المسئولية على وكيل العبور للقواعد العامة فى الوكالة وليس لقواعد مسئولية الناقل البحرى لأنه كما أشرنا ليس ناقلا .

---

(١) د. على جمال الدين بند ١٦٥ .

(٢) محكمة السين التجارية ٢٣ يونية سنة ١٩٦٦ القانون البحرى الفرنسى D. M. F. ١٩٦٧ - ٤٨٩ .

(٣) ريبير جزء (٢) بند ٧/٢٠٢٧ ، ويسأل وكيل العبور عن ارتكابه خطأ جسيم اذا تعجل فى انهاء عمليات اعادة نقل البضائع بينما لم يصله بعد سند الشحن وقيامه لاستلام البضائع من الناقل بتسليمه خطاب ضمان بدلا من سند الشحن أنظر مارتين ريمو السابق بند ٧٤٤ .

(٤) رودير وبونتانيس بند ٢٨١ .

(٥) رودير بند ٧/٢٠٢٧ .

الفصل الخامس

السمسرة البحرية

le conrtage maritime

تمهيد وتعريف :

٤٨٤- نظراً لأتساع المعاملات فى مجال التجارة البحرية أصبح من الصُعب على ذوى الشأن توقيع العقود البحرية دون تدخل السماسرة .

والسمسار البحرى هو شخص طبيعى أو معنوى (شركة تمارس الأعمال الملاحية أو أعمال النقل البحرى)(١) يتوسط بين المتعاقدين (مؤجر ومستأجر السفينة - بائع ومشترى السفينة ، المؤمن والمستأمن ، الناقل والشاحن - أو المالك والمستأجر) بغية التقريب بينهما لإبرام احدا العقود البحرية لقاء أجر أو عمولة تسمى بالسمسرة وهى عادة تكون نسبة مئوية من قيمة الصفقة يدفعها للسمسار من فوضه(٢) من طرفى العقد فى السعى لإبرامه .

وللسمسرة البحرية دور هام خاصة فى الدول البحرية المتقدمة مثل انجلترا(٣) حيث توجد هيئة اللويدز العالمية ، وللسماسرة دور أساسى خاصة فى إبرام عقود التأمين(٤) البحرى .

---

(١) المادة ١٩٢ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ .

(٢) المادة ١٩٨ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ .

(٣) مدحت حافظ إبراهيم بند ٢٤٦ .

(٤) يطلق المشرع المصرى فى القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٨١ إسم وسطاء التأمين على سماسرة التأمين وهو الاسم الذى ذاع انتشاره فقها وعملا .

٤٨٥- ولم ينظم قانون التجارة البحرية الحالى أسوة بالقانون البحرى(١) الملغى السمسرة البحرية ، وربما منشأ هذا الاغفال هو ان هذه المهمة يقوم بها فى الغالب فى الموانئ المصرية شركات ملاحية(٢) من شركات القطاع العام الى جانب أعمالهم الأساسية هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى ان السمسرة البحرية لا تختلف من حيث الجوهر عن السمسرة على وجه العموم والتى نظمها قانون التجارة الحالى رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ معتبرا السمسرة عملا تجاريا اذا تمت على وجه الاحتراف أيا كانت طبيعة العمليات التى يباشرها السمسار (م٤/٥ من قانون التجارة) ، أما بالنسبة للطرف الثانى فى العقد فالسمسرة قد تكون تجارية أو مدنية حسب طبيعة الصفقة بالنسبة له. كما نظم المشرع التجارى عقد السمسرة بالتفصيل فى المواد من ١٩٢ الى ٢٠٧(٣) والسمسرة فى القانون المصرى تعتبر حرفة مباحة يكون الاشتغال بها حرا أسوة بالتشريعات فى كثير من الدول كبلجيكا وألمانيا والنرويج والأرجنتين فلا

---

(١) لم ينظم نظام المحكمة التجارية السعودى بدوره السمسرة البحرية فيما عدا اعتبارها عملا تجاريا منفردا وفقاً للمادة الثانية من النظام .

(٢) فمثلا تقوم شركة القناة للتوكيلات الملاحية الصادر بتأسيسها قرار وزير النقل البحرى رقم ١٣٤ لسنة ١٩٧٦ وهى احدى شركات القطاع العام التى تشرف عليها هيئات القطاع العام للنقل البحرى والتى ورد فى المادة الثالثة من نظامها الأساسى أن غرض الشركة هو القيام بكافة أعمال الوكالة البحرية والسمسرة البحرية ... الخ علما أن المشرع ابتداء من القانون رقم ١ لسنة ١٩٩٨ أجاز مباشرة التوكيلات البحرية لشركات القطاع الخاص والتى كانت حكرا من قبل على شركات القطاع العام مما يعنى أنه يجوز قياسا على التوكيلات البحرية للشركات الخاصة مباشرة أعمال السمسرة البحرية .

(٣) نظرا لعدم وجود تنظيم تشريعى للسمسرة فى المملكة العربية السعودية فهى تخضع فى تنظيمها لاتفاق الطرفين والقواعد العامة .

يعد اللجوء إلى السمسار إجراء اجبارى . وذلك خلافا للقانون الفرنسى (١) حيث يتمتع السماسرة البحريون وسماسرة التأمين باحتكار قانونى(٢) خاصة فيما يتعلق بالترجمة وتخليص الاجراءات الادارية(٣) للسفن فالربان الأجنبى يلتزم بالاستعانة بالسمسار البحرى لتخليص هذه الاجراءات .

ثانيا : مهمة السمسار البحرى :

٤٨٦- تتحدد مهمة السمسار البحرى فى التوسط(٤) بين أطراف العقود البحرية بهدف التقريب بينهما من أجل ابرام تلك العقود ، وتنتهى مهمة السمسار بمجرد ابرام العقد ، فلا يلتزم السمسار بمتابعة تنفيذ(٥) العقد ولا يضمن هذا التنفيذ ، فهو ليس طرفا فى العقد أو وكيلا عن أحد طرفيه ، ومن العقود البحرية التى يتوسط السماسرة فى ابرامها عقود تأجير السفن وعقود شراء وبيع السفن المستعملة وهناك من السماسرة من يتخصصون(٦) فى هذا العمل الأخير دون غيره .

وقد يقوم السمسار بجانب مهمته الأصلية وهى التوسط فى ابرام العقود ببعض الأعمال الأخرى كترجمة سندات الشحن ومشارطات الايجار(٧)، وانهاء الاجراءات الادارية اللازمة لدخول السفن الموانى أو خروجها(٨) منها :

---

(١) انظر المادة ٨٠ من التقنين الفرنسى وما يجرى عليه العرف التجارى .

(٢) ريبير بند ٨٨٩ .

(٣) Martine Remond - Gouilloud op. cit. no 751.

(٤) رودير وبونتافيس بند ٢٧١ .

(٥) المادة ٢٠٣ من قانون التجارة .

(٦) مختار السويفى ص١٣٤(مصطلحات النقل البحرى والتجارة الخارجية) طبعة سنة ١٩٨٢ .

(٧) رودبير بند ٢٧١ ، ريبير بند ٨٨٩ وما بعده .

(٨) رودير بند ٢٧٣ .

ثالثا : حقوق السمسار والتزاماته :

٤٨٧- يستحق السمسار أجر أو عمولة نظير توسطه فى ابرام العقود يسمى بالسمسرة ، ويلتزم بالسمسرة الشخص الذى فوضه فى البحث عن متعاقد أخر أو الطرفان معا ، وتتحدد السمسرة بالاتفاق أو حسب العرف، وتكون عادة نسبة مئوية من قيمة الصفقة كثمن السفينة المباعة أو أجرة النقل أو قسط التأمين ، ولا يستحق السمسار أجره إلا إذا أدت وساطته إلى إبرام(١) العقد ، كما يستحق السمسار فضلا عن أجرته كافة المصروفات التى تكبدها فى سبيل ابرام العقد الذى تم التوسط فيه ، متى كانت هذه المصروفات قد انفقت بناء على طلب العميل(٢) واتفق معه على استردادها(٣) .

رابعا : مسئولية السمسار :

٤٨٨- يسأل السمسار فى مواجهة عميله مسؤولية عقدية شريطة أثبات العميل الخطأ الذى ارتكبه السمسار فى تنفيذ عقد السمسرة ، كما لو أخفى عن عميله بيانات جوهرية تتعلق بالصفقة التى تم التوسط فيها رغم علمه بها ، وكأن من شأن هذه البيانات لو علم بها العميل قبل إبرام الصفقة أن تدفعه إلى العدول عن إبرامها(٤) ، أو تغيير الشروط التى تمت وفقا لها الصفقة تغييرا جوهريا وقد أكدت هذا المعنى المادة ٢٠٠ من قانون التجارة بقولها « على السمسار ولو لم يكن مفوضا إلا من أحد طرفى العقد أن يعرض الصفقة على الطرفين بأمانة وأن يوقفهما على جميع الظروف التى

---

(١) المادة ٢٠٤ من قانون التجارة .

(٢) د. على البارودى بند ١٠٩ ، د. سمير الشرقاوى ٣١٣ .

(٣) المادة ١٩٩ من قانون التجارة .

(٤) د. سمير الشرقاوى بند ٣١٤ .

يعلمها عن الصفقة ، ويكون السمسار مسئولا قبلهما عما يصدر منه من غش أو خطأ جسيم » .

كذلك يسأل فى مواجهة الموكل عن أقامة نفسه طرفا آخر فى العقد الذى يتوسط فى ابرامه بغير إجازه صريحة من العميل ، وفى هذه الحالة لا يستحق السمسار أى أجر لأنه يصبح متعاقد مع العميل وليس سمسار(١) .

***

« تم بحمد الله وتوفيقه »

---

(١) المادة ٢٠١ من قانون التجارة .

كتب وأبحاث للمؤلف

مؤلفات باللغة الفرنسية :

1- L'inddemnite en matière d'assurance maritime sur facultés dans les droits anglais, egyptien et francais (avaries particulieres et avaries communes) thése pour le doctoratd'Etat en droit 2 tomes, Universite Jean Moulin (Lyon III) Lyon 1980.

2- Le caractere indemnitaire de l'assurancee maritime le caire 2001 - 2002 .

مؤلفات باللغة العربية :

٣- القانون البحرى الطبعة الأولى سنة ١٩٨٤ الناشر مكتبة نهضة الشرق بجامعة القاهرة.

٤- شركات المساهمة (الأحكام الجديدة وفقا للقانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١ وقوانين الاستثمار) دراسة مقارنة مع بعض القوانين العربية والأجنبية . الطبعة الأولى سنة ١٩٨٥ – الناشر مكتبة نهضة الشرق – جامعة القاهرة.

٥- مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها فى التاريخ والعصر الحديث . الناشر المركز العربى للدراسات الأمنية والتدريب بالرياض (المملكة العربية السعودية) سنة ١٤٠٦هـ – ١٩٨٦م .
الندوة العلمية الخامسة عشرة – وموضوعها القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية .

٦- الحجز التحفظى على السفن (دراسة مقارنة) ١٤٠٨هـ – ١٩٨٨م الناشر مركز البحوث – كلية العلوم الادارية جامعة الملك سعود بالرياض .

٧- حصة العمل فى الشركة دراسة مقارنة – الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة عام ١٩٨٩م .

٨- شركة الشخص الواحد محدود المسئولية (دراسة مقارنة) – الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة سنة ١٩٩٠م .

٩- حصة العمل فى الشركات الإسلامية بحث حائز على جائزة مؤسسة دلة لأفضل البحوث فى العلوم الادارية لعام ١٤٠٩هـ ١٩٨٩م . الطبعة الأولى سنة ١٩٩٢ الطبعة الثانية - سنة ١٩٩٥ - الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .

١٠- القانون التجارى (نظرية الأعمال التجارية - التاجر - المتجر - الشركات التجارية) الطبعة الأولى سنة ١٩٩٠ - ١٩٩١ - الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .

١١- الخطأ فى التصادم البحرى طبعة سنة ١٩٩٢ - الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .

١٢- القانون التجارى (الشركات التجارية) طبعة ١٩٩٢ و١٩٩٣ و١٩٩٤ الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .

١٣- حالات الترك فى التأمين البحرى على البضائع طبعة سنة ١٩٩٣ - الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .

١٤- حول نظام جديد لإدارة شركة المساهمة طبعة سنة ١٩٩٣ - الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .

١٥- العقود التجارية (البيع التجارى - الرهن التجارى - الوكالة والسمسرة - النقل) الطبعة الأولى سنة ١٩٩٥ والطبعة الثانية ١٩٩٥ - الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .

١٦- العقود البحرية (إيجار السفينة - النقل البحرى - البيوع البحرية - التأمين البحرى) الطبعة الأولى سنة ١٩٩٦ - دار النهضة العربية بالقاهرة .

١٧- عمليات البنوك (الودائع المصرفية - الائتمان المصرفى - الحساب الجارى - الخدمات المصرفية) الطبعة الأولى سنة ١٩٩٧ - الطبعة الثانية سنة ١٩٩٨م الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .

١٨- الشركات التجارية (شركات الأشخاص - الشركة ذات المسئولية المحدودة - شركة التوصية بالأسهم وشركة المساهمة) الطبعة الأولى سنة ١٩٩٧ الناشر - دار النهضة العربية .

١٩- الشركات التجارية (شركات الأشخاص - الشركة ذات المسئولية المحدودة - شركة المساهمة) الطبعة الثانية مخصصه لطلبة كلية التجارة سنة ١٩٩٩ الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .

٢٠- الإفلاس والصلح الواقى منه الطبعة الأولى - الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة سنة ١٩٩٩م .

٢١- عمليات البنوك والإفلاس وفقا لأحكام قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ الطبعة الثانية سنة ٢٠٠٠ - الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .

٢٢- إقامة المشروعات الاستثمارية وفقا لنظام البناء والتشغيل ونقل الملكية (نظام الـ B.O.T.) أو البناء والتملك والتشغيل ونقل الملكية نظام (B.O.O.T.) الناشر دار النهضة العربية ٢٠٠٠ - ٢٠٠١م .

٢٣- القانون التجارى نظرية الأعمال التجارية - التاجر - المتجر - حقوق الملكية التجارية والصناعية وفقا لقانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ - الطبعة الأولى عام ٢٠٠١/٢٠٠٢ - الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .

٢٤- الأوراق التجارية الألكترونية - الطبعة الأولى عام ٢٠٠١م الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .

٢٥- الوسيط فى شرح قانون التجارة البحرية - الجزء الأول (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية الأشخاص البريون) الطبعة الأولى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٤م الناشر دار النهضة العربية [illegible]

٢٦- الوسيط فى شرح قانون التجارة البحرية الجزأن الثانى والثالث الجزء الثانى فى استغلال السفينة (إيجار السفينة - النقل البحرى بسندات الشحن - النقل البحرى للأشخاص - عقود القطر والإرشاد البحرى - البيوع البحرية) والجزء الثالث فى (الحوادث البحرية والتأمين البحرى) الطبعة الأولى عام ٢٠٠٤/٢٠٠٥م الناشر دار النهضة العربية بالقاهرة .

٢٧- الموجز فى القانون الجوى والنقل الجوى الوطنى والدولى - الطبعة الأولى - ٢٠٠٥ - ٢٠٠٦ م - الناشر دار النهضة العربية - القاهرة .

بيان المحتويات

الموضوع	رقم الفقرة	رقم الصفحة
- تقديم	١	١
- أهمية القانون البحرى	١	١
- خطة الدراسة	٤	٥
- مقدمة	٥	٦
- تعريف القانون البحرى	٥	٦
باب تمهيدى		
فى نشأة القانون البحرى ومصادره		
ونطاق تطبيقه	٨	٩
الفصل الأول : النشأة التاريخية للقانون البحرى	٨	٩
أولاً : العصر القديم	٩	٩
ثانياً : العصر الوسيط	١٢	١١
ثالثاً : العصر الحديث	١٤	١٢
- الوضع فى مصر	١٥	١٤
الفصل الثانى : ذاتية القانون البحرى	١٦	١٦
الفصل الثالث : مصادر القانون البحرى	٢٣	٢٢
المبحث الأول : المصادر الرسمية	٢٤	٢٢
المبحث الثانى : المصادر التفسيرية	٣٠	٢٠

الموضوع	رقم الفقرة	رقم الصفحة
الفصل الرابع : توحيد القانون البحرى	٣٣	٣١
أولاً : العادات الاتفاقية	٣٤	٣١
ثانياً : المعاهدات الدولية	٣٥	٣٢
ثالثاً : توحيد التشريعات العرفية	٣٨	٣٥
الفصل الخامس : نطاق تطبيق القانون البحرى	٣٩	٣٧
المبحث الأول : ماهية الملاحة البحرية	٤٠	٣٧
المبحث الثانى : أنواع الملاحة البحرية	٤٦	٤١
أولاً : أنواع الملاحة البحرية من حيث الغرض منها	٤٧	٤٢
ثانياً : أنواع الملاحة البحرية من حيث طول الرحلة	٤٩	٤٤
ثالثاً : أنواع الملاحة البحرية من حيث الأهمية	٥٠	٤٤
المبحث الثالث : الملاحة المختلطة	٥٢	٤٦
القسم الأول		
السفينة		
الباب الأول		
فى ماهية السفينة وذاتيتها وتسجيلها		
والإشراف الإدارى عليها	٥٣	٤٦
الفصل الأول : فى ماهية السفينة وذاتيتها	٥٤	٤٧
المبحث الأول : تعريف السفينة	٥٤	٤٧

الموضوع	رقم الفقرة	رقم الصفحة
المبحث الثانى : الطبيعة القانونية للسفينة	٦٧	٦٠
أولاً : السفينة مال وليست شخص	٦٧	٦٠
ثانياً : السفينة منقول من نوع خاص	٦٨	٦١
المبحث الثالث : ذاتية السفينة	٧٠	٦٤
أولاً : اسم السفينة	٧١	٦٤
ثانياً : موطن السفينة		٦٦
ثالثاً : حمولة السفينة	٧٤	٦٧
رابعاً : درجة أو مرتبة السفينة	٧٧	٦٩
خامساً : أوراق السفينة	٨٠	٧٣
الفصل الثانى : جنسية السفينة	٨٢	٧٦
المبحث الأول : شروط اكتساب الجنسية فى القانون المقارن	٨٣	٧٧
أولاً : شروط البناء الوطنى	٨٤	٧٧
ثانياً : شروط الملكية الوطنية	٨٥	٧٨
ثالثاً : شروط الطاقم الوطنى	٨٦	٧٩
المبحث الثانى : شروط اكتساب السفينة الجنسية فى قانون التجارة البحرية المصرى	٨٨	٨٢
أولاً : أن تكون السفينة مملوكة لشخص طبيعى أو اعتبارى (أى شركة) يتمتع بالجنسية المصرية .	٨٩	٨٥

الموضوع	رقم الفقرة	رقم الصفحة
الشرط الثانى : هو تسجيل السفينة فى أحد الموانى المصرية	٩٠	٨٦
الشرط الثالث : مراعاة الشروط المتعلقة بالطاقم الوطنى	٩١	٨٦
قيد الجنسية	٩٢	٨٨
– اثبات الجنسية	٩٣	٨٨
– آثار اكتساب الجنسية المصرية	٩٤	٨٩
الفصل الثالث : تسجيل السفينة والإشراف الإدارى عليها.	٩٧	٩٢
المبحث الأول : تسجيل السفينة	٩٧	٩٢
المطلب الأول : السفن الواجب تسجيلها	١٠٠	٩٥
المطلب الثانى : الجهة المختصة بالتسجيل وإجراءاته	١٠٢	٩٧
أولاً : الجهة المختصة بالتسجيل	١٠٢	٩٧
ثانياً : إجراءات التسجيل	١٠٣	٩٧
المطلب الثالث : شطب تسجيل السفينة والإجراءات المترتبة على مخالفة قانون التسجيل	١٠٧	١٠٢
أولاً : شطب التسجيل	١٠٧	١٠٢
ثانياً : الجزاءات القانونية المترتبة على مخالفة قانون التسجيل	١٠٨	١٠٣
المطلب الرابع : الآثار المترتبة على تسجيل السفينة وعلى قيد التصرفات فى السجل	١٠٩	١٠٤

الموضوع	رقم الفقرة	رقم الصفحة
أولاً : آثار تسجيل السفينة	١٠٩	١٠٤
ثانياً : الآثار المترتبة على قيد التصرفات القانونية الواردة على السفينة في سجل السفن	١١٠	١٠٥
المبحث الثانى : الإشراف الإدارى على السفن	١١٢	١٠٧
المطلب الأول : نطاق تطبيق قانون سلامة السفن والالتزامات التى يفرضها على المنشآت البحرية	١١٤	١٠٩
أولاً : السفن	١١٥	١٠٩
ثانياً : الوحدات البحرية	١١٦	١١٠
ثالثا : الجهة المختصة بالرقابة على قانون سلامة السفن والعقوبات المقررة لضمان تنفيذه ...	١١٧	١١١
الباب الثانى		
ملكية السفينة	١١٩	١١٣
الفصل الأول : صور ملكية السفينة	١٢٠	١١٤
المبحث الأول : الملكية الفردية والشائعة للسفينة	١٢٠	١١٤
أولاً : الملكية الفردية	١٢٠	١١٤
ثانياً : الملكية الشائعة للسفينة (الشيوع البحرى) ..	١٢١	١١٦
– تعريف الملكية الشائعة للسفينة	١٢٢	١١٧
– طبيعة الشيوع	١٢٣	١١٨

الموضوع	رقم الفقرة	رقم الصفحة
- إدارة الشيوع البحرى للأغلبية	١٢٥	١٢١
- مراعاة مصالح الأقلية	١٢٦	١٢٢
- تعيين مدير الشيوع وسلطانه	١٢٧	١٢٣
- واجبات مدير الشيوع ومسئولياته	١٢٩	١٢٦
- حقوق والتزامات الملاك على الشيوع	١٣٠	١٢٦
- انقضاء الشيوع	١٤١	١٣٥
المبحث الثانى : ملكية الدولة للسفن	١٤٣	١٣٧
المطلب الأول : الوضع القانونى للسفن المصرية والأجنبية	١٤٥	١٣٨
المطلب الثانى : أحكام معاهدة بروكسل سنة ١٩٢٦.	١٤٧	١٣٩
أولاً : السفن التجارية المملوكة للدولة	١٤٨	١٣٩
ثانياً : السفن العامة للدولة	١٤٩	١٤٠
الفصل الثانى : أسباب كسب ملكية السفينة	١٥٠	١٤٢
المبحث الأول : شراء السفينة	١٥١	١٤٣
المطلب الأول : شروط بيع السفينة	١٥٢	١٤٣
الفرع الأول : الشروط الموضوعية لبيع السفينة	١٥٤	١٤٤
الفرع الثانى : الشروط الشكلية لبيع السفينة ...	١٥٨	١٤٨
المطلب الثانى : آثار بيع السفينة	١٥٩	١٥٠

الموضوع	رقم الفقرة	رقم الصفحة
المبحث الثانى : البناء كسبب لكسب الملكية	١٦٥	١٥٦
المطلب الأول : طرق بناء السفينة	١٦٧	١٥٧
أولاً : البناء الاقتصادى او المباشر	١٦٨	١٥٧
ثانياً : البناء غير المباشر أو بثمن جزافى	١٦٩	١٥٨
– شكل عقد بناء السفينة وكيفية أثباته	١٧٢	١٦١
– آثار العقد	١٧٣	١٦٢
الباب الثالث		
الحقوق العينية التبعية التى ترد على السفينة		
(**حقوق الامتياز – الرهن الرسمى للسفينة**)	١٨٥	١٧١
الفصل الأول : الأمتيازات البحرية	١٨٦	١٧٣
المبحث الأول : المجموعات الست لحقوق الإمتياز ..	١٨٧	١٧٤
المطلب الأول : امتيازات المرتبة الأولى (المصروفات القضائية لبيع السفينة وتوزيع ثمنها)	١٨٨	١٧٥
المطلب الثانى : امتيازات المرتبة الثانية « الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو أشخاص القانون العام ورسوم الحمولة والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى »	١٨٩	١٧٦
المطلب الثالث : أمتيازات المرتبة الثالثة (الديون الناشئة عن عقود العمل على السفينة)	١٩٢	١٧٩

الموضوع	رقم الفقرة	رقم الصفحة
المطلب الرابع : امتيازات المرتبة الرابعة (مكافاة الانقاذ وحصة السفينة فى الخسارات المشتركة)	١٩٣	١٨١
المطلب الخامس : أمتيازات المرتبة الخامسة (التعويضات المستحقة عن حوادث الملاحة والتلوث وغيرها من التعويضات المستحقة لأصحاب الشأن بسبب الأضرار المادية والبدنية .	١٩٤	١٨٢
المطلب السادس : أمتيازات المرتبة السادسة الديون الناشئة عن العقود التى يبرمها الربان والمقارات التى يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة وكذلك الديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يؤديها وكيل السفينة طبقا للمادة ١٤٠ بحرى	١٩٨	١٨٥
المبحث الثانى : ترتيب الإمتيازات البحرية	٢٠٠	١٨٨
المطلب الأول : ترتيب الأمتيازات البحرية التى تنشأ خلال رحلة واحدة	٢٠١	١٨٨
المطلب الثانى : ترتيب الأمتيازات البحرية التى تنشأ خلال رحلات متعددة	٢٠٣	١٩٠
المطلب الثالث : حقوق الأمتياز المدنية ومدى تطبيقها بجانب حقوق الأمتياز البحرية	٢٠٥	١٩٢

الموضوع	رقم الفقرة	رقم الصفحة
الفصل الثانى : محل الامتياز	٢٠٩	١٩٦
أولاً : السفينة	٢١٠	١٩٦
ثانياً : الأجره	٢١١	١٩٧
ثالثاً : ملحقات السفينة وأجره النقل	٢١٢	١٩٨
الفصل الثالث : آثار الأمتياز وانقضاؤه	٢١٥	٢٠١
المبحث الأول : آثار الأمتياز	٢١٦	٢٠١
المبحث الثانى : إنقضاء الأمتياز	٢١٨	٢٠٣
أولاً : البيع القضائى أو الجبرى للسفينة	٢١٩	٢٠٣
ثانياً : البيع الأختيارى للسفينة	٢٢٠	٢٠٤
ثالثاً : التقادم	٢٢١	٢٠٤
الفصل الثانى : الرهن البحرى	٢٢٤	٢٠٨
المبحث الأول : الشروط الشكلية والموضوعية لإنشاء الرهن البحرى وشهره	٢٢٥	٢٠٩
المطلب الأول : الشروط الشكلية لإنشاء الرهن على السفينة	٢٢٥	٢٠٩
المطلب الثانى : الشروط الموضوعية لإنشاء الرهن	٢٢٦	٢١٠
أولاً : محل الرهن	٢٢٧	٢١٠
ثانياً : طرفا عقد الرهن	٢٣٠	٢١٣

الموضوع	رقم الفقرة	رقم الصفحة
المطلب الثالث : شهر الرهن (قيده)	٢٣٣	٢١٥
أولاً : الجهة المختصة بقيد الرهن	٢٣٤	٢١٥
ثانياً : إجراءات القيد	٢٣٥	٢١٦
ثالثاً : تجديد القيد وشطبه	٢٣٦	٢١٨
المبحث الثانى : آثار الرهن البحرى	٢٣٨	٢٢٠
أولاً : آثار الرهن بالنسبة للمدين الراهن	٢٣٩	٢٢٠
- آثار الرهن بالنسبة للدائن المرتهن	٢٤١	٢٢١
- أثار الرهن البحرى فى العلاقة بين الدائن المرتهن والغير	٢٤٢	٢٢٢
أولاً : حق التقدم	٢٤٣	٢٢٣
ثانياً : حق التتبع	٢٤٤	٢٢٤
المبحث الثالث : انقضاء الرهن البحرى	٢٤٥	٢٢٥
أولاً : أسباب انقضاء الرهن التى ترجع إلى المدين نفسه	٢٤٦	٢٢٥
ثانياً : أسباب الانقضاء التى ترجع إلى الرهن نفسه .	٢٤٧	٢٢٥
الباب الرابع		
الحجز على السفينة	٢٥١	٢٣٠
الفصل الأول : الحجز التحفظى على السفينة	٢٥٢	٢٣١
المبحث الأول : شروط الحجز التحفظى على السفينة.	٢٥٦	٢٣٥

الموضوع	رقم الفقرة	رقم الصفحة
المطلب الأول : السفن محل الحجز	٢٥٧	٢٣٥
المطلب الثانى : الديون البحرية التى يجوز توقيع الحجز لاستيفائها	٢٦١	٢٣٩
المبحث الثانى : إجراءات الحجز التحفظى على السفينة ووسائل التخلص منه والحكم بصحته.	٢٦٣	٢٤٤
المطلب الأول : إجراءات الحجز التحفظى على السفينة	٢٦٤	٢٤٤
المطلب الثانى : وسائل التخلص من الحجز التحفظى على السفينة	٢٦٦	٢٤٧
أولاً : تقديم الكفالة من المدين	٢٦٧	٢٤٨
ثانياً : التقليل من آثار الحجز مع الإبقاء عليه .	٢٧١	٢٥٤
المطلب الثالث : دعوى صحة الحجز	٢٧٢	٢٥٦
– المسئولية عن الحجز التحفظى التعسفى	٢٧٣	٢٥٧
– تعدد الحجوز استيفاء لدين واحد	٢٧٧	٢٦١
الفصل الثانى : الحجز التنفيذى على السفينة	٢٧٨	٢٦٢
المبحث الأول : شروط الحجز التنفيذى على السفينة .	٢٧٩	٢٦٤
المبحث الثانى : إجراءات الحجز	٢٨٠	٢٦٦
المبحث الثالث : بيع السفينة وتوزيع ثمنها	٢٨٣	٢٦٨
المطلب الأول : إجراءات بيع السفينة	٢٨٤	٢٧٨

الموضوع	رقم الفقرة	رقم الصفحة
المطلب الثانى : إيقاع البيع	٢٨٦	٢٧٠
المطلب الثالث : المنازعة فى التنفيذ على السفينة وتوزيع حصيلة بيعها	٢٩٢	٢٧٣
القسم الثانى		
أشخاص الملاحة البحرية والأشخاص البريون	٢٩٥	٢٧٦
الباب الأول		
المالك والمجهز	٢٩٦	٢٧٨
الفصل الأول : تحديد مسئولية مالك السفينة	٢٩٩	٢٨١
تمهيد :		
أولاً : نظام الترك العينى	٣٠٠	٢٨٢
ثانياً : مبدا تحديد المسئولية عل الصعيد الدولى	٣٠١	٢٨٤
المبحث الأول : معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسئولية عن الديون البحرية	٣٠٥	٢٨٧
المبحث الثانى : تحديد مسئولية مالك السفينة فى قانون التجارة البحرية المصرى « نطاق مبدأ تحديد المسئولية »	٣٠٧	٢٩٠
المطلب الأول : المستفيدون من مبدأ تحديد المسئولية ...	٣٠٨	٢٩١
المطلب الثانى : الديون التى يجوز تحديد المسئولية عنها	٣١٠	٢٩٣
المطلب الثالث : الديون التى لا يجوز تحديد المسئولية عنها	٣١٢	٢٩٥

الموضوع	رقم الفقرة	رقم الصفحة
المبحث الثالث : أحكام تحديد مسئولية مالك السفينة	٣١٤	٢٩٨
المطلب الأول : الحدود القصوى لمبلغ تحديد المسئولية وقواعد حسابها	٣١٥	٢٩٨
المطلب الثانى : كيفية توزيع مبالغ الحدود القصوى للمسئولية	٣١٩	٣٠٢
المطلب الثالث : إجراءات تحديد المسئولية	٣٢٥	٣٠٨
المطلب الرابع : أسباب الحرمان من تحديد المسئولية	٣٢٧	٣١١
المطلب الخامس : انقضاء دعوى المسئولية	٣٣٠	٣١٣
المبحث الرابع : المسئولية عن المخاطر الاستثنائية	٣٣١	٣١٥
المطلب الأول : معاهدة بروكسل فى ٢٥ مايو سنة ١٩٦٢ الخاصة بالمسئولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية	٣٣٢	٣١٦
الفرع الأول : القواعد العامة فى المعاهدة	٣٣٣	٣١٧
أولاً : مفهوم بعض المصطلحات التى وردت فى المعاهدة	٣٣٣	٣١٧
ثانياً : نطاق تطبيق المعاهدة	٣٣٤	٣١٨
ثالثاً : نفاذ المعاهدة وامكانية تعديلها	٣٣٥	٣١٩
رابعاً: مدى تطبيق المعاهدة بالنظر إلى المعاهدات الدولية الأخرى	٣٣٦	٣٢٠

الموضوع	رقم الفقرة	رقم الصفحة
الفرع الثانى : أحكام المسئولية فى المعاهدة ...	٣٣٧	٣٢٠
أولا : طبيعة المسئولية	٣٣٧	٣٢٠
ثانياً : نطاق المسئولية من حيث الأشخاص ...	٣٣٨	٣٢١
ثالثاً : التحديد القانونى لمسئولية مستغل السفينة الذرية	٣٤٠	٣٢٢
رابعاً : الضمان المالى الإجبارى	٣٤١	٣٢٣
خامساً : الاختصاص بدعوى التعويض وتقادم دعوى المسئولية	٣٤٢	٣٢٤
المطلب الثانى : مسئولية مالك السفينة عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحرى	٣٤٤	٣٢٥
تمهيد :	٣٤٤	٣٢٥
الفرع الأول : معاهدة بروكسل لسنة ١٩٦٩ والمنظمة للمسئولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن تلويث مياه البحر بالزيوت مصدر الطاقة	٣٤٦	٣٢٨
أولاً : نطاق تطبيق المعاهدة	٣٤٦	٣٢٨
ثانياً : تحديد المسئول وطبيعة المسئولية	٣٤٧	٣٢٩
ثالثاً : تحديد مسئولية مالك السفينة	٣٤٨	٣٣٠
رابعاً : ضمانات الوفاء بالتعويض	٣٤٩	٣٣١
خامساً : انقضاء حق التعويض الذى أنشأته المعاهدة	٣٥٠	٣٣٣

الموضوع	الفقرة	الصفحة
الفرع الثانى : معاهدة بروكسل المنعقدة فى ١٨ ديسمبر سنة ١٩٧١ والمنظمة لانشاء صندوق دولى للتعويض عن أضرار تلوث مياه البحر بالزيت	٣٥١	٣٣٤
الفرع الثالث : أحكام بروتوكولات ١٩٨٤ المعدلة لمعاهدتى ١٩٦٩-١٩٧١	٣٥٢	٣٣٥
الباب الثانى		
الربـــان	٣٥٥	٣٣٨
الفصل الأول : تعيين الربان وعزله	٣٥٦	٣٤٠
أولاً : تعيين الربان	٣٥٦	٣٤٠
ثانياً : عزل الربان	٣٥٧	٣٤١
الفصل الثانى : وظائف الربان	٣٥٩	٣٤٣
المبحث الأول : الوظيفة الفنية للربان	٣٥٩	٣٤٣
- الالتزام بمسك دفتر الحوادث البحرى	٣٦٣	٣٤٧
- الالتزام بتقديم التقرير البحرى	٣٦٤	٣٤٩
المبحث الثانى : الوظيفة العامة للربان	٣٦٥	٣٥١
المطلب الأول : سلطة الربان فى حفظ النظام والأمن والتأديب فى السفينة	٣٦٦	٣٥١
المطلب الثانى : سلطة الربان فى التحقيق والتوثيق	٣٦٨	٣٥٤

الموضوع	رقم الفقرة	رقم الصفحة
أولاً : سلطة الربان فى التحقيق	٣٦٨	٣٥٤
ثانياً : سلطة الربان فى التوثيق	٣٦٩	٣٥٥
المبحث الثانى : الوظيفة التجارية للربان	٣٧٠	٣٥٧
تمهيد :		
– شروط نيابة الربان عن المجهز	٣٧٢ م	٣٥٨
– توسع سلطات الربان فى بعض الظروف الطارئة .	٣٧٤	٣٦٠
الفصل الثالث : المركز القانونى للربان	٣٧٩	٣٦٥
المبحث الأول : علاقة الربان بالمجهز	٣٨٠	٣٦٥
المبحث الثانى : علاقة الربان بالشاحنين	٣٨٣	٣٦٨
الفصل الرابع : مسئولية الربان	٣٨٧	٣٧١
المبحث الأول : مسئولية الربان المدنية	٣٨٨	٣٧١
المبحث الثانى : المسئولية التأديبية للربان	٣٩٠	٣٧٣
المبحث الثالث : المسئولية الجنائية للربان	٣٩١	٣٧٤
المبحث الرابع : مسئولية الربان عن العجز والزيادة فى البضائع المشحونة	٣٩٣	٣٧٦
المطلب الأول : المسئولية المدنية للربان عن العجز أو الزيادة فى البضائع المشحونة	٣٩٤	٣٧٧
المطلب الثانى : المسئولية الجنائية للربان عن العجز أو الزيادة فى البضائع المشحونة	٣٩٦	٣٧٩

الموضوع	رقم الفقرة	رقم الصفحة
الباب الثالث		
البحاره وعقد العمل البحرى	٣٩٩	٣٨٢
الفصل الأول : البحاره والشروط الواجب توافرها فيهم.	٤٠٠	٣٨٣
أولاً : المراد بالبحاره	٤٠١	٣٨٣
ثانياً : المؤهلات والأعداد المطلوبة فى البحاره	٤٠٣	٣٨٥
ثالثاً : ضرورة الحصول على الجوازات والتراخيص البحرية.	٤٠٥	٣٨٧
رابعاً : جنسية البحاره	٤٠٧	٣٨٩
الفصل الثانى : عقد العمل البحرى	٤٠٨	٣٩٠
المبحث الأول : فى طبيعة عقد العمل البحرى		
وانعقاده وكيفية اثباته	٤٠٩	٣٩٢
أولاً : تعريف العقد	٤٠٩	٣٩٢
ثانياً : تجارية عقد العمل البحرى	٤١١	٣٩٣
ثالثاً : طبيعة عقد العمل البحرى وطرفاه	٤١٢	٣٩٤
رابعاً : اثبات عقد العمل	٤١٣	٣٩٥
المبحث الثانى : الالتزامات الناشئة عن عقد العمل البحرى	٤١٥	٣٩٨
المطلب الأول : التزامات البحار	٤١٦	٣٩٨
أولاً : الالتزام بأداء العمل المتفق عليه	٤١٦	٣٩٨
ثانياً : الالتزام بالطاعة والسلوك السليم	٤١٨	٤٠٠

الموضوع	رقم الفقرة	رقم الصفحة
المطلب الثانى : التزامات المجهز	٤١٩	٤٠١
أولاً : الالتزام بأداء أجر البحار	٤٢٠	٤٠٢
أ – أحكام الوفاء بالأجر	٤٢٦	٤٠٦
ب– ضمانات الوفاء بالأجر	٤٢٧	٤٠٧
ثانياً : الالتزام بغذاء البحار	٤٣٠	٤٠٨
ثالثاً : الالتزام بعلاج البحار	٤٣١	٤١٠
رابعاً : الالتزام بإعادة البحار	٤٣٣	٤١٢
خامساً : الالتزام بأداء نفقات دفن البحار ومكافآته إذا كانت وفاته بسبب الدفاع عن السفينة	٤٣٧	٤١٤
المطلب الثالث : انقضاء عقد العمل البحرى	٤٣٨	٤١٥
الباب الرابع **الوكلاء والمقاولون البحريون** **(الأشخاص البريون)**	٤٤٥	٤٢١
الفصل الأول : الأحكام العامة للعقود والأعمال التى يباشرها الوكلاء والمقاولون البحريون	٤٤٦	٤٢٣
أولاً : القاعدة الخاصة بتحديد القانون الواجب التطبيق ..	٤٤٧	٤٢٣
ثانياً : القاعدة التى تحدد المحكمة المختصة	٤٤٨	٤٢٤
ثالثاً : القاعدة المتعلقة بتقادم الدعاوى المقامة على الوكلاء والمقاولين البحريين	٤٤٩	٤٢٥

الموضوع	رقم الفقرة	رقم الصفحة
الفصل الثانى : وكيل السفينة	٤٥١	٤٢٨
أولاً : تعريف وكيل السفينة	٤٥٢	٤٢٩
ثانياً : المركز القانونى لوكيل السفينة	٤٥٣	٤٣٠
ثالثاً : التزامات وكيل السفينة والمجهز	٤٥٤	٤٣١
أ – التزامات وكيل السفينة	٤٥٤	٤٣١
ب– التزامات المجهز	٤٥٦	٤٣٣
رابعاً : مسئولية وكيل السفينة	٤٥٧	٤٣٤
الفصل الثالث : وكيل الشحنة (أمين الحمولة)	٤٥٩	٤٣٧
أولاً : تعريف وكيل الشحنة	٤٥٩	٤٣٧
ثانياً : المركز القانونى لوكيل الشحنة	٤٦٠	٤٣٧
– هل يجوز أن يكون وكيل السفينة ووكيل الشحنة شخصاً واحداً ؟	٤٦١	٤٣٩
ثالثاً : التزامات وكيل الشحنة	٤٦٢	٤٤١
رابعاً : التزامات المرسل إليه (صاحب الحق فى إستلام البضائع)	٤٦٤	٤٤٣
خامساً : مسئولية وكيل الشحنة	٤٦٥	٤٤٤
الفصل الثالث : المقاول البحرى أو مقاول الشحن والتفريغ	٤٦٧	٤٤٦
أولاً : تعريف المقاول البحرى أو مقاول الشحن والتفريغ والمهام التى يقوم بها	٤٦٧	٤٤٦

الموضوع	رقم الفقرة	رقم الصفحة
– تجارية عقد مقاولة الشحن والتفريغ وطبيعته القانونية.	٤٧٠	٤٥٠
ثانياً : حقوق مقاول الشحن والتفريغ	٤٧١	٤٥١
ثالثاً : مسئولية مقاول الشحن والتفريغ	٤٧٢	٤٥٢
– تحديد مسئولية مقاول الشحن والتفريغ	٤٧٥	٤٥٥
الفصل الرابع : وكيل العبور	٤٧٧	٤٥٨
أولاً : تعريف وكيل العبور وواجباته	٤٧٨	٤٥٨
أ – تعريف وكيل العبور	٤٧٨	٤٥٨
ب– واجبات وكيل العبور	٤٧٩	٤٥٩
ثانياً : المركز القانوني لوكيل العبور	٤٨٠	٤٥٩
ثالثاً : حقوق وكيل العبور	٤٨٢	٤٦١
رابعاً : مسئولية وكيل العبور	٤٨٣	٤٦٢
الفصل الخامس : السمسرة البحرية	٤٨٤	٤٦٤
أولاً : تمهيد وتعريف	٤٨٤	٤٦٤
ثانياً : مهمة السمسار البحرى	٤٨٦	٤٦٦
ثالثاً : حقوق السمسار والتزاماته	٤٨٧	٤٦٧
رابعاً : مسئولية السمسار	٤٨٨	٤٦٧
– **بيان المحتويات**		٤٦٩

