



كلية الحقوق



جامعة جنوب الوادي

القانون البحري

إعداد

دكتور

خالد أحمد عبد الرحمن

مدرس القانون التجاري والبحري

كلية الحقوق جامعة جنوب الوادي

دكتور

سيد أحمد محمد عبد الرحمن

أستاذ القانون التجاري والبحري

جامعة الأزهر- بأسسيوط

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مقدمة

إن تاريخ الملاحة البحرية يعد جزءاً لا يتجزأ من تاريخ الحضارة الإنسانية، فقد سخر الله البحر للإنسان لاستغلاله واستخراج ما به من ثروات، وقد دفعت الحاجة الإنسان إلى ركوب البحر لاستخراج ما به من كنوز وثرورات، إلا أن آثار القواعد القانونية البحرية في الزمن القديم تشير إلى ارتباط ظهورها بالملاحة البحرية التجارية.

وبالرجوع إلى تاريخ الإنسانية القديم نستطيع أن نتخيل الإنسان البدائي وهو يكتشف الوسيلة الأولى للنقل عندما يضع جثة أي حيوان يتمكن من اصطاده فوق جذع شجرة عائمة أو جذعين من جذوع الأشجار استطاع أن يربطهما معاً بحبال من الليف أو القش، وتبين للإنسان عندئذ أنه يستطيع بهذه الطريقة أن ينقل أشياء قد يعجز عن نقلها وحده دون مساعدة من أي شخص آخر، وتشير الكشوف والحفريات القديمة إلى أن المصريين منذ أكثر من أربعة آلاف سنة قبل الميلاد بنوا المركب وارتقوا بفن بنائها، فمن قطعة خشب طافية إلى تجويف جذوع الأشجار إلى مراكب كبيرة زودت بعدد كبير من المجاديف ولها دفات ضخمة.

وقد كشف علماء الآثار عن مدى نشاط المصريين وتقدمهم في صناعة السفن وتنوع أشكالها.

وقد كان للفينيقيين تجارتهم البحرية في حوض البحر المتوسط، وقد لعبوا دوراً هاماً في إنشاء أحكام القانون البحري، كما ابتكر الإغريق منذ القرن السادس قبل الميلاد نظاماً فريداً للتأمين البحري أطلقوا عليه في ذلك الوقت: " قرص المخاطر الجسيمة " والذي كان مؤداه أن يقتض ربان السفينة المبلغ اللازم للرسالة البحرية من أجل التجارة والاستغلال في مقابل دفع فائدة مرتفعة للقرض إن عادت السفينة سالمة، أما إذا غرقت السفينة أو فقدت الرسالة البحرية تحمل المقرض مخاطر ذلك.

أما الرومان فلم يهتموا بالتجارة سواء كانت برية أو بحرية حيث كانوا يعتبرونها مهنة وضيعة، وتركوا أمرها للشعوب المحكومة والرقيق، ومع ذلك فقد عثر في مدونة " جستنيان " على بعض الأنظمة القانونية الخاصة بالقانون البحري منقولة عن الفينيقيين والإغريق مثل نظام الخسارات المشتركة والقرض البحري.

أما المسلمون فقد كانوا حتى خلافة عثمان بن عفان - رضي الله عنه - ممنوعين من ركوب البحر خوفاً على حياتهم ولأن عرب شبه الجزيرة العربية خاصة عرب الحجاز كانوا غرباء على البحر لبدأوتهم، جاهلين بثقافة البحر وركوبه، وقد طلب معاوية بن أبي سفيان عندما كان والياً على الشام الإذن من عمر

بن الخطاب - رضي الله عنه - لغزو جزيرة قبرص، أرسل عمر إلى عمرو بن العاص وإلى مصر، فكتب إليه عمرو قائلاً: " إني رأيت البحر خلقاً كبيراً يركبه خلق صغير، ليس إلا السماء والماء، إن ركد أحزن القلوب، وإن زل أزاغ العقول، يزداد فيه اليقين قلة، والشك كثرة، وراكبه دود على عود، إن مال غرق، وإن نجا برق " فهال عمر وأرسل إلى معاوية إجابته بالرفض، ولم ييأس معاوية من تكرار طلبه، فألح على عثمان بن عفان حتى أذن له بشرط أن يخير الناس في هذا الأمر، فمن اختار طائعاً ركوب البحر أحاطه برعايته وعنايته، وبذلك أصبح معاوية أول قائد مسلم يركب البحر في غزواته، وصار للمسلمين بعد ذلك أعظم قوة بحرية في البحر المتوسط، وتوسعت تجارتهم بجانب غزواتهم البحرية، وتميز العرب على غيرهم من الملاحين من الأمم الأخرى في ذلك العصر بأنهم أول من استخدم البوصلة التي مكنتهم من الملاحة في عرض البحر، ونبغوا في رسم الخرائط البحرية، ورغم التقدم الذي أحرزه العرب في صناعة السفن وتجهيزاتها إلا أنه لم تصلنا أية قواعد قانونية مقننة للملاحة البحرية.

ومن حيث الدراسات الفقهية فيلاحظ أن الفقهاء المسلمين لم يخصصوا القانون البحري بقواعد متميزة، وإنما تعرضوا لقواعد القانون البحري في طيات وثنايا القواعد العامة لفقه المعاملات، وعلى هذا نجد مثلاً إيجار السفن وعقد النقل البحري في الكتب

المخصصة للإجارة والتصادم البحري في كتب الضمان،
والمساعدة والإنقاذ البحريين في كتب اللقطة... إلخ. (١)

وفي الوقت الحاضر زادت صور استغلال البيئة البحرية نتيجة للاكتشافات العلمية الهائلة، فبجانب الملاحة البحرية التجارية وملاحة الصيد أمكن استغلال البيئة البحرية في استخراج المعادن واللؤلؤ وإجراء البحوث العلمية، إضافة إلى استغلال البحار في ملاحة النزهة وأغراض السياحة، ولا تتوقف أهمية هذا الاستغلال عند الأغراض السلمية فقط، بل يمكن الاستفادة منها في أغراض الدفاع الوطني عند تعرض الدولة لأي عدوان أجنبي.

وقد لعبت الأساطيل البحرية دوراً محورياً في الحروب والنزاعات المسلحة عبر تعاقب الأزمان، إلا أن الأهمية الأولى في صور الاستغلال البحري تظل للملاحة التجارية.

لذا فإن الدول جميعها تحرص على بناء وتطوير الأساطيل البحرية التجارية، خصوصاً إذا أخذ في الاعتبار الأثر البالغ لأعباء النقل والتأمين البحريين على ميزان مدفوعات أي دولة في حالة قيام السفن الأجنبية بالكثير من عمليات نقل البضائع.

وأمام أهمية الاستغلال البحري وموقع مصر الجغرافي البحري كان لا بد من الاهتمام بالتشريعات البحرية، وكان من أهم هذه التشريعات القانون البحري الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م الذي اشتمل على أربعمئة مادة مقسمة على خمسة أبواب كالتالي:

(١) د: حسين الماحي: القانون البحري، ط: دار أم القرى، ص٤، المنصورة، ط: الثانية ١٩٩٢م.

الباب الأول: في السفينة.

الباب الثاني: في أشخاص الملاحة البحرية.

الباب الثالث: في استغلال السفينة.

الباب الرابع: في الحوادث البحرية.

الباب الخامس: في التأمين البحري.

وهذا ما سنتناوله في هذا المؤلف

والله الموفق

ماهية القانون البحري وخصائصه

تقديم:

يختلف وصف القانون تبعاً لاختلاف المكان الذي تسرى فيه قواعده، فهو إما أن يكون قانوناً برياً، أو بحرياً أو جويماً، ولما كان الإنسان قد بدأ حياته على اليابسة فالقانون ظهر برياً ونشأت في ظل هذا القانون التقسيمات التقليدية لفروع للقانون؛ بين قانون عام وقانون خاص. (١)

وعندما يسر الله للإنسان ركوب البحر واكتشف رزقه واستخرج منه الحلى والزينة وأصبح البحر مسرحاً لنشاطات متنوعة يباشرها الإنسان كما قال سبحانه " وهو الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحماً طرياً وتستخرجوا منه حلية تلبسونها " (٢)

ظهر القانون البحري في شكل أعراف تحكم هذه الأنشطة، وثار التساؤل عن المكان الذي يشغله هذا القانون داخل التقسيمات التقليدية للقانون البري، واتجه الرأي إلى اعتباره أحد فروع القانون التجاري، تأسيساً على أنه يواجه تنظيم استغلال السفن في الملاحة البحرية، وهو نشاط تجاري وفقاً لنص المادة السادسة من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م والتي تنص على " يعد أيضاً عملاً تجارياً كل عمل يتعلق بالملاحة التجارية بحرية كانت أو برية، وعلى وجه الخصوص ما يأتي:

(١) د / محمود مختار بريري قانون التجارة البحرية - ص ٣ دار النهضة العربية ١٩٩٩م.

(٢) من الآية رقم ١٤ من سورة النحل

- أ) بناء السفن أو الطائرات وإصلاحها وصيانتها.
- ب) شراء أو بيع أو تأجير أو استئجار السفن أو الطائرات.
- ج) شراء أدوات أو مواد تموين السفن أو الطائرات.
- د) النقل البحري والنقل الجوي.
- هـ) عمليات الشحن أو التفريغ.
- و) استخدام الملاحيين أو الطيارين أو غيرهم من العاملين في السفن أو الطائرات.
- غير أنه يلاحظ أن ثمة أنشطة يمارسها الإنسان في البحر، لا تخضع لقانون التجارة، ومثالها أنشطة البحث العلمي، والأنشطة الرياضية. (١)

(١) د. مصطفى كمال طه - القانون البحري الجديد - ص ٥ دار الجامعة الجديدة للنشر - الإسكندرية ١٩٩٥ م.

تعريف القانون البحري

يختلف تعريف القانون البحري وفقاً للموضوعات التي ينظمها، ومكان ممارسة الملاحة البحرية وذلك على النحو التالي:

(أ) ماهية القانون البحري وفقاً للموضوعات التي ينظمها:

عرف بأنه مجموعة القواعد القانونية التي تنظم استخدام البحار والعلاقات الناشئة عن هذا الاستخدام أي القواعد القانونية التي تحكم الملاحة البحرية. وهكذا نجد أن موضوع الملاحة البحرية هو الذي يحدد طبيعة القواعد القانونية التي تحكم ما يترتب عليها من علاقات قانونية^(١). ويذهب جانب من الفقه المصري إلى تقسيم تعريف القانون البحري إلى عام وخاص وفقاً للموضوعات التي ينظمها.^(٢)

(ب) ماهية القانون البحري وفقاً لمكان ممارسة الملاحة البحرية:

يعرف بأنه مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية.^(٣)

(١) د. فايز نعيم رضوان - الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية وفقاً لأحكام القانون رقم ٨ لسنة ٩٠، ص ٥ الطبعة الثالثة ١٩٩٨م.

(٢) د. محمود سمير شرقاوي - القانون البحري - دار النهضة العربية، ص ٣.

(٣) د. جلال وفاء محمد - دروس في القانون البحري المصري الجديد - ص ١٠ - الاسكندرية ١٩٩٢م، محمود سمير شرقاوي - القانون البحري - ص ١٨ - دار النهضة العربية الطبعة الثانية ١٩٨٧م، د /مصطفى كمال طه - أصول القانون البحري - ٨ ط: الأولى - الإسكندرية ١٩٥٢م.

وتتحدد الملاحة البحرية بمكان ممارستها لا بوسيلتها إذ هي الملاحة التي تتم في البحر، وتتعدد تقسيمات الملاحة البحرية على ضوء معيار هذا التقسيم إلى الآتي:

١- من حيث المسافة التي تقطعها الرحلة: تنقسم الملاحة البحرية إلى ملاحة أعالي البحار، وملاحة ساحلية، وملاحة حدية..

(أ) ملاحة أعالي البحار:

وتعرف بأنها الملاحة التي تتم بين الموانئ المصرية وموانئ أي دولة أجنبية مهما كانت قريبة كالملاحة بين مصر وقبرص. (١)

(ب) الملاحة الساحلية:

وهي الملاحة التي تتم بين الموانئ الوطنية وهي على قسمين:

١- الملاحة الساحلية الكبرى:

وهي الملاحة التي تتم بين ميناءين وطنيين يقعان على بحرين مختلفين، كالملاحة بين ميناء الإسكندرية وميناء السويس

٢- الملاحة الساحلية الصغرى:

وهي الملاحة التي تتم بين ميناءين وطنيين يقعان على بحر واحد كالملاحة بين ميناء الإسكندرية وميناء بورسعيد. (٢)

(١) مصطفى كمال طه - القانون البحري الجديد - ص ١٢ دار الجامعة الجديدة للنشر بالإسكندرية ١٩٩٥م.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوي - المرجع السابق - ص ٢٢.

ج) الملاحة الحدية:

وهي تلك الملاحة التي تتم قريباً من الشواطئ بواسطة سفن صغيرة، وينطبق عليها ملاحة الصيد وملاحة النزهة التي تقوم بها السفن الشراعية الصغيرة. (١)

– من حيث موضوع الملاحة: تنقسم الملاحة البحرية من حيث موضوعها إلى ملاحة رئيسية وملاحة مساعدة، وملاحة عامة.

أ) الملاحة الرئيسية:

وهي تلك التي يمارس من خلالها وجه من أوجه استغلال البيئة البحرية، وصورها الملاحة التجارية لنقل الأشخاص أو البضائع. (٢)

ب) الملاحة المساعدة:

وهي تلك الملاحة التي تمارسها السفن لا يقصد استغلال البيئة البحرية في وجه من الأوجه المتعددة، وإنما تساعد السفن

(١) د. هاني دويدار - الوجيز في القانون البحري - ١ / ١٢، مطبعة الإشعاع الإسكندرية ١٩٩٣م.

(٢) نصت المادة الثانية في فقرتها الأولى من القانون رقم ٨ لسنة ٩٠ على أنه: " لا يجوز لغير السفن التي تتمتع بالجنسية المصرية الصيد أو القطر أو الإرشاد في المياه الإقليمية، كما لا يجوز لها الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية " كما نص في الفقرة الثانية في نفس المادة على أنه: يجوز وبقرار من الوزير المختص الترخيص للسفن التي تحمل جنسية أجنبية في القيام بعمال أو أكثر من الأعمال المذكورة في الفترة السابقة، وذلك لمدة زمنية محددة ".

الأخرى في ملاحتها الرئيسية، وصور الملاحة المساعدة هي
ملاحة القطر، وملاحة الإرشاد، وملاحة الإنقاذ. (١)

(ج) الملاحة العامة:

ويقصد بها ملاحة السفن الحربية، والسفن التي تخصصها
الأشخاص الاعتبارية العامة لخدمة عامة مثل سفن الإطفاء
والمستشفيات والتعليم، وهذه السفن لا تخضع لأحكام القانون
البحري. (٢)

(١) أنواع الملاحة البحرية: راجع في ذلك: د. سميحة القليوبي - القانون البحري
ص ١٠ دار النهضة العربية ١٩٨٣ م.

(٢) نصت المادة الثانية من القانون رقم ٨ لسنة ٩٠ على أنه: " عدا الحالات التي
ورد بشأنها نص خاص لا تسرى أحكام هذا القانون على السفن الحربية والسفن التي
تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية ".

خصائص القانون البحري

يتميز القانون البحري بخضوع الحلول التي يأخذ بها لاعتبارين هما:

الاعتبار الأول: البعد عن التعصب الوطني:

وذلك لأن ظروف الملاحة البحرية تكاد تتشابه أيا كانت جنسية السفينة ومستغلها، فإذا وضع المشرع في دولة ما قواعد مشددة على سفنه توافق إنكاره، ولكنها غير مألوفة بالنسبة للمشتغلين بالملاحة في الدول الأخرى تعقدت معاملات سفنه مع الموانئ الأجنبية والسفن الأخرى، كما أنه إذا بالغ في حماية سفنه في مواجهة السفن الأخرى تعرضت السفن الوطنية للمعاملة بالمثل من جانب الدول الأخرى، وهو ما يسيئ إليها، لهذا فإن التشريعات البحرية تتقارب كثيراً في حلولها تيسيراً أو تشجيعاً للملاحة والتجارة الدولية.

الاعتبار الثاني: مراعاة التوفيق بين المصالح المتعارضة:

مراعاة التوفيق بين المصالح المتعارضة في كل ميدان كمصلحة كل من الشاحن والمرسل إليه والناقل في عقد النقل البحري، ومصالح المؤمن والمستأمن في عقد التأمين البحري، ففي كل هذه الموضوعات لا يأخذ التشريع البحري بحل منطقي بحت، بل هو دائماً يتوسط الطريق ويحاول وضع ترضية جزئية لكل من أصحاب المصالح مراعيّاً بذلك ليس العدالة النظرية، بل ما يمكن تسميته بالعدالة المصلحية، أي التي تقوم على حماية

مصلحة الجميع، ولو على الأجل الطويل، مقدراً أن من يكون دائناً أو مدعياً اليوم سيكون غداً في مركز المدين أو المدعى عليه. (١)

مصادر القانون البحري

يستمد القانون البحري أحكامه كأي فرع من فروع القانون من التشريع والعرف الساندين كمصدرين ملزمين، ثم القضاء والفقهاء كمصدرين مفسرين، ولكن العرف والقضاء يحتلان مركزاً رئيسياً بين مصادر القانون البحري على خلاف الفروع الأخرى من القانون، وذلك للنشأة العرفية للقانون البحري. وهذا ما سنوضحه على النحو التالي:

المصدر الأول: التشريع:

نظراً للأهمية التجارية البحرية لمصر والمستمدة من موقعها الجغرافي وتبادلها التجاري، فقد كانت من أوائل دول الشرق الأوسط التي تضع تقنياً بحرياً سنة ١٨٨٣م. (٢) وقد نقلت نصوصه نقلاً يكاد يكون حرفياً من التقنين البحري الفرنسي الصادر عام ١٨٠٧م، والذي ردد ما ضمنه أمر البحرية الملكي الصادر في فرنسا عام ١٦٨١م (٣).

(١) د. على جمال الدين عوض - القانون البحري ص ٧، ط: دار النهضة العربية - ١٩٨٧م.

(٢) د. فايز نعيم رضوان - المرجع السابق - ص ١١.

(٣) د. محمود مختار بريري - المرجع السابق - ص ٢١.

وقد ظل هذا التقنين البحري يحكم التجارة البحرية في مصر حتى وقت قريب مع بعض التعديلات الطفيفة الناتجة عن انضمام مصر وتوقيعها على العديد من الاتفاقيات الدولية التي تنظم التجارة البحرية، ونظراً للنقص الذي أظهره التطبيق العملي للتقنين البحري " الملغى " فقد ظهرت الحاجة إلى تنظيم بعض المسائل المتعلقة بالملاحة البحرية، ولذلك تدخل المشرع واصدر العديد من القوانين الخاصة بتنظيم المسائل التي أغفلها المشرع في التقنين البحري الصادر عام ١٨٨٣م، ولكي يواكب التطورات الدولية في مجال الملاحة البحرية، ومن هذه القوانين على سبيل المثال ما يلي:-

١- القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٤٠ بشأن سلامة السفن وقد تم تعديله بمقتضى القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠، ثم عدل مرة أخرى بالقانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩م.

٢- القانون رقم ٦١ لسنة ١٩٤٠ بشأن تنظيم منح شهادات الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين في السفن التجارية، وقد عدل بمقتضى القانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٦٤م، المعدل بالقانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢م.

٣- القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن المحافظة على المن والنظام والتأديب في السفن.

ومع التقدم السريع في مجال التجارة البحرية أصبح التقنين البحري قاصراً عن مواكبة هذا التطور، وتنظيم العلاقات القانونية

الجديدة، وعقب تحقق نصر أكتوبر المجيد ١٩٧٣م وتوطد العزم على فتح قناة السويس للملاحة الدولية وتهيأت الظروف للإنتاج الاقتصادي اتجهت الحكومة إلى التفكير في إعداد مشروع جديد للتقنين البحري، فأصدر وزير العدل القرار رقم ٢٤١ لسنة ١٩٧٤م بتشكيل لجنة لهذا الغرض، وانتهت اللجنة من إعداد مشروع متكامل قدمته إلى وزارة العدل في فبراير ١٩٧٥م. (١)

وقد حرصت اللجنة على أن يكون المشروع الذي تولت اعداده معبراً عن الاتجاهات الحديثة في التشريعات العالمية متضمناً أفضل الحلول لأوضاع مصر الاقتصادية، وبذلت عدة محاولات لإتمام إجراءات إصدار المشروع إلى أن انتهت من تقديمه إلى مجلس الشعب، وبناء عليه صدر في الثاني والعشرين من أبريل سنة ١٩٩٠م تحت رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م.

ويتكون قانون التجارة البحرية الجديد من أربعمئة مادة مقسمة على خمسة أبواب على النحو التالي:

الباب الأول: المواد من (١ : ٧٧) ويتناول التنظيم القانوني للسفينة من حيث ماهيتها وجنسيها والحقوق العينية على السفينة
الباب الثاني: المواد من (١٥١ : ٧٨) ويتناول أشخاص الملاحة البحرية مثل المالك والمجهز والتابعين البحريين كالربان والبحارة.

(١) د. فايز نعيم رضوان - المرجع السابق - ص ١٣.

الباب الثالث: المواد من (١٥٢ : ٢٩١) ويتناول استغلال السفينة من حيث إيجار السفينة وعقد النقل النهري، وأحكام القطر والإرشاد.

الباب الرابع: المواد من (٢٩٢ : ٣٣٩) ويعالج الحوادث البحرية ويشمل التصادم البحري والخسارات البحرية المشتركة والمساعدة البحرية والإنقاذ.

الباب الخامس: المواد من (٣٤٠ : ٤٠٠) ويتناول أحكام التأمين البحري. وبهذا يصبح قانون تجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م هو المصدر التشريعي الأول للقواعد التي تنظم وتحكم العلاقات الناشئة عن استغلال السفن في الملاحة البحرية، وبالإضافة إلى ذلك يجب مراعاة القواعد والأحكام الواردة في القوانين الخاصة والتي سوف تظل مكملة لأحكام قانون التجارة البحرية الجديد، ويؤكد هذا المعنى ما ورد في صدر المادة الأولى منه. (١)

المصدر الثاني: العرف والعادات:

ويشترط أن لا تكون فيهما مخالفة لنص تشريعي آخر، وقد ساعد العرف البحري على سد النقص الذي سببه تخلف التشريع عن مجابهة الفروض العملية، بل قد يلغى العرف بعض نصوص القانون، خاصة في الميدان البحري، وذلك على خلاف الأصل من

(١) حيث نصت على: " مع مراعاة القواعد والأحكام الواردة في القوانين الخاصة

يعمل بأحكام قانون التجارة البحرية المرافق "

أن العرف لا يلغى النصوص، ولا يفترض في القاضي علمه بالعرف كما هو الشأن بالتشريع، فعلى من يدعي وجود عرف بحري معين أن يقيم الدليل عليه، ولا يلزم القاضي بتطبيق العرف من تلقاء نفسه، بل على الخصم صاحب الشأن أن يطلبه ويثبته، ومتى ثبت وجود العرف وجب على القاضي تطبيقه كما يطبق القانون، فإن حاد عنه كان حكمه خطأ. (١)

وغنياً عن البيان أن قواعد العرف قد تكون أمرة، وقد تكون مكملة أو مفسرة لإرادة المتعاقدين، شأنها في ذلك شأن قواعد التشريع سواء بسواء، فإذا كانت قواعد العرف مكملة فلا سبيل إلى استبعادها إلا إذا وجد اتفاق على خلافها، أو انصرفت إرادة المتعاقدين إلى مخالفتها. (٢)

ثالثاً: القضاء:

القضاء في الميدان البحري له دور هام، حيث تنعكس الاعتبارات العملية في أحكامه، وهو الذي يبعث باجتهاده الحياة في النصوص، وبذلك يسد نقص التشريع.

ومن هنا فقد ذهب جانب من الفقه إلى القول أن القضاء هو المصدر الرسمي أو شبه الرسمي للقانون البحري، فهو يفسر القاعدة القانونية تمهيداً لتطبيقها على ما يعرض عليه فيحورها:

(١) د: على جمال الدين - المرجع السابق - ص ٨.

(٢) د: رفعت فخرى - الوجيز في القانـون البحري - ص ٢٩، ط: ١٩٩٥م.

ويحرفها ويغيرها، فتصبح بعد ذلك لا علاقة لها بالنص الأصلي، وبالتالي يكون قد خلق قاعدة قانونية جديدة.

رابعاً: الفقه:

ويعد الفقه باعث الحياة في النصوص الجامدة للقانون البحري، ولا شك أن له دور هام في مجال هذه القانون لا يختلف عن دوره في قانون آخر، بالإضافة إلى أنه في القانون البحري يصل إلى درجة التوحيد الدولي، حيث يقع عليه من الأعمال ما يفوق عمله في ظل أي قانون آخر، لأنه يريد أن يقدم للقضاء عصارة جهده في بوتقة واحدة، بالإضافة إلى أن دخول النقل البحري عصر التقنية الجديدة قد حمل الفقه أعباء كثيرة، حيث كان لا بد من مواجهة ذلك مسايرة للنصوص الجامدة. (١)

(١) د: رفعت فخري - المرجع السابق - ص ٣٣

الباب الأول

النظام القانوني للسفينة

لما كانت السفينة هي المحور الرئيسي للقانون البحري، فقد أفرد لها المشرع المصري في القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م الباب الأول من هذا القانون بداية من المادة الأولى منه، وانتهاءً بالمادة السابعة والسبعين، وسوف نتناول في هذا الباب ماهية السفينة وملكيته، وذلك من خلال الفصول الآتية:

الفصل الأول: ماهية السفينة.

الفصل الثاني: ملكية السفينة.

الفصل الثالث: الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة.

الفصل الأول

ماهية السفينة

لما كانت السفينة هي الأداة الرئيسية هي التي تتم بها الملاحة البحرية، فإن معظم أحكام القانون البحري تدور حولها، وعلى ذلك سوف نبدأ بتعريف هذه الأداة، حتى يمكن تمييزها عن غيرها من العائمات التي تشته به، فهذه الأداة من حيث الظاهر تعتبر من الأموال المنقولة، إلا أنها تتميز ببعض الخصائص التي جعلت المشرع يفرد لها بعض القواعد الخاصة التي تطبق على العقارات وتخرجها من دائرة المنقولات.

وسوف نتناول فيما يلي تعريف السفينة والطبيعة القانونية لها وحالتها المدنية والنظام الإداري والقانوني الخاص لها. وذلك من خلال المباحث الآتية:

المبحث الأول

تعريف السفينة

لبيان ماهية السفينة سنقوم بعرض تعريفها في كل من القانون البحري، وقضاء النقض المصري، والفقهاء المصري.

(أ) في القانون البحري:

عرفت المادة الأولى من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م السفينة بأنها: " كل منشأة تعمل عادة، أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية، ولو لم تهدف إلى الربح "

(ب) في قضاء النقض المصري:

عرفت محكمة النقض المصرية السفينة بأنها الوصف الذي يسبغ على المنشأة العائمة لتكون سفينة بحرية يتوقف على الكشف عن نشاطها وفقاً للمكان الذي تقوم بالملاحة فيه، فإن كان هذا المكان هو البحر، وتحقق تخصيصها للملاحة فيه صدق عليها هذا الوصف. (١)

(ج) في الفقه المصري:

تعددت تعريفات الفقهاء للسفينة، وكان أبرز هذه التعريفات بأنها: كل منشأة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد (٢)

ومن خلال ما سبق من تعريفات للسفينة يتضح أن هنا عنصرين يحددان: مفهوم السفينة، وهما:

العنصر الأول: صلاحية المنشأة للملاحة البحرية:

العنصر الثاني: تخصيص المنشأة للملاحة البحرية:

العنصر الأول

صلاحية المنشأة للملاحة البحرية

(١) الطعن رقم ٥٨ س ٢٥ في ١٩٥٩/٥/٧م، د احمد حسنى - قضاء النقض البحري - ص٢، ط: منشأة المعارف - الإسكندرية.

(٢) د. ثروت على عبد الرحيم - القانون البحري المصري - ص ٣١، ط: ١٩٩٣م، د. سميحة القليوبي - القانون البحري م ١٩. -: دار النهضة العربية ١٩٩٣م.

لكي تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة ومن ثم تخضع لأحكام القانون البحري، فلا بد وان تكون صالحة للملاحة البحرية، بمعنى أن تتوافر لها المواصفات التي تؤهلها لمزاولة النشاط البحري الذي خصصت من أجله، وصلاحيات السفينة هي التي تعطي الإشارة لبدء حياة السفينة، حيث لا وجود للسفينة دون صلاحيتها للملاحة البحرية.

أي أن تكون مجهزة وبحالة جيدة تستطيع معها مواجهة أخطار الملاحة البحرية، فإذا فقدت المنشأة صلاحيتها للملاحة البحرية يجب أن يزول عنها هذا الوصف، وأثار هذا الشرط بعض التساؤلات حول مدى إمكانية إطلاق وصف السفينة على العائمة وهي في دور الإنشاء، أي قبل حصولها على شهادة بصلاحيتها للملاحة البحرية، وقد استقر الرأي على أنه يمكن إسباغ وصف السفينة على المنشأة وهي في دور البناء، ولكن على سبيل الاستثناء، لأنها لا تعتبر سفينة بالمعنى القانوني قبل صلاحيتها للملاحة البحرية، كما أقر الفقه هذا الاستثناء، لأن القانون أورد على السفينة في دور الإنشاء بعض الحقوق العينية التبعية مثل الرهن البحري تيسيراً منه للانتماء البحري للبناني وللمجهز على السواء، حيث نصت المادة ٤٤ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م على أنه: يجوز رهن السفينة وهي في دور البناء، ويجب أن يسبق قيد الرهن إقرار في مكتب التسجيل الواقع

بدائرتة محل بناء السفينة، يبين فيه هذا المحل، وطول السفينة وأبعادها الأخرى وحمولتها على وجه التقريب. (١)

العنصر الثاني

تخصيص المنشأة للملاحة البحرية:

نص المشرع على أن السفينة في المنشأة التي تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية، وبهذا فإن المشرع قد انتصر لمعيار تخصيص السفينة لتلك الملاحة دون اعتبار للمعايير الأخرى التي قيلت في تحديد مفهوم السفينة وأهمها معيار القدرة على الملاحة البحرية، إذا فالعبرة في تحديد مفهوم السفينة هو بتخصيصها للملاحة البحرية، وبالتالي يخرج من نطاق هذا الوصف المنشآت المخصصة للملاحة النهرية أو الداخلية، وهو ما يطلق عليها لفظ مركب لتمييزها عن السفينة، كما يخرج عن نطاقه أيضاً كافة المنشآت العائمة التي تعمل داخل البوغازات بالموانئ كالأرصفة والكباري العائمة وسفن القطر والإرشاد... إلخ، وغيرها من المنشآت العائمة الأخرى التي لا تقوم بحسب ما خصصت له بملاحة بحرية خارج الموانئ.

وتكتسب المنشأة صفة السفينة متى كانت صالحة للملاحة البحرية وخصصت فعلاً لممارسة هذه الملاحة حتى لو تأخر نزولها إلى البحر ومزاولة هذا النشاط، وبناء على ذلك يصدق وصف السفينة على المنشأة متى تم بناؤها، وخصصت للملاحة

(١) د: فايز نعيم رضوان - الوسيط في قانون التجارة البحرية - ص ٣٦، ط:

البحرية، ونتيجة لذلك يجب أن يزول هذا الوصف إذا خصصت السفينة لأغراض أخرى غير الملاحة البحرية.

المبحث الثاني

الطبيعة القانونية للسفينة وحالتها المدنية

أولاً: الطبيعة القانونية:

نصت المادة ١/٨٢ مدني على أن: " كل شيء مستقر بحيزه ثابت فيه لا يمكن نقله منه دون تلف، فهو عقار، وكل ما عدا ذلك من شيء فهو منقول "، فإذا كانت السفينة من الأشياء التي يمكن نقلها من مكان لآخر بدون تلف، فإنها تعتبر من المنقولات، وهذا ما أكدته المادة الرابعة من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م والتي نصت على: مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون تسرى على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة.

لذا فقد نادي البعض بضرورة أن ترتقى السفينة إلى مصاف الشخص المعنوي، لكن إذا كان بالإمكان تصور عناصر الثروة البحرية تشكل عناصر ذمة مالية مستقلة، فإن السفينة لا تخاطب بالقواعد القانونية، بل هي محل للعديد من هذه القواعد. وتطبيقاً لنص المادة ٤ / بحري فإن الأصل هو تطبيق الأحكام الخاصة بالمال المنقول، فعلى سبيل المثال: الوصية بجميع المنقولات تشمل السفينة، كما أن امتياز بائع السفينة يخضع لقواعد امتياز بائع المنقول دون قواعد امتياز بائع العقار

إلا أن نص المادة الرابعة من القانون البحري الجديد يتضمن نوعين من الاستثناءات.

الاستثناء الأول:

ويتعلق بما يتضمنه قانون الهجرة البحرية الجديد من أحكام خاصة بالسفينة بالمخالفة للأحكام العامة التي تطبق على المال المنقول، ويمكن إجمال هذه الأحكام الخاصة على النحو التالي:

١- يجب أن تقع جميع التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمي، وإلا كانت باطلة، وذلك طبقاً للفترة الأولى من المادة ١١ من القانون البحري.

٢- طبقاً لنص الفقرة الثالثة من المادة ١١ / بحري فإن التصرفات المشار إليها في الفقرة الأولى لا تكون نافذة بالنسبة إلى الغير ما لم يتم شهرها في سجل السفينة الخاص بها.

٣- أشارت المادة ١٨ وما بعدها من القانون البحري إلى أن ملكية السفينة على الشيوع تخضع فيما يتعلق بإدارتها ببعض الأحكام الخاصة بها.

٤- إن حقوق الامتياز الواردة على السفينة تتمتع بنظام قانوني خاص، وذلك حسبما أشارت إليه المواد من (٢٩) إلى (٤٠) بحري.

٥- تبتعد أحكام الحجز التنفيذي على السفينة عن أحكام الحجز على المنقولات، وتقترب كثيراً من أحكام الحجز على العقارات، وذلك طبقاً لما أورده المواد من ٥٩ إلى ٧٧.

الاستثناء الثاني:

وهو ما أوردته المادة الرابعة من قانون التجارة البحرية والخاص بعدم جواز تملك السفينة بالحيازة.

وهذا الاستثناء يتضمن أمرين هما:

الأمر الأول: تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول بسبب صحيح وحسن نية يكون سنداً للملكية، وهذه القاعدة لا تجد مجالاً للتطبيق إلا على المنقولات المادية.

وقد استبعد الفقه قبل صدور هذا القانون تطبيق هذه القاعدة على السفن، لأن في تطبيقها تعارض مع بعض النظم الخاصة بالسفينة، وخاصة نظام الامتيازات البحرية، ونظام الرهن البحري، كما أن ملكية السفينة الأصل أنها ثابتة في سجل السفن، الأمر الذي يسمح للجميع لمعرفة ما إذا كان التصرف في السفينة هو المالك الحقيقي لها من عدمه.

الأمر الثاني: وهو اكتساب ملكية السفينة بالتقادم الطويل: وهي قاعدة تسري على جميع الأشياء سواء كان منقولاً أو عقاراً، وقد اختلف الفقه في ظل التقنين البحري السابق حول مدى تطبيق أحكام التقادم الطويل على السفينة ما بين مؤيد ومعارض، وقد ظل هذا الخلاف مستمراً حتى بعد صدور التقنين البحري الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، حيث يرى البعض جواز تملك السفينة بالتقادم الطويل، ودليلهم في هذا عمومية نص المادة ٩٦٨/مدنى التي تسرى على المنقول والعقار على السواء، في حين يرى البعض

الآخر أنه لا يمكن اكتساب ملكية السفينة بالتقادم الطويل نظراً لإجراءات الشكلية التي يتطلبها أي تصرف في السفينة، كما أن السفينة تخضع لإشراف ورقابة مستمرين مما يحول دون اكتساب ملكيتها بالتقادم الطويل، والصواب هو عدم جواز اكتساب ملكية السفينة بالتقادم الطويل، في ظل العمل بقانون التجارة البحرية الجديد.

ثانياً: الحالة المدنية للسفينة:

أوجب القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م أن تحمل السفينة اسماً معيناً، وأن يكون لها موطن مستقر وأن تحدد حمولتها ودرجتها، وأن ترفع العلم المصري حتى تتمتع بالجنسية المصرية، وذلك على النحو التالي:

(أ) الاسم:

على مالك السفينة أن يختار اسماً معيناً لها تميزاً لها عن غيرها من السفن، وتفادياً لتشابه أسماء السفن يجب أخذ موافقة الجهة المنوط بها تسجيل السفن حتى لا يتم تسجيل أكثر من سفينة تحت اسم واحد، وهو ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة ٦/بحري، والتي نصت على أنه: " يجب أن يكون للسفينة اسم توافق عليه الجهة الإدارية المختصة، وأن يوضع هذا الاسم مصحوباً برقم تسجيل السفينة على مكان ظاهر منها وفقاً للأحكام التي يصدر بها قرار من الوزير المختص، ولمالك السفينة كامل الحرية في اختيار اسم السفينة التي يملكها على ألا يختار اسماً تحمله إحدى السفن الوطنية التي تقوم بالملاحة البحرية.

ويترتب على مخالفة هذه الأحكام توقيع بعض العقوبات التي نصت عليها المادة ٤/٦ بحري وهي الحبس مدة لا تجاوز سنة، وغرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين.

ويتعرض لهذه العقوبة كل من المالك والربان الذي يحاول إخفاء أو تشويه أو طمس أو محو البيان الخاص باسم السفينة، إلا إذا كان الهدف من هذه الأعمال المخالفة تفادياً لوقوع السفينة في الأسر.

غير أن هذا الإثبات غير كاف، إذ قد ترفع السفينة علماً لا يكون لها الحق في رفعه، ولذلك يكون إثبات جنسية السفينة بالسند الذي تصدره السلطات المختصة في الدولة التابعة لها السفينة بعد تسجيلها في سجل السفن الوطنية، ويسمى هذا السند في مصر بـ " شهادة تسجيل مصرية " وتصدر هذه الشهادة من مصلحة الموانئ والمنائر بعد تحققها من توافر الشروط التي يتطلبها القانون المصري لاعتبار السفينة مصرية وقيامها بتسجيل السفينة في سجل السفن، وتقوم شهادة التسجيل دليلاً كافياً على أن السفينة مصرية، خاضعة لحكم القانون المصري.

(ب) موطن السفينة:

لكل سفينة موطن قانوني تماماً مثل الأشخاص الطبيعيين، وموطن السفينة هو الميناء الذي يتم تسجيلها فيه، ولا يشترط أن يكون ميناء التسجيل هو ميناء الاستغلال الذي تتخذه السفينة مركزاً لاستغلالها ونشاطها، وذلك طبقاً لنص المادة العاشرة من

القانون البحري والتي نصت على أن: " تختص المحكمة الابتدائية التي يقع في دائرتها مكتب تسجيل السفينة التي ترفع علم جمهورية مصر العربية بنظر الدعاوى العينية المتعلقة بها ما لم ينص القانون على غير ذلك " .

(ج) حمولة السفينة:

ويقصد بالحمولة السعة الحجمية الداخلية للسفينة، ويجب التمييز بين الحمولة الإجمالية الكلية، والحمولة الصافية والتي يعني بها سعة السفينة الداخلية مطروحاً منها كافة الفراغات التي لا تستغل في إيواء الركاب أو حفظ البضائع والأمتعة.

(د) درجة السفينة:

تختلف السفن من حيث طريقة بنائها وحمولتها وما تحمله من وسائل للأمن، لذا كان لا بد من تقسيم هذه السفن إلى درجات حتى تتميز عن بعضها، فهناك السفن من الدرجة الأولى والثانية والثالثة وهكذا.. وتظهر أهمية هذا التصنيف في العقود أو التصرفات التي يكون محلها هذه السفينة من عقود بيع أو إيجار أو تأمين.

وقد تضمنت المادة ١٨ من قرار وزير النقل البحري رقم ١٤٣ لسنة ١٩٩٠م بإصدار قواعد تنفيذ بعض أحكام قانون سلامة السفن تعداداً لهيئات تصنيف السفن، وهيئات الإشراف البحري وهي هيئات متعددة.

هـ) جنسية السفينة:

لما كانت السفينة تجوب أعالي البحار، حيث لا سيادة لدولة ما، وتنتقل بين دول مختلفة ذات سيادة، لذا كان من الضروري أن تحمل السفينة جنسية دولة معينة تتمتع بحمايتها.

وقد يبدو غريباً أن تكون للسفينة جنسية وهي مال يرد عليه الكثير من الحقوق، بينما الجنسية رابطة قانونية تربط الشخص بدولة ما، وتتضمن فكرة ولاء الشخص للدولة من الناحية السياسية، ومع ذلك فإن التشريعات تجمع على أن يكون لكل سفينة جنسية، وتهتم بتنظيم هذه الجنسية لما للسفينة من أهمية كبرى في الاقتصاد القومي والتجارة الخارجية.

ونتناول جنسية السفن بشيء من التفصيل:

فائدة الجنسية:

إن الاعتراف بتبعية السفينة لدولة معينة أي بجنسية السفينة يفيد السفينة كما يفيد الدولة نفسها، ويساعد في حل إشكالات القانون الدولي الخاص التي يثيرها اختلاف العناصر الأجنبية التي تحيط بالسفينة أثناء رحلتها، فتحدد جنسية السفينة يفيدها من حيث:

١- يحدد الجهات صاحبة الاختصاص في حمايتها ورقابتها، خاصة في وقت الحرب.

٢- يعطى السفينة طلب حماية قنصل الدولة التي تتبعها في المياه الأجنبية.

٣- يخولها التمتع بالمزايا التي تقتصرها الدولة على سفنها الوطنية، ويقصد بها حماية أسطولها من المنافسة الأجنبية، وأهم هذه المزايا:

(أ) قصر الملاحة الساحلية وملاحة الصيد عادة على السفن الوطنية.

(ب) إعطاء إعانات مالية للشركات والهيئات الوطنية المشتغلة بالملاحة.

(ج) تمكن جنسية السفينة من تحديد القانون واجب التطبيق على العلاقات التي تنشأ عليها.

شروط اكتساب السفينة للجنسية المصرية في التشريع المصري: لم يشترط المشرع المصري أن تكون السفينة مبنية في مصر حتى تكتسب الجنسية المصرية، لأنه لا تتوافر في مصر الترسانات الكافية لبناء السفن حيث إن صناعة السفن في مصر قاصرة على إحدى شركات القطاع العام، وهي: (الشركة المصرية لإصلاح وبناء السفن) على أن المشرع المصري استلزم لاكتساب السفينة للجنسية المصرية شرط الملكية الوطنية من جهة، وشرط الطاقم الوطني من جهة أخرى، كما اشترط تسجيل السفينة في أحد الموانئ المصرية.

(١) شرط الملكية الوطنية:

كان التقنين البحري الملغى ينص في مادته الأولى على أنه: " لا يجوز أن يكون مالكا لجميع سفينة رافعة للعلم العثماني

ولا لبعضها ولا أن يكون عضواً من أي شركة لتشغيل سفن رافعة
للعلم المذكور إلا من كان من رعايا الدولة العثمانية العلية "

وهذه المادة تتعرض للسفينة التي ترفع العلم العثماني كما
تتعرض لرعايا الدولة العثمانية، وسبب ذلك أن مصر وقت وضع
التقنين البحري الملغي سنة ١٨٨٣م تابعة للدولة العثمانية،
وكان سكان مصر وأهلها يعتبرون من رعايا الدولة العثمانية،
وبعد انفصال مصر عن تركيا عقب إعلان الحماية على مصر
في ١١/٥/١٩١٤م زالت الجنسية العثمانية عن المصريين،
وأصبحت كلمة العلم العثماني والدولة العثمانية العلية مستبدلة
بكلمة العلم المصري والدولة المصرية.

السفن المملوكة للشركات:

إن تطبيق الحكم السابق على السفن المملوكة للشركات
يثير مشكلة جنسية الشركات، وهناك معيران لتحديد جنسية
الشركات.

الأول: وهو ضابط مركز إدارة الشركة بمعنى أن الشركة تكتسب
جنسية الدولة التي تتخذ فيها مركز إدارتها الرئيسي بصرف النظر
عن جنسية الشركاء فيها.

الثاني: وهو معيار الرقابة أو الإشراف الذي يعتد بجنسية
الشركاء المكونين للشركة أو المهيمنين عليها.

وقد أخذ المشرع في التقنين البحري الملغي بهذا المعيار،
ومن نصت المادة الأولى منه في شقها الثاني على: " ولا

يجوز أن يكون عضواً من أي شركة لتشغيل سفن رافعة للعلم المذكور إلا من كان متمتعاً بالجنسية المصرية.

وقد وافق مجلس الوزراء في ذلك الوقت بقراره الصادر في ١٩٣٠/٣/٨ م على نص المادة السابقة قاصر على شركات الأشخاص دون شركات المساهمة استناداً إلى أن شركات المساهمة لم تكن منتشرة في الوقت الذي تم فيه وضع التقنين البحري الملغي، ومن ثم فإن المشرع لم يقصدها بلفظ الشركة الوارد في النص، كما أن عبارة المادة الأولى: " ولا أن يكون عضواً من أي شركة " لا يمكن أن تنصرف إلا إلى شركات الأشخاص حيث يتصور فيها العضوية في الشركة، بخلاف الشركات المساهمة التي تقوم على ما يقدمه كل شريك من مال دون مراعاة لشخصيتها، وذلك بناء على رأى لقلم قضايا الحكومة في فتوى أصدرها في هذا الوقت.

وتطبيقاً لهذا الرأي لم يكن يكفي في شركات الأشخاص التضامن والتوصية البسيطة أن تكون مصرية لاعتبار سفنها مصرية، بل يجب بالإضافة إلى ذلك أن يكون جميع الشركاء المتضامين والموصيين من المتمتعين بالجنسية المصرية.

(٢) شرط الطاقم الوطني:

تتطلب التشريعات في بعض الدول نسبة معينة من الوطنيين بين رجال طاقم السفينة كشرط لاكتساب جنسيتها.

ولم يشترط المشرع المصري في التقنيين البحري الملغى توافر نسبة معينة من المصريين في أفراد طاقم السفينة المصرية مما أدى إلى إطلاق الحرية للمجهزين في استخدام من شاءوا على ظهر السفن المصرية أيا كانت جنسيتهم، الأمر الذي أدى إلى تدخل المشرع المصري بعد ذلك لحماية رجال البحر من المصريين وتهينة أسباب العمل لهم بعد أن توافر منهم عدد كاف مؤهل، ورأى أن يجعل لجنسية رجال الطاقم أهمية خاصة في اعتبار السفن المصرية.

لذا فقد نص في المادة العاشرة من قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩م على أنه:

" تشطب مصلحة الموانئ والمنائر تسجيل السفينة في حالة عدم مراعاة الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها في البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والريان أو الاشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين، وتعين هذه الاشتراطات بقرار من وزير المواصلات " وترك أمر تعيين هذه الاشتراطات إلى قرار وزاري حتى يمكن تعديله بما يوائم مختلف الأحوال، وحتى تتحقق فيه المرونة الكافية لمواجهة ظروف مصر الخاصة، وكان قد صدر قرار وزير المواصلات رقم ١٣ في ١٩٥١/٦/٢٠ م بتعيين هذه الاشتراطات استناداً إلى المادة العاشرة السابقة، ثم صدر قرار وزير النقل والمواصلات والنقل البحري رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٤م بشأن الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها في البحارة وضباط الملاحة

والمهندسين البحريين والربابنة، وهذا القرار قد ألغي قرار وزير المواصلات رقم ١٣ لسنة ١٩٥١م، وأوجب في مادته الأولى على ألا تقل نسبة عدد المصريين من ربابنة وضباط ملاحه ومهندسين بحريين ومن في حكمه كضباط اللاسلكي والأطباء والكتبة، وكذا من البحارة ومن في حكمهم كالسفرجية والطباخين الذين يعملون بالسفن التجارية المصرية عن ٩٥ % من مجموع عددهم في السفينة، وألا يقل مجموع مرتباتهم عن ٩٠ % من مجموع مرتبات هذه الطوائف. (١)

(٣) أن يتم تسجيل السفينة في أحد الموانئ المصرية:

وذلك طبقاً لنص المادة ٥/ بحري والتي نصت على أنه: مع عدم الإخلال بالأحكام المنصوص عليها في قوانين خاصة تكتسب السفينة الجنسية المصرية إذا كانت مسجلة في أحد موانئها .

المبحث الثالث

النظام الإداري والقانوني للسفينة

نظراً لما تقوم به السفينة من عمليات نقل للبضائع أو للركاب، فإنها تخضع لنظام إداري لضمان السلامة والحفاظ على مثل هذا المرفق العام، لذلك يجب على مالك السفينة أن يحصل على شهادة بصلاحية السفينة للملاحة البحرية من الجهات المختصة، ثم تسجيلها في سجل السفن الوطنية، والتزام الربان

(١) د: مصطفى كمال طه. القانون البحري الجديد ص ٥٣ ط: دار الجامعة الجديد

للنشر - الإسكندرية ١٩٩٥م.

بإمساك بعض الوثائق الهامة والحرص على تواجدها على ظهر السفينة في كل رحلة من رحلاتها البحرية.

ولبيان النظام الإداري للسفينة نتعرض إلى المسائل الآتية:

أولاً: شهادة الصلاحية للملاحة.

ثانياً: تسجيل السفينة.

ثالثاً: أوراق السفينة.

أولاً: شهادة الصلاحية للملاحة:

تعد شهادة صلاحية السفينة بمثابة شهادة ميلادها، فبدون هذه الشهادة لا يمكن للسفينة القيام بالنشاط الملاحي، وهو ما عبر عنه القانون ٩٧ لسنة ١٩٦٠ الخاص بسلامة السفن، حيث لا يجوز لأية سفينة مصرية أن تسير في البحر إلا إذا حصلت على ترخيص يمنح لها وفقاً لأحكام قانون سلامة السفن، والجهة المختصة بمنح هذه الشهادة هي إدارة التفتيش البحري التابعة لمصلحة الموانئ والمنائر ومقرها الإسكندرية، ولا تصدر هذه الشهادة إلا بعد إجراء فحص فني دقيق، وذلك بمعرفة خبراء متخصصون في الصناعة البحرية على كل جزء من أجزاء السفينة، وتظل هذه الشهادة صالحة للعمل بها لمدة عام إلا إذا حدث تلف أو تعديل جوهري في السفينة يتطلب إجراء فحص فني جديد، فعندئذ يتوقف العمل بالشهادة القديمة لحين إجراء فحص فني جديد، ومنح شهادة صلاحية جديدة.

وتقوم إدارة التفتيش البحري بإجراء تفتيش دوري على السفن المصرية للتأكد من استمرار كافة الشروط المطلوبة في منح شهادة الصلاحية، ولمندوبي إدارة التفتيش البحري صفة مأمورية الضبطية القضائية عند حدوث جرائم تتعلق بالأعمال المنوط بهم طبقاً لأحكام هذا القانون، ويمتد عمل إدارة التفتيش البحري إلى مراقبة توافر هذه الشروط في السفن الأجنبية المتواجدة في المياه الإقليمية المصرية. (١)

ثانياً: تسجيل السفينة:

لم يتعرض القانون البحري الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ لمسألة تسجيل السفن، ولكنه أحال في هذا الشأن إلى القوانين الخاصة، حيث نصت المادة الثالثة منه على أن: " تسرى في شأن تسجيل السفن والرقابة عليها وسلامتها والوثائق التي يجب أن تحملها أحكام القوانين الخاصة بذلك "، ومن ثم فإن هذه المسألة تتم طبقاً للقواعد التي ورد النص عليها في القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩م، والتعديلات الواردة عليه بالقانون رقم ٢١٨ الصادر في ١٦/٩/١٩٥٩م، والقانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٦٨م.

ولتسجيل السفن أهمية تظهر في الوظيفة الإحصائية حيث تستطيع الدولة عن طريق سجل السفن معرفة عدد السفن التي تكون أسطولها التجاري، ومن ثم معرفة ما إذا كان هذا الأسطول

يستطيع القيام بأعمال الصادرات والواردات بالدولة، كما يمكنها معرفة ما إذا كانت تحتاج إلى تزويد أسطولها التجاري بزيادة عدد السفن وتشجيع القائمين على هذا الأسطول.

والسفن التي تخضع لنظام التسجيل هي جميع السفن التي تمارس الملاحة البحرية، سواء كانت سفناً تجارية أو سفن صيد أو سفن للنزهة، ولا تسري أحكام التسجيل على السفن الأجنبية حتى ولو كانت غير مسجلة في الخارج، أيضاً لا تخضع للسفن الأجنبية حتى ولو كانت تعمل في المياه المصرية:

ولتفادي هذه المسألة نص المشرع في المادة السابعة من قانون التجارة البحرية على ضرورة حصول الأجنبي المقيم في مصر على ترخيص من الجهة الإدارية عند استعماله سفن النزهة المملوكة له في المياه الإقليمية، وأن يقوم بتسجيلها في سجل السفن، وإذا كانت القاعدة العامة هي خضوع جميع السفن لنظام التسجيل، إلا أن المشرع قد أعفى صراحة بعض السفن من الالتزام بالتسجيل، وهذه السفن هي:

أ) السفن الشراعية المخصصة للصيد.

ب) سفن النزهة التي لا تزيد حمولتها الكلية على ١٠ أطنان، والتي لا تبحر عادة لمسافة أكثر من ١٢ ميل بحري عن الشاطئ، أي لا تخرج عن المياه الإقليمية.

والجهة المختصة بتسجيل السفن هي مصلحة الموانئ والمنائر في مكتبها الرئيسي في الإسكندرية، أما إذا كانت السفينة

المصرية موجودة بالخارج، ويريد مالکها القيام بإجراءات التسجيل، فعليه اللجوء إلى القنصلية المصرية في البلد الموجودة بها السفينة لمباشرة إجراءات التسجيل والحصول على شهادة تسجيل مؤقتة، وهذه الشهادة تظل سارية المفعول لمدة ستة أشهر لحين وصوله إلى مصر، وإعادة التسجيل مرة أخرى أمام مكاتب التسجيل المصرية.

ثالثاً: أوراق السفينة:

نصت المادة ١٠١ من القانون البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ على أن: " على الربان أن يحتفظ في السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة ".

وهذه الأوراق والمستندات تتمثل في:

- ١- شهادة تسجيل السفينة: لأن هذه الشهادة تعد البديل لسند الملكية الذي يوضع الآن لدى مصلحة النقل البحري طبقاً للمادة ٦ من قانون تسجيل السفن.
- ٢- دفتر بأسماء ملاحى السفينة: وهو يحرر بمعرفة إدارة التفتيش البحري بالإسكندرية.
- ٣- قائمة الشحن: وتشمل قائمة البضائع المشحونة والخاصة بكل رحلة إذا كانت السفينة من سفن الشحن، أو قائمة بأسماء الركاب إذا كانت السفينة من السفن المخصصة لنقل الأشخاص.
- ٤- الشهادة الصحة: وهي شهادة بالحالة الصحية في البلد القادمة منها السفينة.

- ٥- ترخيص الملاحة:
- ٦- شهادة السلامة: وهي خاصة بسفن نقل الأشخاص.
- ٧- نسخة من تقنين التجارة البحرية لإمكانية رجوع الربان إليها.
- ٨- دفتر الحوادث الرسمي الذي له حجية في الإثبات تعادل حجية الدفاتر التجارية.

الفصل الثاني

اكتساب ملكية السفينة

يمكن أن تكتسب ملكية السفينة طبقاً للقواعد العامة بالميراث أو بالهبة أو بالوصية، كما تستطيع الدولة أن تستولي على السفن وتنقل ملكيتها إليها في حالة مخالفة السفينة لأحكام قوانينها الوطنية، كما يمكن للدولة أن تصدر لحسابها سفن العدو والسفن المحايدة، وهو ما يسمى بالاغتنام البحري، ومحل دراسته القانون الدولي العام، بالإضافة إلى أن القانون البحري نظم سببين من أسباب كسب ملكية السفينة وهما البناء والشراء، ووفقاً لنص المادة الثانية من القانون التجاري يعتبر عملاً تجارياً: " كل عمل متعلق بإنشاء سفن أو شراءها أو بيعها " ورغم عمومية النص إلا أن الفقه يفرق بين أمرين:

الأمر الأول: فيما يتعلق بعقد بناء السفينة يعتبر هذا العقد تجارياً دائماً بالنسبة للبانى، أما بالنسبة للمجهز فإن العقد يكون تجارياً إذا ما تعلق الأمر بسفينة تجارية، ومدنياً إذا كانت السفينة معدة للصيد أو للنزهة.

الأمر الثاني: أما فيما يتعلق ببيع السفينة أو شرائها، فيعتبر عملاً تجارياً متى اقترن بقصد المضاربة وتحقيق الربح وفقاً للضابط العام في الأعمال التجارية، وعلى هذا إذا باع شخص سفينة ورثها أو اشترى شخص سفينة للنزهة فلا يعد العمل تجارياً بالنسبة إليه.

ولما كانت السفينة مالا، لذلك فهي تصلح لأن تكن محلاً للتصرفات القانونية، ولأن ترد عليها كافة الحقوق العينية الأصلية منها والتبعية، وقد رأينا فيما سبق أن السفينة منقول، ولكن المشرع اختصها بأحكام تماثل بعض الأحكام الخاصة بال عقار.

ونتناول فيما يلي دراسة الأحكام الخاصة المتعلقة بالسفينة بداية بالحقوق العينية الأصلية الواردة على السفينة وأهمها: الملكية، والبناء، وصور كسب ملكية السفينة.

المبحث الأول

أسباب كسب ملكية السفينة

ونتناول في هذا المبحث الأسباب الخاصة لملكية السفينة في القانون البحري وذلك في المطالب الآتية:

المطلب الأول

البناء

تناول المشرع المصري بناء السفينة بالتنظيم في المواد من المادة ١٣ إلى المادة ١٧ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، وقد نظم صورة محددة من صور بناء السفن هي الصورة الغالبة في العمل، وهي صورة البناء غير المباشر أو البناء بثمن جزافي حيث يعهد فيه طالب البناء إلى الشركة أو الترسانة البحرية المتخصصة في بناء السفن يعهد إليها ببناء السفينة على ضوء المواصفات التي يحددها له، وهذه الصورة تختلف عن الصورة

القديمة التي كادت إن تختفى لبناء السفن، وهي البناء المباشر أو الاقتصادي والتي يتولى فيها المجهز بناء السفينة بنفسه أو الاستعانة بمقاول بناء، ويتم البناء تحت إشرافه، وفي هذا العقد يقوم متعهد البناء المواد اللازمة لبناء السفينة وقد استقر الرأي على تكيف هذا العقد بأنه بيع تحت التسليم، والمراد من هذا التكيف هو إخضاع متعهد البناء لأحكام ضمان العيوب الخفية المتعلقة بعقد البيع "

وقد نص المشرع المصري في المادة ١٤ من قانون التجارة البحرية الجديد على أن: " تبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء، ولا تنتقل الملكية إلى طالب البناء إلا بقبول تسلمها بعد تجربتها ما لم يوجد اتفاق غير ذلك ".

ويعتبر عقد بناء السفينة عملاً تجارياً بالنسبة لمتعهد البناء دائماً، وذلك طبقاً لنص الفقرة العاشرة من المادة الثانية من القانون التجاري الجديد.

أما بالنسبة إلى طالب البناء فإن الأمر يتوقف على نوع الملاحة التي تخصص لها السفينة بعد تمام البناء، فإن كانت من السفن التجارية كان عقد البناء عملاً تجارياً بالنسبة إلى طالب البناء، أما إذا كانت من سفن الصيد أو النزهة، فيكون عقد البناء مدنياً بالنسبة إلى طالب البناء، ويأخذ في هذه الحالة وصف العمل المختلط، وموذى هذا اختلاف وسيلة الإثبات في مواجهة كل من متعهد البناء وطالب البناء على ضوء مدى اعتبار العمل تجارياً أو مدنياً بالنسبة لأي منهما، وقد خرج المشرع على

القاعدة السابقة بنصه على وجوب إثبات عقد بناء السفينة بالدليل الكتابي، سواء كان في مواجهة متعهد البناء أو في مواجهة طالب البناء، وسواء كانت السفينة من السفن التجارية أو من سفن الصيد أو النزهة. (١)

انعقاد العقد وإثباته:

عقد بناء السفينة من العقود الرضائية حيث يتم بمجرد اتفاق الطرفين عليه، وقد نصت المادة ١٣ من القانون البحري على أنه: " لا يثبت عقد بناء السفينة وكل تعديل يطرأ عليه إلا بالكتابة "والراجع أن الكتابة شرط لإثبات العقد وليست شرطاً لصحة انعقاده، فلا مجال لاشتراط الرسمية في عقد بناء السفينة، ويكتفي فقط بكتابة هذا العقد للإثبات، وذلك لما يحويه هذا العقد من تفاصيل فنية معقدة تبرر ضرورة كتابته، وهذا العقد يخضع لأحكام عقد البيع المنصوص عليها في القانون البحري، رغم أنه يعتبر في جوهره بيعاً. (٢)

التزامات الباني:

يلتزم الباني شأنه في ذلك شأن البائع عموماً بالتسليم والضمان، فيلتزم الباني بتسليم السفينة للعميل طبقاً للمواصفات التي تضمنها دفتر الشروط تفصيلاً في الميعاد المتفق عليه، ولما كان الباني سيتحمل تبعه هلاك السفينة قبل تسليمها، فإنه يقوم

(١) د: هاني دويدار - القانون البحري ج ١ السفينة، ص ٧١، ط: مكتبة الإشعاع - الإسكندرية ١٩٩٣م.

(١) د: أحمد بركات مصطفى، د: حماد مصطفى عزب - القانون البحري - ص ٧٤ أسيوط ٢٠٠٤م.

عادة بالتأمين عليها بما في ذلك التأمين على مخاطر إنزالها في البحر، ولا تسلم السفينة إلى العميل إلا عائمة على سطح الماء، وبعد تجربتها، وهذا ما نصت عليه المادة ١٤ من القانون البحري الجديد.

كما يلتزم الباني أيضاً بوصفه بائعاً بضمان العيوب الخفية التي تظهر في السفينة بعد تسليمها، وذلك وفقاً للقواعد العامة كما يضمن أيضاً عدم مطابقة السفينة للمواصفات المتفق عليها، إلا أن المجهز إذا استلم السفينة دون أي اعتراض منه، فإن الباني لا يعتبر مسئولاً إلا عن ضمان العيوب الخفية.

تقادم دعوى الضمان:

نصت المادة ١٦ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٩م على أن " تنقضي دعوى ضمان العيوب الخفية بمضي سنة من وقت العلم بالعيوب، كما تنقضي تلك الدعوى بمضي سنتين من وقت تسلم السفينة ما لم يثبت أن متعهد البناء قد تعمد إخفاء العيب غشاً منه ".

وبناء على هذا النص فإن المشرع المصري قد قدر أن بقاء البائع أو الباني ضامناً لفترة طويلة قد يرتب عليه إحجام شركات البناء عن مواصلة النشاط البحري، خوفاً من المسؤولية، لذلك قد قرر بأن تكون مدة الضمان قصيرة، بحيث لا تتجاوز سنة من تاريخ العلم بالعيوب، أو سنتين من تاريخ تسلم السفينة حتى لا يؤثر ذلك على عملية البناء والحد منها، ويقع على الباني عبء إثبات العلم بالعيوب، إلا أنه في حالة وجود غش من الباني، فإن دعوى الضمان لا تنقضي في هذه الحالة في المدة المحددة.

التزامات العميل:

يلتزم العميل بتسلم السفينة ما دامت مطابقة للمواصفات المتفق عليها، كما يلتزم بدفع الثمن المتفق عليه عند تسليم السفينة ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك، وغالباً ما يدفع العميل الثمن على أقساط أثناء عملية يتقاضاها الباني، وذلك نظراً، لأن قيمة السفينة المالية تعد كبيرة، ولا يستطيع الباني الانتظار حتى الانتهاء من بنائها لتقاضي ثمنها دفعة واحدة. (١)

المطلب الثاني

ملكية السفينة بالحيازة

نصت المادة ٩٧٦ / ١ مدني على أن: " من حاز بسبب صحيح منقولاً أو حقاً عينياً على منقول أو سنداً لحامله، فإنه يصبح مالكاً له إذا كان حسن النية وقت حيازته " فإذا كانت مالاً السفينة مالا منقولاً، فهل تنطبق هذه القاعدة عليها وتكون الحيازة سببا من أسباب كسب ملكيتها...؟ انعقد الإجماع على عدم سريان هذه القاعدة على ملكية السفينة، لأن هذه القاعدة تتطلب في تطبيقها حسن نية الحائز وقت حيازته واعتقاده أنه يتلقى المنقول عن مالكه، فلا محل لكسب ملكية السفينة بالتقادم في ظل نظام تسجيل السفن وهو نظام سجل عيني تكون له قوة إثبات صحة البيانات الواردة فيه، بمعنى أن كل ما هو مقيد في السجل هو الحقيقة بالنسبة للغير، فمن أثبت اسمه في السجل كمالك للسفينة يصبح في مأمن تام من ادعاء أي مغتصب يزعم بأنه تملك

(١) د: رفعت فخرى - الوجيز في القانون البحري - ص ٩٤ - ط: ١٩٩٥ م.

السفينة بالتقادم، وذلك طبقاً لنص المادة ٢٧ من القانون رقم ١٤٢ لسنة ١٩٦٤م، نظام السجل العيني، والتي تنص على: " عدم جواز التملك بالتقادم على خلاف ما هو ثابت بالسجل ".

المطلب الثالث

بيع السفينة

يمكن تعريف عقد بيع السفينة بأنه عقد يلتزم به البائع أن ينقل للمشتري ملكية السفينة في مقابل ثمن نقدي، وبيع السفينة أو شراؤها يعد عملاً تجارياً وفقاً لنص المادة الثانية من القانون التجاري في الفقرة العاشرة، على أن بيع السفينة أو شراؤها لا يعد عملاً تجارياً، إلا إذا كان بقصد المضاربة وتحقيق الربح وفقاً للضابط العام في الأعمال التجارية، وعلى هذا إذا باع شخص سفينة ورثها أو اشترى سفينة للنزهة فلا يعد العمل تجارياً بالنسبة إليه.

الشروط الموضوعية الخاصة بعقد بيع السفينة:

عقد السفينة كبقية العقود يخضع للقواعد العامة من حيث الرضا والسبب والمحل والأهلية، ولكن هناك بعض النصوص الخاصة التي وردت في قانون التجارة البحرية خاصة بالمحل والأهلية، وسوف نحيل على القواعد العامة الأحكام الخاصة بالشروط الموضوعية ونكتفي ببيان الأحكام الخاصة بمحل العقد والأهلية في عقد بيع السفينة.

(أ) الشروط الخاصة بمحل عقد بيع السفينة:

يجب أن يرد عقد بيع السفينة على سفينة بالمعنى الدقيق الذي حدده المشرع في وصف السفينة، وبناء عليه، فلا تنطبق القواعد الخاصة بقانون التجارة البحرية على عقد بيع السفينة على عقد بيع المنشآت العائمة التي لا يصدق عليها وصف السفينة.

كما يجب أن تكون السفينة محل عقد البيع من السفن الصالحة للملاحة، فإذا فقدت السفينة هذه الصلاحية أو تغير تخصيصها من الملاحة البحرية إلى الملاحة الداخلية فيخرج عقد بيعها من نطاق تطبيق الأحكام الخاصة بقانون التجارة البحرية.

كما يجب أن تكون السفينة موجودة أثناء انعقاد عقد البيع، فإذا هلكت السفينة قبل العقد كان العقد باطلاً لانعدام المحل، ويعرف القانون البحري نوعاً من عقود بيع السفينة أثناء إبحارها في أعالي البحار، حيث يتم التعاقد أياً كانت الظروف، وهذا النوع من العقود يسمى البيع بشرط الأخبار الحسنة أو السيئة.

ويشمل عقد بيع السفينة ملحقاتها أيضاً سواء تلك التي تخصص لقيام السفينة للملاحة البحرية أو التي تساعد المجهز على استغلالها ما لم يوجد اتفاق على إخراج ملحقات السفينة من العقد.

(ب) الشروط الخاصة بأهلية الأطراف في عقد بيع السفينة:

يجب أن يكون البائع مالكاً للسفينة أو أن يكون موكلاً بتوكيل خاص في بيعها، وذلك طبقاً لما نصت عليه المادة ١٠٦ من قانون

التجارة البحرية، حيث نصت على أنه: " لا يجوز للربان أن يبيع السفينة بغير تفويض من مالكاها".

وقد تضمن قانون التجارة البحرية بعض القيود على حرية مالك السفينة في التصرف فيها، وبصفة خاصة إذا كان هذا التصرف لأجنبي، وذلك طبقاً لما نصت عليه المادة ١/١٠ بحرى حيث نصت على أنه: " لا يجوز نقل ملكية سفينة مصرية إلى أجنبي بمقابل أو بدون مقابل وقد عاقبت الفقرة الثانية من نفس المادة مالك السفينة الذي يتصرف فيها بالبيع لأجنبي بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين".

ج) الشروط الشكلية:

نصت المادة ١/١١ بحرى على أن: " تقع التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمي، وإلا كانت باطلة"

ومن خلال هذا النص يتضح أن المشرع تطلب أو أوجب الرسمية في جميع التصرفات التي ترتب حقوقاً عينية على السفينة، أو من شأنها نقل ملكيتها ليس عن طريق الشراء فقط، بل أيضاً على الأسباب الأخرى لنقل الملكية مثل الهبة أو تقديمها حصة في شركة ملاحية، ومن ثم فإن الرسمية تعتبر ركناً في التصرفات الواردة على السفينة سواء كانت كلها أو جزء منها، ويستوى في ذلك أيضاً نوع السفينة سواء كانت سفينة تجارية أو سفينة صيد أو سفينة نزهة، لأن النص لم يخصص نوعاً من

السفن يتطلب الرسمية في عقد بيعها أو في التصرفات الواردة عليها.

وتظهر الأهمية القانونية لشرط الرسمية في التصرفات التي من شأنها نقل ملكية السفينة ليس فقط في توجيه نظر مالك السفينة إلى خطورة هذا التصرف، ولكن أيضاً لإحكام الرقابة على اكتساب السفينة لجنسية الدولة، لأن المشرع المصري اشترط لاستمرار اكتساب السفينة للجنسية المصرية أن تكون مملوكة لأشخاص متمتعين بجنسية جمهورية مصر العربية.

آثار عقد بيع السفينة:

لا تختلف آثار عقد بيع السفينة عما تقضى به القواعد العامة بالنسبة لعقد البيع عموماً، فيلتزم البائع بتسليم سفينته وملحقاتها إلى المشتري في الميعاد المتفق عليه وبالحالة التي كانت عليه وقت البيع، كما يلتزم بضمان الاستحقاق والعيوب الخفية.

كما يلتزم مشتري السفينة بدفع ثمنها بالكيفية وفي الميعاد المتفق عليه، ويتسلم السفينة، وتنتقل ملكية السفينة فيما بين المتعاقدين بمجرد تمام العقد في الشكل الرسمي ودون توقف على شهره في سجل السفن، ولكن نقل ملكية السفينة لا يسرى في مواجهة الغير إلا إذا تم شهره في سجل السفن، وذلك طبقاً لنص المادة ٣/١١ بحري والتي نصت على أنه: " لا تكون التصرفات المشار إليها في الفقرة السابقة نافذة بالنسبة إلى الغير ما لم يتم

شهرها بناء على طلب ذوى الشأن في سجل السفينة المحفوظ بمكتب التسجيل المختص وتكون مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد في هذا التسجيل".

المبحث الثاني

ملكية الدولة للسفينة

منذ الحرب العالمية الأولى لم تقصر الدولة تملكها للسفن التي تقوم على الدفاع عن البلاد - أي السفن الحربية - بل امتلكت الدولة العديد من السفن التي تقوم بنشاط مرفقي، مثل سفن الإرشاد والمساعدة والتمويل.

إلى جانب هذين النوعين من السفن حرصت الدولة على تكوين أسطول تجارى لها من السفن لكي تستغله في مجال الاستغلال البحري، بما يدره هذا النشاط من دخل اقتصادي على جانب كبير من الأهمية بالنسبة للاقتصاد الوطني.

وسنتناول هذين النوعين من السفن المملوكة للدولة:

أولاً: السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمات عامة:

نصت المادة ٢ / بحري على أنه: " عدا الحالات التي ورد بشأنها نص خاص لا تسري أحكام هذا القانون على السفن الحربية، والسفن التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية، وتكون مخصصة للخدمة العامة وقت نشوء الحق المطالب به، أو الالتزام المترتب عليه.

ثانياً: السفن التجارية المملوكة للدولة:

لا تتمتع هذه السفن بالحصانة التي قررتها معاهدة بروكسل، بل تظل خاضعة لأحكام القانون البحري تماماً، مثل السفن الخاصة، ومن ثم تخضع هذه السفن للقضاء الوطني، فيطبق عليها أحكام القانون البحري من حيث جواز الحجز عليها، والتنفيذ عليها، وكذلك اتخاذ أية إجراءات قضائية تجاه هذه السفن.

الفصل الثالث

الحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة

يحتاج تجهيز السفينة إلى أموال ضخمة لا يستطيع المجهز القيام بها بمفرده، فيلجأ إلى الاستعانة بالآخرين لإمداده بهذه الأموال في مقابل تقرير حقوق عينية على السفينة ضماناً للوفاء بهذه الديون، وقد اعترف المشرع المصري بهذا الوضع ونظم هذه الحقوق التي يمكن أن يربتها المجهز على السفينة.

وقد نظم المشرع المصري هذه الحقوق في الباب الثاني من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، وحدد هذه الحقوق بحقين هما حق الامتياز وحق الرهن.

وهذا ما سنتناوله في:

المبحث الأول: حقوق الامتياز البحرية.

المبحث الثاني: حق الرهن البحري.

المبحث الأول

حقوق الامتياز البحرية

تضمن التقنين البحري الجديد تنظيماً لحقوق الامتياز على السفينة في المواد من ٢٩ إلى ٤٠ منه نعرضها على النحو التالي:

نصت المادة ٢٩ / بحري على أن: " تكون الحقوق الآتية دون غيرها ممتازة على السفينة:

- ١- المصاريف القضائية التي أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها وذلك أنها مصروفات يستفيد منها جميع الدائنين.
- ٢- الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام، وكذلك رسوم الحمولة والموانئ والإرشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى.
- ٣- الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.
- ٤- المكافآت المستحقة عن الإنقاذ وحصة السفينة في الخسارات المشتركة.
- ٥- التعويضات المستحقة عن التصادم أو التلوث وغيرها من حوادث الملاحة والتعويضات عن الأضرار التي تلحق منشآت الموانئ أو الأحواض وطرق الملاحة والتعويضات عن الإصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والربان والبحارة والتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة.
- ٦- الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود سلطاته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر سواء كان الربان مالكاً للسفينة أو غير مالك، وسواء كان الدين مستحق له أو لمتعهد التوريد أو المقترضين أو للأشخاص الذين قاموا بإصلاح السفينة أو لغيرهم من المتعاقدين وكذلك الديون التي

تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة طبقاً للمادة ١٤٠ من هذا القانون.

ولا تعتبر الديون الناشئة عن العقود التي يبرها الربان والعمليات التي يجريها ممتازة إلا إذا توافرت الشروط الآتية:

(أ) أن تكون العقود والعمليات التي تنشأ عنها هذه الديون قد أبرمها الربان أو باشرها خارج ميناء تسجيل السفينة حيث جهل الدائن حقيقة المركز المالي للمجهز.

أما العقود والعمليات التي تجرى في ميناء تسجيل السفينة، حيث يمكن التحقق من المركز المالي للمجهز فلا يثبت الامتياز للديون الناشئة عنها.

(ب) أن تكون العقود والعمليات قد أبرمها الربان أو باشرها بسبب حاجة حقيقية لصيانة السفينة أو متابعة السفر، ومن ثم فإن الامتياز لا يضمن مصروفات تحسين السفينة.

(ج) أن يكون الربان قد تصرف في حدود سلطاته القانونية، فإذا جاوزها ارتفع وصف الامتياز عن هذا الدين، فإذا توافرت هذه الشروط قام الامتياز ويستوي في ذلك أن يكون الربان مالكاً للسفينة أو غير مالكاً لها، أو أن يكون الدين مستحقاً لمتعهدي التوريد أو الإصلاح أو المقرضين، أو لمتعاقدين آخرين.

إعفاء حقوق الامتياز البحرية من أوجه الثبوت الخاصة:

كانت المادة السادسة من التقنيين البحري الملغى تنص على أنه: " لا يجوز العمل بمقتضى الامتياز المقرر للديون المبينة في المادة الخامسة منه إلا إذا ثبتت هذه الديون بأوجه ثبوت معينة"،

إلا أن المادة الثانية من القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ م أعفت حقوق الامتياز من أوجه الثبوت الخاصة التي كانت تنظمها المادة السادسة من التقنيين المدني، ونصت صراحة على عدم خضوع الامتياز لأي إجراء شكلي، أو لأي شرط خاص بالإثبات، وذلك فيما عدا الأحوال التي يحدد لها القانون إجراءات خاصة، أو أوجه ثبوت معينة، ثم جاء التقنيين البحري الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ م ولم يتطلب أي شرط خاص بالإثبات، حيث نص في المادة ٣٠ منه على أن: " لا تخضع حقوق الامتياز لأي إجراء شكلي أو لأي شرط خاص بالإثبات "

محل الامتيازات البحرية:

تترتب حقوق الامتياز البحرية على الذمة البحرية التي تشمل السفينة وأجرة النقل وملحقات السفينة وأجرة النقل بوصفها ذمة مخصصة لضمان الديون الناشئة عن استغلالها.

١ - السفينة:

نصت المادة ٣١ / ١ بحري على أن: " تترتب حقوق الامتياز المنصوص عليها في المادة ٦٩ من هذا القانون على السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين، وعلى ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل المكتسبة منذ بدء الرحلة وذلك بغض النظر عما إذا كان من يستعمل السفينة هو مالكها أن المجهز غير المالك أو المستأجر الأصلي، إلا إذا زالت حيازة المال للسفينة بفعل غير مشروع، وكان الدائن سيئ النية " أي أن حق الدائنين الممتازين مستقل عن صفة المجهز الذي يستغل السفينة،

وهذا الحكم نتيجة منطقية لفكرة تخصيص السفينة لضمان الدائنين بسبب استغلالها".

٢- أجرة النقل:

طبقاً لنص المادة ٣١ / ١ بحري فإن حقوق الامتياز تترتب على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين، فإذا وقع تصادم بخطأ السفينة أثناء الرحلة، فإن امتياز التعويض المستحق عن التصادم يرد على أجرة النقل المستحقة عن الرحلة التي حدث خلالها التصادم.

ويقصد بالأجرة هنا الأجرة الإجمالية، أي المبلغ المستحق للمجهز دون خصم مصروفات الملاحة، وتعد أجرة سفر الركاب في حكم أجرة النقل طبقاً للمادة ٢/٣٢ بحري.

٣- ملحقات السفينة وأجرة النقل:

طبقاً لنص المادة ٣١ / ١ بحري يرد الامتياز الثالث على ملحقات السفينة وأجرة النقل، وهي ديون تحل في الذمة البحرية محل مال آخر أو قيمة أخرى خرجت منها، ويعتبر من ملحقات السفينة وأجرة النقل ما عدته المادة ١/٣٢ بحري والتي نصت على أنه: " يعد من ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل ما يأتي:

(أ) التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها، أو عن خسارة أجرة النقل.

(ب) التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارات المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل.

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

ويبقى حق الامتياز على هذه الملحقات ما دامت مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك، ولا تعد من ملحقات السفينة وأجرة النقل التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقود التأمين أو الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة، وذلك طبقاً لما تقضى به الفقرة الثالثة من المادة ٣٢/ بحري، لأن هذه الحقوق لا تعتبر جزء من الذمة المالية البحرية، فلا يمتد إليها ضمان الدائن الممتاز.

ترتيب الامتيازات البحرية:

وضع المشرع قواعد معينة لترتيب حقوق الامتيازات البحرية التي ترد على السفينة، وفرق فيها بين الديون الممتازة المتعلقة برحلة بحرية واحدة، والديون الممتازة المتعلقة برحلات بحرية متعددة.

أ) الديون الممتازة المتعلقة برحلة بحرية واحدة:

نصت المادة ٣٤/ بحري على أن:

١- ترتب الديون الممتازة المتعلقة برحلة بحرية واحدة وفقاً للترتيب الوارد في المادة ٢٩ من هذا القانون.

٢- تكون الديون المذكورة لكل بند من المادة ٢٩ مرتبة واحدة وتشارك في التوزيع بنسبة قيمة كل منها.

٣- ترتب الديون الواردة في البندين ٤ ، ٦ من المادة ٢٩ بالنسبة إلى كل بند على حده وفقاً للترتيب العكسي لتاريخ نشوئها.

بهذا يتضح أن المشرع المصري قد: رتب الامتيازات البحرية من خلال ثلاث زوايا مختلفة:

الزاوية الأولى: أسبقية الديون الممتازة عن الديون المضمونة بحقوق عينية تبعة أخرى، حيث حدد مكان الامتيازات البحرية من باقي الحقوق العينية التبعية التي تنقل الذمة البحرية للمجهز، حيث نصت المادة ٥٠/بحري على أن: يكون الرهن تالياً في المرتبة للامتياز، وتكون مرتبة الديون المضمونة برهون حسب تاريخ قيدها، وإذا قيدت عدة رهون في يوم واحد اعتبرت في مرتبة واحدة.

الزاوية الثانية: الامتيازات الناشئة عن الرحلة الأخيرة تسبق الامتيازات الناشئة عن رحلات سابقة.

الزاوية الثالثة: ترتيب الامتيازات الناشئة عن رحلة واحدة فيما بينها، وهي التي رتبها المادة ٢٩ من هذا القانون.

ب) الديون الممتازة المتعلقة برحلات بحرية متعددة:

رغبة من المشرع في حماية أفراد طاقم السفينة وتمكينهم من الحصول على الديون المستحقة لهم، واعتبارها مصدر الرزق الوحيد فقد نصت المادة ٢/٣٥ بحري على أن " الديون الناشئة عن عقد عمل واحد يتعلق بعدة رحلات تأتي كلها في المرتبة مع ديون آخر رحلة. أي أن جميع الديون التي تنشأ عن عقد عمل

واحد لعدة رحلات تعتبر كأنها نشأت عن الرحلة الأخيرة، وتسبق الدائنين الذين نشأت ديونهم الممتازة خلال هذه الرحلات ذاتها "

آثار الامتيازات البحرية:

الدائن بدين بحري ممتاز يكون له الأفضلية على غيره من الدائنين الممتازين طبقاً للترتيب الوارد في المادتين ٣٥، ٣٤ / ٣ بحري أو الدائنين المرتهنيين طبقاً للمادة ٥٠/بحري، وكذلك الدائنين العاديين، وهذا ما يعرف بحق التقدم للدائن البحري الممتاز، كما يعطى الامتياز البحري صاحبه حق تتبع السفينة في أي يد تكون، وعلى هذا فإن آثار الامتياز البحري ترتب للدائن البحري الحقيقين الآتيين:

١- حق التقدم أو (الأفضلية):

نصت المادة ٥٠ / بحري على أن: " يكون الرهن تالياً في المرتبة للامتياز، وتكون مرتبة الديون المضمونة برهون بحسب تاريخ قيدها، وإذا قيدت عدة رهون في يوم واحد اعتبرت في مرتبة واحدة ".

وبهذا يستطيع الدائن بدين بحري ممتاز أن يستوفي حقه بالتنفيذ على السفينة بالأفضلية عن باقي الدائنين العاديين.

٢- حق التتبع

نصت المادة ٣٦ / بحري على أن: " تتبع الديون الممتازة السفينة في أي يد كانت وقد أعطى المشرع هذا الحق لصاحب حق الامتياز دون اشتراط أي إجراء شكلي مثل إجراءات الشهر التي

تتبع في حالة الرهن البحري، بل سمح للدائن صاحب حق الامتياز بتتبع السفينة حتى ولو انتقلت حيازتها إلى حائز حسن النية".

انقضاء الامتيازات البحرية:

نصت المادة ٣٧ / بحري على أن " تنقضي حقوق الامتياز على السفينة في الحالتين الآتيتين:

(أ) بيع السفينة جبراً.

(ب) بيع السفينة اختيارياً. وينقضي الامتياز في هذه الحالة بمضي ستين يوماً من تاريخ إتمام شهر عقد البيع في سجل السفن، وتنتقل حقوق الامتياز إلى الثمن ما لم يكن قد دفع، ومع ذلك تظل هذه الحقوق قائمة على الثمن إذا أعلن الدائون الممتازون كلا من المالك القديم والمالك الجديد على يد محضر، وخلال الميعاد المذكور في هذه المادة بمعارضتهم في دفع الثمن.

كما نصت المادة ٣٨ / بحري على أن: تنقضي حقوق الامتياز على السفينة بمضي سنة عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها في البند ٦ من المادة ٢٩، فإنها تنقضي بمضي ستة أشهر.

ومن خلال النصين السابقين اتضح أن هناك ثلاثة أسباب لانقضاء الامتيازات البحرية هي:

(أ) بيع السفينة جبراً.

(ب) بيع السفينة اختيارياً.

ج) بالتقادم السنوي فيما عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها في الفقرة ٦ من المادة ٢٩: فإنها تزول بعد مضي ستة أشهر.

د) انقضاء الدين المضمون.

أ) بيع السفينة جبراً:

يترتب على بيع السفينة جبراً (أي عن طريق القضاء) انتهاء كافة الحقوق العينة التي كانت محملة بها بما فيها من حقوق الامتياز، لأن البيع العقاري للسفينة يظهرها من هذه الامتيازات التي تنتقل إلى الثمن.

ب) بيع السفينة اختيارياً:

إذا انتقلت ملكية السفينة إلى الغير فلا يترتب على ذلك انقضاء حقوق الامتياز البحرية الواردة عليها، بل إن للدائن الممتاز أن يتتبع السفينة في أي يد كانت على أن تحميل السفينة بحق تتبع لصالح الحقوق الممتازة يتضمن خطراً على من تنتقل إليه ملكيتها دون أن يعلم بما يثقلها من حقوق امتياز لم يكن في مقدوره الوقوف عليها مقدماً نظراً لطابعها المستتر، وعدم خضوعها للشهر، ومن نصت المادة ٣٦/ب "بحري على انقضاء حقوق الامتياز البحرية بمضي ستين يوماً من تاريخ شهر عقد البيع في سجل السفن.

وتنتقل حقوق الامتياز إلى الثمن ما لم يكن قد دفع، ومع ذلك تظل هذه الحقوق قائمة على الثمن إذا أعلن الدائنون الممتازون

كلا من المالك القديم والمالك الجديد على يد محضر وخلال الميعاد المذكور بمعارضتهم بدفع الثمن.

(ج) بالتقادم السنوي فيما عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها في الفقرة ٦ من المادة ٢٩، فإنها تزول بمضي ستة أشهر:

تشجيعاً للانتمان البحري وحثاً للداننين الممتازين على استيفاء حقوقهم قبل تراكم الديون الممتازة، فإن المشرع المصري لم يشأ أن تظل السفينة مثقلة بحقوق الامتياز فترة طويلة، لذلك نص على انقضاء حقوق الامتياز على السفينة بالتقادم السنوي فيما عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها في البند ٦ من المادة ٢٩ / بحري فإنها تنقضي بمضي ستة أشهر، والأصل أن التقادم يسرى من الوقت الذي يصبح فيه الدين مستحق الأداء.

ولم يفتح المشرع بهذا الوقت، فأورد في المادة ٣٨ / بحري الميعاد الذي يبدأ منه سريان التقادم في بعض الحالات قطعاً لكل نزاع محتمل، ومدة السنة أو نصف السنة التي ينقضي بها حق الامتياز هي مدة تقادم حقيقي تخضع لأسباب الوقف والانقطاع المقررة في القواعد العامة، وقد أضاف إليها المشرع حالة أخرى هي حالة تعذر حجز السفينة المترتب عليها الامتياز في المياه الإقليمية المصرية فقرر أن تمتد مدة التقادم في هذه الحالة إلى ثلاث سنوات من وقت نشأة الدين، ولا يتمتع بهذا الامتداد إلا الأشخاص الذين يتمتعون بالجنسية المصرية أو الذين لهم موطن بمصر، أو الأشخاص الذين ينتمون إلى جنسية تعامل رعايا

جمهورية مصر العربية على أن انقضاء حق الامتياز بالتقادم مستقل عن الدين المضمون.

(د) انقضاء الدين المضمون:

لا شك في أن الامتياز بوصفه حقاً تابعاً ينقضي بانقضاء الدين وفقاً للقواعد العامة. (١)

المبحث الثاني

الرهن البحري

لم يعرض التقنيين الملغي لعام ١٨٣٣م للرهن البحري، ويرجع ذلك إلى حداثة هذا النظام نسبياً، التالي فهو لا يعد نظاماً بحرياً أصيلاً، ولا يستند إلى تقاليد بحرية قديمة، أو عرف مستقل، ومع اضمحلال عقد قرض المخاطر الجسيمة (٢) بدت أهمية الرهن البحري نظراً لملاءمته للتطورات التي طرأت على النشاط البحري مع هيمنة القوى الرأسمالية عليه (٢) إلى أنه ظل التقنين

(١) د: جلال وفاء محمدين - القانون البحري الجديد - ص ١١٠، ط: مطبعة الإشعاع الفنية - الإسكندرية ١٩٩٢م.

(٢) (القرض البحري أو قرض المخاطر الجسيمة يعد من أقدم أنظمة القانون البحري، حيث بنيت فكرته عند الإغريق وأخذها عنهم الرومان، ثم انتشر في القرون الوسطى، وتكلمت عنه قواعد أوليرون، ثم تناوله الأمر الملكي الفرنسي " ١٦٨١م بالتنظيم ومنه انتقل إلى التقنين التجاري الفرنسي، فالتقنين البحري المصري الملغي. د: مصطفى كمال طه - أصول القانون البحري ص ٧٠٠ ط: الأولى ١٩٥٢م، مطبعة دار الثقافة الإسكندرية.

(٢) د: رفعت فخرى - الوجيز في قانون التجارة البحرية - ص ١٥٢ القاهرة ١٩٩٢م.

(٣) د: مصطفى كمال طه - القانون البحري الجديد - ص ٩١، ط: دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ١٩٩٥م.

البحري الملغي كان الفقه يقرر عدم ملائمة قواعد الرهن الحيازي لرهن السفينة لما يترتب عليه من نقل حيازة السفينة إلى الدائن للمرتهن، وبالتالي تعطيل استغلال مالكيها لها (٣)

وإزاء ذلك، ونظراً لإدراك حاجة مالكي السفن إلى الحصول على الانتماء تدخل المشرع لتنظيم عقد الرهن البحري. (١)

وقد نظم القانون رقم (٣٥ لسنة ١٩٠١م) الخاص بحقوق الامتياز الرهون البحرية عقد الرهن البحري لأول مرة، وهذا القانون لا يظل سارياً، ويجب العمل بأحكامه تطبيقاً للمادة الأولى من القانون رقم (٨ لسنة ١٩٩٠م) (٢) ويترتب على ذلك أنه يجب إعمال الأحكام المتعلقة بمسائل لم يعرض لها قانون التجارة البحرية الجديد والوارد بالقانون رقم (٣٥ لسنة ١٩٥١م) والتي تتعرض للإلغاء الضمني.

وتجدر الإشارة إلى أن أحكام الرهن البحري في القانون المصري لا تطبق إلا على السفن المصرية، لأن من المقرر أن قانون علم السفينة هو القانون الواجب بالتطبيق على كافة مسائل الرهن، وقانون العلم هو قانون الدولة التي ترفع السفينة علمها لانتمائها إليها بجنسيتها، ويترتب على ذلك إمكانية رهن السفينة المصرية في الخارج إذا كان القانون الأجنبي يسمح بذلك، ويجب في هذه الحالة مراعاة حكم المادة ٢/١١ بحري التي تستوجب

(١) د: جلال وفاء محمد - المرجع السابق - ص ١١٢.

(٢) نصت المادة الأولى من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م على أنه: " مع مراعاة القواعد والحكام الواردة في القوانين الخاصة يعمل بأحكام قانون التجارة البحرية المرافق، ويلغى قانون التجارة البحرية الصادر في ١٣ نوفمبر ١٨٨٣م".

تحرير العقد أمام قنصل جمهورية مصر العربية في البلد الذي يقع فيه الرهن، وعند عدم وجوده كون أمام الموظف المحلي المختص، وبالإضافة على ذلك لا يكون الرهن الذي يتقرر في الخارج نافذاً، إلا إذا تم قيده في مصر، وإذا بيعت السنيينة جبراً في الخارج تتم تسوية حقوق الدائنين وفقاً للقانون المصري، ويستبعد بالتالي تطبيق قانون القاضي.

ولما كان الرهن البحري يتشابه إلى حد كبير مع الرهن الرسمي في القانون المدني، لذا يجب الرجوع إلى الأحكام الواردة في القانون المدني كلما خلا القانون البحري من نصوص خاصة.

وسوف نتكلم عن عقد الرهن البحري من خلال المطالب

الآتية:

المطلب الأول: الأحكام العامة لعقد الرهن البحري.

المطلب الثاني: شهر الرهن البحري.

المطلب الثالث: آثار عقد الرهن البحري.

المطلب الرابع: انقضاء الرهن البحري.

المطلب الأول

الأحكام العامة لعقد الرهن البحري

الرهن البحري من الضمانات الخاصة التي ترد على الأموال فتنشئ للدائن حقاً عينياً على الشيء المرهون يتعذر به الضمان العام الذي له على كل أموال المدين، والرهن البحري عقد يقوم فيه الدائن بدفع مبلغ على سبيل القرض إلى المدين أن

تتوافر فيه الأركان العامة للعقود من رضا صحيح الراهن ومحل وسبب مشروع، كما يجب أن يفرغ في الشكل الذي يتطلبه القانون.

(أ) شكل العقد: (١)

نصت المادة ٤١ من القانون البحري على أن: " لا ينعقد رهن السفينة إلا بعقد رسمي " والرسمية ركن من أركان العقد يترتب على إغفالها بطلانه بطلاناً مطلقاً، بحيث يكون لكل ذي مصلحة أن يتمسك بذلك، وللمحكمة أن تقضى به من تلقاء نفسها، ومتى اشترط القانون لإتمام العقد استيفاء شكل معين، فهذا الشكل تجب مراعاته أيضاً في الاتفاق الذي يتضمن الوعد بإبرام هذا العقد مادة ١٠١ / ٢ مدنى، ويحصل توثيق عقد الرهن البحري في أحد مكاتب التوثيق التابعة لمصلحة الشهر العقاري، أو أمام القنصل المصري في الخارج، ويجب تعيين السفينة أو الدين في عقد الرهن ذاته، أو في عقد رسمي لاحق وإلا وقع الرهن باطلاً طبقاً للمادة ١٠٣٥ / ٢ مدنى

(ب) أركان العقد الموضوعية:

يترتب الرهن البحري بمقتضى عقد بين المدين الراهن والدائن المرتهن، ويشترط لانعقاد هذا العقد توافر أركان موضوعية كأن يكون الراهن مالكاً للسفينة وأهلاً للتصرف، وتسرى عليه قواعد القانون المدنى المادة رقم ١٠٣٣ / مدنى، فإذا كان الراهن غير مالك السفينة بطل عقد الرهن بطلاناً نسبياً

(١) د: رفعت فخرى - الوجيز في قانون التجارة البحرية الجديد - ص ١٥٧، ط:

لمصلحة الدائن المرتهن، ولا يصح حقيقياً إلا إذا أقره المالك الحقيقي في ورقة رسمية، وإذا لم يصدر هذا الإقرار، فإن حق الرهن لا يترتب على السفينة إلا من الوقت الذي تصبح فيه السفينة مملوكة للراهن (مادة ١٠٣٣/مدني)، وإذا كان الراهن غير أهل للتصرف، فإن العقد يكون باطلاً بطلاناً نسبياً لمصلحته.^(١)

محل الرهن:

لا يجوز أن يرد الرهن البحري إلا على سفينة أما المراكب التي لا تقوم بالملاحة الداخلية، فيمتنع رهنها رهنًا بحرياً، ويجوز رهن السفينة أياً كان تخصيصها، أي سواء كانت سفينة تجارية أو سفينة صيد أو سفينة نزهة، وأياً كانت حمولتها، ويشمل رهن السفينة ملحقاتها ما لم يتفق الطرفان على استبعادها كلها أو بعضها من نطاق الرهن، ويذهب رأي^(٢) إلى عدم شمول الرهن للمواد القابلة للاستهلاك كالمؤن والوقود، وذلك بغض النظر عن اتفاق الطرفين.

رهن السفينة المملوكة على الشيوع:

(١) د: مصطفى كمال طه - أصول القانون البحري - ص ٧٤٣ - ط: الأولى - مطبعة دار نشر الثقافة، الإسكندرية ١٩٥٢م.

(١) د: زكي زكي الشعراوي - القانون البحري - ص ٣٠٧ - ط: الثانية، ط: دار النهضة العربية ١٩٩٨م.

(٢) د: على حسن يونس - المرجع السابق - ص ١٥٦.

يجوز لكل مالك في الشيوخ البحري رهن حصته في السفينة، ويلزم بذلك موافقة المالكين الحانزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، وذلك وفقاً لنص المادة ٤٢ / بحري والتي نصت على أن: " إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوخ جاز رهنها بموافقة المالكين الحانزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، فإذا لم تتوافر هذه الأغلبية جاز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتقضى ما يتفق ومصلحة المالكين في الشيوخ، والسبب في استلزام هذه الأغلبية الكبيرة خطورة الرهن الذي كثيراً ما يؤدي إلى بيع السفينة جبراً، ومن ثم إلى ضياع المال الذي يقوم على الشيوخ ". (٢)

وتسري أحكام الرهن البحري الواردة بقانون التجارة البحرية على رهن حصة المالك في الشيوخ، فضلاً عن سريانها على رهن السفينة ذاتها، ويتضح ذلك من نص المادة ١/٤٣ بحري، والتي تنص على أن: " الرهن المقرر على السفينة أو على حصة منها يبقى على حطامها ".

رهن السفينة وهي في دور البناء:

تنص المادة ٤٤ /بحري على أنه: " يجوز رهن السفينة وهي في دور البناء، ويجب أن يسبق قيد الرهن اقرار في مكتب التسجيل الواقع بدائرته محل بناء السفينة، يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وأبعادها الأخرى وحمولتها على وجه التقريب، والحكمة من هذا هي تيسير حصول مالك السفينة على الأموال اللازمة لمواجهة نفقات الاستثمار البحري وهو في مراحله الأولى ومنها: نفقات البناء ذاته، ورهن السفينة يلزم شروط يجب

توافرها، فيجب أن يسبق قيد الرهن إقرار في مكتب التسجيل الواقع بدائرته محل بناء السفينة يبين فيه هذه الحل وطول السفينة وأبعادها وحمولتها .

استبعاد أجرة النقل والمساعدات والإعانات والتعويضات: (١)

نصت المادة ٢/٤٣ بحري على أنه: " ولا يسرى الرهن المقرر على السفينة على أجرة النقل أو الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة أو مبالغ التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو بمقتضى عقود التأمين، ومع ذلك يجوز الاتفاق في عقد الرهن صراحة على أن يستوفي الدائن حقه من مبلغ التأمين بشرط قبول المؤمنین لذلك كتابة أو إعلانهم به.

ووفقاً لهذه المادة لا يسرى الرهن المقرر على السفينة (لا يعد محلاً للرهن) ما يلي:

١- أجرة النقل أو المساعدات أو الإعانات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة للسفينة، فالرهن يقتضى بقاء السفينة في حيازة المدين الراهن المستغل لها، لذلك لا يرد على أجرة النقل، كما أن الإعانات أو المكافآت الممنوحة من الدولة لا تهدف إلى تقوية التمان المجهز، وإنما تدعيم وتقوية البحرية التجارية الوطنية، ومساعدة المجهزين على الصمود في وجه

(١) د: على جمال الدين - القانون البحري - ص ٥٥٣، ط: دار النهضة العربية ١٩٨٧م.

المنافسة الخارجية، وكذلك فإن هذه المعونات لا تدخل في الذمة البحرية للمجهز.

٢-التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو بمقتضى عقود التأمين، حيث من الواضح أن المشرع لم يأخذ بفكرة الحلول العيني المقررة في القواعد العامة (١) حيث تقضي المادة ١٠٤٩/مدني بأنه: " إذا هلك العقار المرهون أو تلف.... انتقل الرهن بمرتبته إلى الحق الذي يترتب على ذلك كالتعويض أو مبلغ التأمين.... إلخ، ومع ذلك يجوز الاتفاق في عقد الرهن صراحة على أن يستوفي الدائن حقه من مبلغ التأمين بشرط قبول المؤمنين لذلك كتابة أو إعلانهم به (مادة ٢/٤٣ بحرى).

المطلب الثاني

شهر الرهن البحري

يجب أن يشهر الرهن البحري عن طريق القيد حتى يكون نافذاً في حق الغير ممن له مصلحة في عدم سريان الرهن في مواجهته كمشتري للسفينة أو دائنٍ مرتهنٍ آخر، أو دائنٍ عادي (٢) ويقيد الرهن في سجل السفن بمكتب ميناء تسجيل السفينة، وإذا وقع الرهن على سفينة وهي في دور البناء، فيقيد في سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع في دائرته مكان بناء السفينة طبقاً للمادة ٤٥/بحري.

إجراءات القيد:

(١) د: حمد الله محمد حمد الله - المرجع السابق - ص ١٠٧.

(١) د: ذكي ذكي - المرجع السابق - ص ٣١٤.

يجب لإجراءات القيد وفقاً لنص المادة ٤٦ / بحري تقديم صورة رسمية لعقد الرهن لمكتب تسجيل السفينة، ويرفق بها قائمتان موقعتان من طالب العقد تشتملان بوجه خاص على ما يأتي:

- ١- اسم كلا من الدائن والمدين، ومحل إقامته ومهنته.
- ٢- تاريخ العقد.
- ٣- مقدار الدين المبين في العقد.
- ٤- الشروط الخاصة بالوفاء.
- ٥- اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو إقرار بناء السفينة.
- ٦ - المحل المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل الذي يتم فيه القيد.

ويثبت مكتب التسجيل محتويات القائمتين في السجل ويسلم الطالب إحدى القائمتين بعد التأشير عليها بما يفيد حصول القيد مع إثبات ذلك في شهادة التسجيل، وذلك طبقاً للمادة ٤٧ / بحري.

تجديد القيد: (١)

والقيد يحفظ الرهن البحري لمدة عشر سنوات من تاريخ إجرائه كما هو الشأن في الرهن الرسمي، وذلك طبقاً لنص المادة ٤٩ / بحري، ويبطل أثر القيد إذا لم يجدد في سجل السفن قبل نهاية مدة العشرة سنوات، ويكون التجديد نافذاً لمدة عشرة

(١) د: أحمد بركات مصطفى - المرجع السابق - ص ١٤٥.

سنوات من تاريخ إجراء التجديد، لا من التاريخ الذي يزول فيه أثر القيد المجدد، وتجديد القيد واجب كل عشرة سنوات حتى الرهن.

شطب القيد:

نصت المادة ٥٨ / بحري على أنه: " مع مراعاة أحكام المادة ٥٦ من هذا القانون يشطب قيد الرهن بناء على حكم أو اتفاق بين الدائن والمدين، وفي الحالة الأخيرة يجب أن يقدم المدين إقراراً موقعاً من الدائن ومصدقاً على توقيعه بموافقته على شطب قيد الرهن.

وإذا انقضى الدين المضمون بالرهن بأي سبب من أسباب الانقضاء أو إذا انقضى الرهن وحده في بطلان أو فسخ أو بتنازل عنه، أو إذا تكرر بطلان القيد لعيب في الشكل، ففي هذه الحالات وما يماثلها لا محل لاستبقاء القيد، ويجوز للراهن وللغير ممن يضر ببقاء القيد أن يطلب شطبه، ويحصل شطب القيد بإحدى طريقتين نصت عليهما المادة ٥٨ / بحري: " ولا يكون شطب القيد بإزالتة، وإنما يكون بتأشير على هامش القيد مع ذكر السند الذي أجرى أسط بمقتضاه، وسواء كان الإقرار صدر من الدائن أو حكم صادر بالشطب ".

المطلب الثالث

أثار عقد الرهن البحري

إذا قيد الرهن البحري أصبح سارياً في حق الغير، فيكون للدائن المرتهن أن يتقد غيره من الدائنين العاديين والدائنين التاليين له في المرتبة، كما يكون له أن يتبع السفينة المرهونة وأن ينفذ عليها في يد الحائز عليها.

وسوف نتناول هذين الأثرين وهما: حق التقدم، حق التتبع.

١- حق التقدم (١)

يستوفي الدائن المرتهن حقه مباشرة بعد الدائنين أصحاب الحقوق الممتازة على السفينة، فالرهن البحري يأتي في المرتبة بعد حقوق الامتياز البحرية، ويتقدم الدائن المرتهن على الدائنين المرتهنين التاليين له في المرتبة، وعن الدائنين العاديين.

ويكون ترتيب الديون المضمونة برهون على ذات السفينة بحسب تواريخ قيدها، فالأسبق في القيد يتقدم على المتأخر فيه، وإذا قيدت عدة رهون في يوم واحد اعترت في مرتبة واحدة وذلك طبقاً للمادة ٥٠/ بحري، وذلك بغض النظر عن سعة القيد حتى لا يكون للقائم على إمساك سجل القيد سلطان في تفضيل دائن على آخر، وفي ظل العمل بالقانون السابق كان للدائن المرتهن حق التقدم وفقاً لمرتبة رهنه، ليس فقط بالنسبة لأصل الدين المرهون، بل أيضاً بالنسبة لفوائد سنتين إعمالاً لصريح نص المادة ٢١ من القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ م.

(١) د: رفعت فخري - المرجع السابق - ص ١١٩.

٢- حق التتبع: (١)

تنص المادة ٥١ / بحري على أنه: " للدائنين المرتهنين لسفينة أو لجزء منها الحق في تتبعها في أي يد كانت " ولا تظهر أهمية حق التتبع إلا بالنسبة إلى التصرفات الصادرة من المدين الراهن، والتي من شأنها نقل ملكية السفينة المرهونة قبل قيد محضر الحجز في سجل السفن، ذلك أن القانون ينص على عدم جواز التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن، ويسمى من تنتقل إليه ملكية السفينة المرهونة والذي يباشر في مواجهته حق التتبع بالحائز، فالحائز هو من انتقلت إليه ملكية السفينة المرهونة أو بعضها قبل قيد محضر الحجز في سجل السفن.

فإذا كانت السفينة في يد حائز، فعلى الدائن المرتهن الذي اتخذ إجراءات التنفيذ أن يعلن الحائز بمحضر الحجز، مع التنبيه عليه على يد محضر بدفع الثمن، وذلك لصريح نص المادة ٥٤/١ بحري، ولهذا الحائز وفقاً للقواعد العامة الخيار بين أربعة (٢) أمور هي:

الأمر الأول: أن يدفع الدين ويحل محل الدائن المرتهن في حقوقه.

الأمر الثاني: ألا يلتفت إلى مطالبة الدائن ويتحمل إجراءات الحجز

والبيع.

(١) د: حسين الماحي - المرجع السابق - ص ٧٩.

(٢) د: مصطفى كمال طه - المرجع السابق - ص ٧٦٠.

الأمر الثالث: أن يظهر السفينة من الرهن.

الأمر الرابع: أن يتخلى عن السفينة.

المطلب الرابع

انقضاء الرهن البحري

الأصل أن الرهن البحري ينقضي بأسباب الانقضاء العامة بالرهن الرسمي في القانون المدني، وأيضاً ببعض الأسباب الخاصة والمتعلقة بالقانون البحري، كما ينقضي حق الرهن بصفة أصلية ومستقلة عن الدين المضمون، وذلك بالأسباب الآتية:

- ١- تنازل الدائن المرتهن عن الرهن على أن يكون لك بإقرار موقع منه ومصدق على توقيعه. (١)
- ٢- تطهير الحائز للسفينة (٢) بإيداع الثمن خزانة المحكمة، وله في هذه الحالة أن يطلب شطب قيد الرهن دون اتباع أي إجراءات أخرى، وذلك طبقاً لنص المادة ٥٦/بحري.
- ٣- بيع السفينة بالمزاد العلني إذا ترتب على حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من كل الرهون، وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن، وذلك طبقاً للمادة ٥٣ /بحري.

(١) د: فايز نعيم رضوان - المرجع السابق - ص ١٤٩.

(٢) المستشار. مدحت حافظ إبراهيم - الحقوق العينية التبعية والحجز على السفن ص ٤٨ - مجلة هيئة قضايا الدولة العدد ٣ س ٢٩ سبتمبر ١٩٩٥م.

٤- عدم تجديد القيد قبل نهاية العشر سنوات وذلك طبقاً لنص المادة ٤٩، /بحري.

المبحث الثالث

الحجز على السفينة

الحجز إجراء قانوني ضروري للحفاظ على مال المدين لتقييد مكنة المدين من التصرف فيه إلى أن يتم الوفاء بحق الدائن من ثمنه، وإذا كانت القاعدة أن جميع أموال المدين تعتبر ضماناً عاماً لدانيه يجوز لهم التنفيذ عليها من أجل استيفاء حقوقهم، فإن مهمة الحجز تنحصر في تحديد ما سوف يتم نزع ملكيته من بين هذه الأموال.

والسفينة باعتبارها مالا يجوز توقيع الحجز عليها، وكان القانون البحري السابق ينظم أحكام الحجز التنفيذي على السفن في المواد من: ١٠ إلى ٢٩، وهو تنظيم كان يتسم بالتأخر وعدم مساندة التطورات التي حدثت في مجال النقل البحري، لذلك جاءت نصوص القانون البحري الجديد أكثر سلامة لمتطلبات الاستغلال البحري.

والحجز على السفينة نوعان: حجز تحفظي، وحجز تنفيذي.

أما الحجز التحفظي: فيقصد به منع السفينة من السفر بأمر سلطة قضائية مختصة.

أما الحجز التنفيذي: فيشمل حجز السفينة بناء على سند واجب التنفيذ تمهيداً لبيعها واستيفاء الدين من ثمنها.

ويخضع الحجز على السفينة سواء كان تحفظياً أو تنفيذياً لقواعد خاصة تختلف إلى حد كبير عن القواعد العامة للحجز على سائر المنقولات، وهذا ما سنتناوله في المطلبين الآتيين:

المطلب الأول: الحجز التحفظي على السفن.

المطلب الثاني: الحجز التنفيذي على السفن.

المطلب الأول

الحجز التحفظي على السفن

يقصد بالحجز التحفظي على السفينة: منع السفينة من السفر بأمر يصدر من سلطة قضائية مختصة ضماناً لدين بحرياً. ولهذا الحجز أهمية عملية كبيرة، ويتم الرجوع إليه كثيراً وبصفة خاصة عقب حالات التصادم البحري، ويقع على السفن الوطنية والسفن الأجنبية بصفة خاصة، ويلجأ إليه الدائن للمحافظة على السفينة بوضعها تحت يد القضاء، ويهدف الدائن غالباً إلى الحصول على كفالة بالدين من مالك السفينة، ويسمح بعد ذلك للسفينة بالسفر.

وقد عالج المشرع الحجز التحفظي في التقنين البحري الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٩م في المواد من (٥٩ : ٦٦) كما وافقت مصر على معاهدة بروكسل المبرمة في ١٠ مايو ١٩٥٢م بالقانون رقم (٣٥ لسنة ١٩٥٥م) والخاصة بتوحيد بعض

القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفينة بهدف القضاء على أي خلاف بين القوانين الوطنية أو التنازع في تطبيقها.

ونتناول فيما يلي أحكام الحجز التحفظي متمثلاً في (الديون التي يجوز من أجلها توقيع الحجز التحفظي، والسفن التي تخضع لهذا الحجز، وإجراءاته، والمحكمة المختصة بنظر النزاع).

أولاً: الديون التي يجوز من أجلها توقيع الحجز التحفظي:

تنص المادة ٦٠ من قانون التجارة البحرية الجديد، على أنه: لا يجوز توقيع الحجز التحفظي إلا وفاء لدين بحري ويعتبر الدين بحرياً إذا نشأ عن أحد الأسباب الآتية:

(أ) رسوم الموانئ والممرات المائية.

(ب) مصاريف إزالة أو انتشار أو رفع حطام السفينة والبضائع.

(ج) الأضرار التي تحدثها السفينة بسبب التصادم أو التلوث أو غيرها من الحوادث البحرية المماثلة.

(د) الخسائر في الأرواح البشرية أو الإصابات البدنية التي تسببها السفينة أو التي تنشأ عن استغلالها.

(هـ) العقود الخاصة باستعمال السفينة أو استئجارها.

(و) التأمين على السفينة.

(ز) العقود الخاصة بنقل البضائع بموجب عقد إيجار أو وثيقة شحن.

(ح) هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة أو تلفها.

(ط) الإنقاذ.

و) الخسارات المشتركة.

ك) قطر السفينة.

ل) الإرشاد.

م) توريد مواد أو أدوات لازمة لاستغلال السفينة أو صيانتها أياً كانت الجهة التي حصل منها التوريد.

ن) بناء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها ومصاريف وجودها في الأحواض.

س) أجور الربان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين.

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

ف) المنازعة في ملكية السفينة.

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

ق) الرهن البحري.

ويلاحظ على هذا التعداد الوارد على سبيل الحصر لما يعد ديناً بحرياً في مجال الحجز التحفظي أنه يقترب من التعداد الوارد بالمادة الأولى من اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٢، إلا أن النص

المصري أضاف ثلاثة أسباب للديون التي يجوز بموجبها توقيع الحجز التحفظي وهي:

- ١- رسوم الموانئ والممرات المائية.
- ٢- مصاريف إزالة أو انتشار أو رفع حطام السفينة والبضائع.
- ٣- التأمين على السفينة.

ومن جانب آخر فقد أسقط المشرع المصري حالة من الحالات المنصوص عليها في الاتفاقية الدولية هي حالة القروض البحرية بالرغم من أنها السبيل الجوهري للحصول على الائتمان البحري.

ولا يعد دين ثمن بيع السفينة من الديون البحرية فيما يتعلق بالحجز التحفظي، وإن كان بعض الفقهاء يرى أنه يكفي الادعاء بأحد الديون المنصوص عليها في المادة ٦٠ من قانون التجارة البحرية لإمكان توقيع الحجز التحفظي، وذلك تطبيقاً للمادة ١/٦١ بحري والتي تنص على أنه: " لكل من يتمسك بأحد الديون المذكورة في المادة السابقة أن يحجز على السفينة " وذلك مسaire لما اتجهت إليه اتفاقية بروكسل عام ١٩٥٢ م ".

ثانياً: السفن التي تخضع للحجز التحفظي:

الأصل أن توقيع الحجز التحفظي يكون على مال مملوك للمدين، إلا أن المشرع تأثر بالقوانين الأنجلوسكسونية التي تربط بين الحجز التحفظي على السفن واستغلالها، ولا تربطه

بالضرورة بملكيته، لذلك فهناك من الحالات التي يوقع فيها الحجز على سفينة غير مملوكة للمدين، ومن جانب آخر يترتب على توقيع الحجز التحفظي على السفينة تعطيل استغلالها، لأن الغرض هو منع المحجوز عليه من تهريب أمواله إضراراً بالداننين الحاجزين. لذلك كانت الأنظمة القانونية لا تسمح بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة المتأهبة للسفر حيث تكون البضائع مشحونة عليها أو يكون الركاب على متنها، إلا أن اتفاقية بروكسل عام ١٩٥٢ سمحت بتوقيع الحجز على تلك السفن، الأمر الذي حدا ببعض الدول أن تسير وفقاً لما نصت عليه الاتفاقية حيث نصت هذه الدول في قوانينها على جواز توقيع الحجز التحفظي على السفينة المتأهبة للسفر، ومن هذه الدول (مصر).

ونتناول فيما يلي الحجز التحفظي على السفينة المملوكة للمدين، ثم حالات الحجز التحفظي على السفينة الغير مملوكة للمدين، والحجز على السفينة المتأهبة للسفر)

(أ) توقيع الحجز التحفظي على سفينة مملوكة للمدين:

المبدأ المقرر في معاهدة بروكسل ١٩٥٢م أنه يجوز لكل من يتمسك بدين بحري منصوص عليه في المادة الأولى أن يحجز إما على السفينة التي يتعلق بها الدين كما نصت المادة ١/٦١ بحري على أنه: " لكل من يتمسك بأحد الديون البحرية التي يمكن بموجبها توقيع الحجز التحفظي أن يحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين أو على أية سفينة أخرى يملكها المدين إذا كانت مملوكة

له وقت نشوء الدين " وعلى ذلك فالأصل العام هو ملكية المدين للسفينة المحجوز عليها، ويجب على الدائن طلب توقيع الحجز على السفينة بسبب دين ناشئ عن عقد توريد مؤن لرحلات بحرية تقوم بها هذه السفينة، وطبقاً للقواعد العامة تكون جميع أموال المدين ضامنة لديونه، وبالتالي يجوز للدائن توقيع الحجز التحفظي على أية سفينة أخرى يملكها المدين، إلا أن المشرع اشترط في هذه الحالة أن تكون السفينة مملوكة للمدين وقت نشوء الدين، وهذا استثناء على القواعد العامة، حيث تكون أموال المدين سواء الحاضرة أو المستقبلية ضامنة للوفاء بجميع بديونه، والعبرة تكون بتاريخ التنفيذ على تلك الأموال.

(ب) توقيع الحجز التحفظ سفينة غير مملوكة للمدين:

يسمح المشرع بتوقيع الحجز التحفظي على سفينة لا تكون مملوكة للمدين، وذلك بنصه في الفقرة الأولى من المادة ٦٢/بحري حيث نصت على: " إذا كان مستأجر السفينة يتولى إدارتها الملاحية وكان مسئولاً وحده عن دين بحري متعلق بها جاز للدائن توقيع الحجز على هذه السفينة أو على أية سفينة أخرى مملوكة للمستأجر، ولا يجوز الحجز على أي سفينة أخرى للمالك المؤجر بمقتضى ذلك الدين البحري " .

ويتضح من نص المادة السابقة أنه لا بد لإمكان توقيع الحجز من توافر عدة شروط هي:

١- لا بد من تعلق الأمر بعقد إيجار تنتقل فيه الإدارة الملاحية للسفينة إلى المستأجر، وهذا ما يتوافر في إيجار السفينة غير مجهزة.

٢- لا بد أن يكون المستأجر وحده مسئولاً عن الدين البحري، ولا يتأتى هذا إلا إذا كانت الإدارة التجارية للسفينة للمستأجر.

٣- يجب أن يكون الدين متعلقاً بالسفينة المؤجرة، حيث يربط المشرع في هذه الحالة بين استغلال السفينة والحجز عليها، ولا يتوقف عند الحدود الضيقة لمليتها، فإذا توافرت هذه الشروط كان بإمكان الدائن للمستأجر توقيع الحجز التحفظي على السفينة المؤجرة، ويجوز له أيضاً تطبيقاً للأصل العام توقيع الحجز على أية سفينة أخرى مملوكة للمستأجر.

(ج) الحجز على السفينة المتأهبة للسفر:

نصت المادة ٢٩ من التقنين البحري الملغى على أنه: " لا يجوز وضع الحجز على السفينة المتأهبة للقيام بالسفر " والعلة في هذا الحكم أن المشرع البحري يرغب في تيسير القيام بالرحلة البحرية وعدم وضع العراقيل في سبيلها.

وتعتبر السفينة متأهبة للسفر إذا حصل الرهان على الترخيص بالخروج من المياه، على أن المبدأ المتقدم ليس مطلقاً، إذ يجوز الحجز على السفينة المتأهبة للسفر إذا كان الحجز من أجل ديون متعلقة بالسفر المتأهبة له، كديون ناشئة عن عقد قرض أو عقد توريد مؤن ومهمات وأدوات للسفينة. وهذا الحكم استحدثه المشرع في قانون التجارة البحرية الجديد نقلاً عن اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٢م.

وقد احتج البعض على هذا الحكم المستحدث في القانون الجديد بحجة أن توقيع الحجز التحفظي على السفينة المتأهبة للسفر فيه إعاقة للرحلة البحرية، وقد يكون عائد هذه الرحلة مفيداً بالنسبة إلى جميع الدائنين.

يرد على هذا الاعتراض بأن الحكم المتقدم يحقق مصلحة الوطنيين عند توقيع الحجز على سفينة أجنبية التي قد ترحل عن الميناء الوطني ولا تعود إليه فيما بعد.

ثالثاً: إجراءات الحجز التحفظي:

عالجت المواد من (٦٤ : ٦٦ / بحري) إجراءات الحجز التحفظي، أما معاهدة بروكسل لعام ١٩٥٢ فقد أحالت هذه الإجراءات إلى قوانين الدولة التي توقع الحجز أو يطلب هذا الحجز في دائرتها، وذلك وفقاً للمادة ٢/٦ من المعاهدة.

وقد نصت المادة ٦٤ /بحري على أنه: " تسلم صورة من محضر الحجز لريان السفينة أو لمن يقوم مقامه، وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز لمنع السفينة من السفر، وصورة ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء المذكور، وإذا كانت السفينة مسجلة في جمهورية مصر العربية قام مكتب التسجيل بالميناء الذي وقع فيه الحجز بإخطار مكتب تسجيل السفينة بالحجز للتأشير به في السجل -

كما نصت المادة ٦٥ /بحري على أنه " وعلى الدائن أن يرفع الدعوى بالدين وبصحة الحجز أمام المحكمة الابتدائية التي

وقع الحجز في دائرتها خلال الثمانية أيام التالية لتسليم محضر الحجز إلى الربان أو من يقوم مقامه، وإلا اعتبر الحجز كأن لم يكن".

والعلة في تحديد ميعاد ضيق لإقامة دعوى صحة الحجز هي ألا يظل وضع السفينة قلقاً لفترة طويلة، وإذا أصدرت المحكمة حكماً بصحة الحجز وجب أن تأمر في نفس الحكم بالبيع وشروطه واليوم المعين لإجرائه والتمن الأساسي، وذلك وفقاً للمادة ١/٦٦ بحري، وبذلك يتحول الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي.

رابعاً: المحكمة المختصة بنظر دعوى الدين وصحة الحجز:

نصت المادة ٦٥ /بحري على أنه: " على الدائن أن يرفع الدعوى بالدين وبصحة الحجز أمام المحكمة الابتدائية التي وقع الحجز في دائرتها خلال الثمانية أيام التالية لتسليم محضر الحجز إلى الربان أو من يقوم مقامه وإلا اعتبر الحجز كأن لم يكن".

من خلال هذه المادة يتضح أن المحكمة المختصة بنظر دعوى الدين وصحة الحجز هي المحكمة الابتدائية التي وقع في دائرتها الحجز، وهي ذات المحكمة التي تولى رئيسها أو من يقوم مقامه إصدار الأمر بتوقيع الحجز على السفينة، واختصاص المحكمة الابتدائية بنظر دعوى الدين وصحة الحجز اختصاص نوعي لا يتوقف على قيمة الدين.

المطلب الثاني

الحجز التنفيذي

الحجز التنفيذي إجراء يتمثل في ضبط المال ووضعه تحت يد القضاء تمهيداً لبيعه وتوزيع ثمنه على الدائنين، وكان المشرع المصري في قانون التجارة البحري الملغى ينظم الحجز التنفيذي على السفن في المواد من ١٠ : ٢٩ بقواعد خاصة أقرب إلى قواعد الحجز على العقار منها إلى قواعد الحجز على المنقول، لذلك كان الرأي منعقدًا على تكملة قواعد الحجز التنفيذي على السفن عند الضرورة بقواعد الحجز العقاري الواردة في قانون المرافعات. أما في ظل القانون الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م فقد نظم المشرع الحجز التنفيذي على السفن في المواد من (٦٧ : ٧٧) منه بقواعد جديدة مستحدثة أعرض فيها المشرع عن إجراءات التنفيذ البدائية التي كان ينظمها التقنين الملغى، وأتاح فيها للمدين طوال سير الإجراءات الوقت الكافي لتدبير الوفاء بالدين مع حرصه في ذات الوقت على السرعة في إتمام إجراءات الحجز وإزالة المعوقات التي قد تعترضها.

ونتناول فيما يلي شروط الحجز التنفيذي، ثم إجراءاته، وأخيراً آثاره.

أولاً: شروط الحجز التنفيذي:

تطبيقاً للقواعد العامة لا بد أن يكون بيد طالب الحجز سند تنفيذي، وهذا ما أكدته المادة ٧٠ / ٢ بنصها على: " يكون بيد الدائن بيان السند الذي يحصل التنفيذ بموجبه ولا يشترط أن

يكون الدين الذي يتم بموجبه توقيع الحجز التنفيذي ومتعلقاً بالسفينة، بل إنه لا يلزم أن يكون من الديون البحرية أي من الديون المرتبطة بالنشاط البحري لكي يمكن توقيع الحجز التنفيذي على السفينة، وسواء كان الدين بحرياً أو غير بحري، أو كان مدنياً أو تجارياً، عادياً أو ممتازاً، فإنه يمكن للدائن توقيع الحجز التنفيذي على السفينة، لأنه غير قاصر على الدائنين البحريين وحدهم.

ويمكن توقيع الحجز التنفيذي على أية سفينة مملوكة للمدين إذا كان المدين هو الشخص المحجوز عليه. كما يجوز توقيع الحجز التنفيذي على أية سفينة مملوكة للمدين ولو كانت متأهبة للسفر. حيث أسقط المشرع من القانون الجديد حكم المادة ٢٩ من التقنين البحري الملغي التي كانت تحظر توقيع الحجز التنفيذي على السفن المتأهبة للسفر ما لم يكن الحجز بسبب ديون تتعلق بالرحلة البحرية التي تقدم السفينة على القيام بها.

ثانياً: إجراءات توقيع الحجز التنفيذي على السفينة:

تتمثل إجراءات الحجز التنفيذي في تحرير محضر الحجز وتسليم صور منه إلى جهات حددها القانون، ويتم تكليف المحجوز عليه بالحضور لسماع الحكم بالبيع على اعتبار أن غاية الحجز التنفيذي على السفينة تتمثل في التنفيذ عليها جبراً ببيعها بالمزاد العلني، وذلك على النحو التالي:

(أ) تحرير محضر الحجز:

نصت المادة ١/٦٧ بحري على أنه: " لا يجوز توقيع الحجز التنفيذي على السفينة إلا بعد التنبيه على المدين رسمياً بالدفع، ويجوز أن يتم التنبيه وتوقيع الحجز بإجراء واحد "

كما نصت الفقرة الثانية من نفس المادة على أنه: " يجب تسليم التنبيه لشخص المالك أو في موطنه، وإذا كان الأمر متعلقاً بدين على السفينة جاز تسليمه للربان أو من يقوم مقامه "

والمقصود بالرسمية في التنبيه بالدفع هو أن يتم تنبيه المدين بالدفع على يد محضر، الأمر الذي يستوجب استيفاء ورقة التنبيه بالدفع كل البيانات الواجب توافرها في أوراق المحضرين، فإذا ما تم التنبيه وتوقيع الحجز بإجراء واحد، فإنه يجب أيضاً أن يتضمن محضر الحجز البيانات التي تحدد ذاتية السفينة واسم الدائن ومبلغ الدين المطلوب والسند التنفيذي الذي يتم بمقتضاه.

كما يجب أن يشتمل محضر الحجز على التكليف بالحضور أمام قاضي التنفيذ بالمحكمة التي وقع الحجز في دائرتها لسماع الحكم بالبيع، وذلك وفقاً للمادة ١/٦٩ بحري.

(ب) تسليم صور محضر الحجز التنفيذي والإخطار به:

كما فعل المشرع في مجال الحجز التحفظي ذهب إلى ضرورة تسليم صور من محضر الحجز التنفيذي إلى جهات محددة، وذلك وفقاً للمادة ١/٦٨ بحري التي نصت على أنه: " تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو من يقوم مقامه، وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز لمنع السفينة من السفر، وصورة ثالثة لمكتب التسجيل

بالميناء المذكور، وصورة رابعة لقتصل الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها".

ويتعين على مكتب التسجيل بالميناء الذي وقع فيه الحجز على سفينة مسجلة في مصر إخطار مكتب تسجيل السفينة بالحجز للتأشير به في السجل، ويعد هذا الإخطار إجراءً جوهرياً، لأنه يترتب على التأشير عدم جواز التصرف في السفينة ووقف قيد الرهن. (١)

ثالثاً: آثار الحجز التنفيذي على السفينة:

متى أمرت المحكمة بالبيع تعين عليها طبقاً للمادة ٧٠ من قانون التجارة البحرية الجديد أن تحدد الثمن الأساسي وشروط البيع، والأيام التي تجرى فيها المزايمة، ويعلن عن البيع بالنشر في إحدى الصحف اليومية، كما تلتصق شروط البيع بمكتب تسجيل السفينة، وعلى السفينة ذاتها، وفي أي مكان آخر تعينه المحكمة، ويشتمل الإعلان على ما يلي:

(أ) اسم الحاجز وموطنه.

(ب) بيان السند الذي يحصل التنفيذ بموجبه.

(ج) المبلغ المحجوز من أجله.

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

(١) (د: هانى دويدار - الوجيز في القانون البحري - ص ١٣٧، ط: مطبعة الإشعاع بالإسكندرية ١٩٩٣م.

- (هـ) اسم مالك السفينة وموطنه.
 (و) اسم المدين المحجوز عليه وموطنه.
 (ز) اسم السفينة وأوصافها.
 (ح) اسم الربان.
 (ط) المكان الذي توجد فيه السفينة.
 (ي) الثمن الأساسي وشروط لبيع.
 (ك) اليوم والمحل والساعة التي يحصل فيها البيع.

ولا يجوز إجراء البيع إلا بعد مضي خمسة عشر يوماً من تاريخ إتمام إجراءات النشر، وإذا لم يقم الدائن بإتمام إجراءات النشر خلال ستين يوماً من تاريخ صدور الأمر بالبيع جاز للمحكمة بناء على طلب المدين أن تقضى باعتبار الحجز كأن لم يكن. ويحصل البيع طبقاً للمادة ٧١ / بحري بعد جلستين يفصل بينهما سبعة أيام، ويقبل أكبر عطاء بالجلسة الأولى بصفة مؤقتة، ويتخذ أساساً للمزايدة في الجلسة الثانية التي يقع البيع فيها نهائياً للمزايد الذي قدم أكبر عطاء في الجلستين، ويجب على الراسي عليه المزاود أن يدفع خمس الثمن فور رسو المزاود عليه، على أن يودع باقي الثمن والمصروفات خزانة المحكمة خلال سبعة أيام على الأكثر من تاريخ رسو المزاود، وإلا أعيد بيع السفينة على مسئوليته، ولا يجوز استئناف حكم مرسى المزاود إلا لعيب في إجراءات المزايدة أو في شكل الحكم، ويكون ميعاد الاستئناف خمسة عشر يوماً من تاريخ صدور الحكم، ولا يضاف إلى هذا الميعاد ميعاد مسافة، وذلك طبقاً للمادة ٧٤ / بحري.

ويترتب على حكم مرسى المزاد انتقال ملكية السفينة إلى الراسي عليه المزاد الذي يلتزم بإخطار مصلحة الموانئ والمنائر أو مكتب التسجيل بصورة الحكم ليؤشر لنقل الملكية في سجل السفن وفي شهادة التسجيل، وذلك طبقاً للمادة ١٢ من قانون تسجيل السفن.

كما يترتب على حكم مرسى المزاد عدم التزام الراسي عليه المزاد بعقود عمل ربان السفينة، أو البحارة الذين يعملون عليها. كما يترتب أيضاً على حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من الرهون والامتيازات التي تثقلها وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن.

توزيع الثمن:

يكون توزيع الثمن الذي رسي به المزاد على الدائنين على الوجه الآتي:

- ١- يحصل الدائنون الذين يتمتعون بأحد الامتيازات البحرية المنصوص عليها في المادة ٢٩/بحري على حقوقهم أولاً.
- ٢- يكون الرهن تالياً في المرتبة للامتياز، وتكون مرتبة الديون المضمونة برهون بحسب تاريخ قيدها، وذلك وفقاً للمادة ٥٠/بحري.
- ٣- ما يبقى بعد ذلك يقسمه الدائنون العاديون كل بنسبة دينه.

وتنص المادة ٧٦ على أنه: " تسري فيما يتعلق بتوزيع الثمن المتحصل من المزايدة الأحكام المنصوص عليها في قانون المرافعات المدنية والتجارية بشأن توزيع حصيلة التنفيذ ".

دعاوى الاستحقاق:

قد تثور بصدد الحجز منازعات فرعية أهمها ما يتعلق بدعاوى الاستحقاق، وقد عرضت لها المادة ٧٥/بحري حيث نصت على أنه: "

١- الدعاوى التي ترفع بطلب استحقاق وبطلان الحجز يجب تقديمها إلى قلم كتاب المحكمة التي تجرى البيع قبل اليوم

المعين للمزايدة بثمان وأربعين ساعة على الأقل، ويترتب على تقديم هذه الدعاوى وقف إجراءات البيع، ويجوز استئناف الحكم الصادر في هذه الدعاوى خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره ".

٢- وإذا خسر المدعى الدعوى جاز الحكم عليه بغرامة لا تقل عن خمسمائة جنيه، ولا تتجاوز ثلاثة آلاف جنيه، وذلك مع عدم الإخلال بالتعويضات إن كان لها مقتضى.

٣- وتعد دعاوى الاستحقاق التي ترفع بعد صدور حكم مرسى المزاد مناقصة في تسليم المبالغ المتحصلة من البيع.

الباب الثاني

أشخاص الملاحة البحرية

تعرض القانون البحري لأشخاص الملاحة البحرية في الباب الثاني منه، حيث تناول الفصل الأول من هذا الباب مالك السفينة ومجهزها، وفي الفصل الثاني تعرض لربان السفينة، وفي الفصل الثالث تناول طاقم السفينة (البحارة) وعقد العمل البحري وفي الفصل الأخير وهو الفصل الرابع تناول المرشد وأشخاص آخرون يقومون بعملهم على البر في الموانئ التي ترسو فيها السفينة، وأهم هؤلاء (أمين السفينة وأمين الحمولة ومقاول الشحن والتفريغ) وقد أطلق المشرع على هؤلاء اسم وكيل السفينة ووكيل الشحن والمقاول البحري، وقد أدخل المشرع هؤلاء الأشخاص تحت عنوان (الأشخاص البريين للملاحة البحرية).

وعلى هذا ستكون دراسة هذا الباب مقسمة إلى خمسة فصول.

الفصل الأول: مالك السفينة ومجهزها.

الفصل الثاني: الربان.

الفصل الثالث: الطاقم.

الفصل الأول

مالك السفينة ومجهزها

تمهيد:

مالك السفينة ومجهزها:

لقد كان الوضع السائد في التشريعات التي استقى منها المشرع المصري أحكام قانون التجارة البحرية أن يقوم مالك السفينة باستغلالها عند تجهيزها بتزويدها بالطاقم والمعدات والمؤن، وكانت عقود النقل المختلفة تعقد باسم المالك ولحسابه وكذلك كان المالك يقوم بعمل التأمين اللازم على السفينة.

ونتيجة لذلك اختلطت صفة المالك بصفة المجهز، وتأثرت أحكام القانون التجاري البحري بذلك، فنظمت المركز القانوني لمالك السفينة ووضعت في الاعتبار قرينة بسيطة على أن مالك السفينة هو مجهزها، ولذلك عندما أوردت المادة ١٣٥ من القانون التجاري البحري المسؤولية المحدودة لمالك السفينة لم تتصور غير مالك السفينة كمجهز لها، واعتبرت أنه مسئول أيضاً عن أخطاء وتصرفات الربان والطاقم باعتبارهم تابعين له.

وإذا كان الوضع الغالب فعلاً أن تجتمع صفتا المالك والمجهز في شخص واحد ويسمى بـ (المالك المجهز) فهذه قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، حيث يتصور مثلاً أن يكون المجهز شخصاً آخر غير مالك السفينة قام باستئجار السفينة من مالكة

لاستغلالها لمدة محددة، ويسمى بـ (المستأجر المجهز) وهذه هي الصورة الشائعة الآن بين شركات الملاحة البحرية.

وتنص المادة ٧٨/بحري على أن المجهز هو: " من يقوم باستغلال السفينة باسمه بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها " وأضافت " أن المالك يعتبر مجهزاً حتى يثبت غير ذلك ".

وبعد هذه المقدمة التمهيدية عن مالك السفينة ومجهزها يمكن تقسيم هذا الفصل إلى المباحث الآتية:

المبحث الأول: الملكية الشائعة للسفينة.

المبحث الثاني: مسؤولية مالك السفينة وحدود هذه المسؤولية.

المبحث الثالث: المسؤولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية.

المبحث الرابع: مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحري.

المبحث الأول

الملكية الشائعة للسفينة

قد تكون السفينة مملوكة لفرد أو لبضعة أفراد على الشيوع، كما قد تكون مملوكة لشخص معنوي من أشخاص القانون الخاص مثل الشركات، أو من أشخاص القانون العام مثل الدولة، ويلاحظ أن معظم السفن في الوقت الحاضر مملوكة للشركات ولشركات المساهمة بوجه خاص نظراً لحاجة الاستغلال البحري إلى أموال طائلة ليست في مقدور الفرد، حيث لم يعد

للملكية الفردية مجال في امتلاك السفن إلا في السفن الصغيرة مثل سفن الصيد وسفن النزهة.

ونتناول فيما يلي الملكية الشائعة للسفينة.

الملكية الشائعة لسفينة:

إذا ملك اثنان أو أكثر سفينة فهم شركاء على الشيوع، حيث لا يتصور أن تكون حصة كل منهم مفرزة، لأن السفينة من الأموال التي لا تقبل القسمة بطبيعتها، وقد يكون سبب الشيوع اختيارياً، كما إذا اشترى بضعة أفراد سفينة، وقد يكون غير اختياري (إجباري) كما في حالة الإرث، وتحسب حصص الشركاء متساوية مالم يقر الدليل على غير ذلك، وذلك طبقاً لنص المادة ٨٢٥/مدني.

والشيوع في السفن كان سائداً في الزمن القديم وأخذ يتقلص في الوقت الحاضر بعد انتشار الشركات، وأصبح نطاقه اليوم قاصراً على ملاحه الصيد أو الملاحه الساحلية، غير أنه لوحظ في الوقت الحاضر اتجاه العديد من الشركات فيما بينها لجمع رأس المال اللازم لشراء السفينة ومواجهة نفقات الاستغلال نظراً لضخامة ثمن السفينة وكثرة هذه النفقات، لذلك اهتم التقنين البحري الجديد بتنظيم الملكية الشائعة للسفينة، وذلك في المواد من (١٨ : ٢٨) منه، ونعرض فيما يلي لبيان طبيعة الشيوع البحري.

طبيعة الشيوع البحري:

لما كان التقنين البحري يقضي باتباع رأى أغلبية الشركاء على الشيوخ في كل ما يتعلق بالمصلحة المشتركة للشركاء خروجاً على القاعدة التي مقتضاها اشتراط إجماع الشركاء على الشيوخ لإمكان اتخاذ أي قرار يتعلق بالمال الشائع. فقد اتجهت غالبية الفقه والفضاء إلى القول بأن الشيوخ البحري شركة من نوع خاص، حيث أنها ليست بشركة أشخاص لانعدام الاعتبار الشخصي، ولا بشركة أموال لعدم تحديد مسؤولية الشركاء، ويترتب على هذا الرأي أنه في حالة قصور النصوص الخاصة بالشيوخ البحري يتعين الرجوع إلى القواعد الخاصة بالشركات، دون القواعد الخاصة بالشيوخ في القانون المدني.

ويميل رأي آخر في الفقه إلى اعتبار الشيوخ البحري شيوخاً عادياً وليس شركة، وبالتالي يتعين الرجوع عند قصور النصوص إلى الأحكام الخاصة بالشيوخ في القانون المدني استناداً إلى أن الحجة الأساسية التي استند إليها أنصار الرأي الأول، وهي اتباع رأى الأغلبية في إدارة الشيوخ لم تعد لها محل في هذا التقنين المدني المصري الجديد، حيث عدل عن قاعدة الإجماع التي تضمنها القانون القديم. وأخذ بقاعدة الأغلبية، ومن ناحية أخرى، فإنه يتعذر اعتبار الشيوخ البحري من قبيل الشركات لعدم توافر الأركان الموضوعية الخاصة بعقد الشركة، وعلى وجه الخصوص نية المشاركة، خصوصاً في حالات الشيوخ الإجباري، وعلى ذلك يتعين تطبيق قواعد الشيوخ التي تضمنها القانون المدني، دون القواعد الخاصة بالشركات في حالة قصور النصوص البحرية الخاصة، حيث جاء بالمذكرة الإيضاحية لقانون

التجارة البحرية المصري الجديد رقم (٨ لسنة ١٩٩٠) " اما الملكية الشائعة فقد خصص لها المشرع المواد من (١٨ : ٢٨).

وغنى عن البيان أنه يتعين الرجوع إلى الأحكام العامة الواردة بالقانون المدني بشأن الملكية الشائعة في المواضع التي لم يرد في شأنها نص خاص في هذا التقنين " (١).

ونتناول الأحكام التي تضمنها قانون التجارة البحرية الجديد والتي يمكن تقسيمها إلى قسمين:

القسم الأول: إدارة الشيوخ البحري.

القسم الثاني: انقضاء الشيوخ البحري.

القسم الأول

إدارة الشيوخ البحري.

نصت المادة ١/١٨ بحري على أن: " يتبع رأى الأغلبية في كل قرار يتعلق باستغلال سفينة مملوكة على الشيوخ مالم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك "، ومن خلال هذا النص يتضح أن المشرع لم يضع تعريفا للشيوخ البحري، وبالرجوع إلى القواعد العامة نجد أن الشيوخ في الملكية يعني: " أن يملك شخصان أو أكثر شيئا غير مفرزة حصة كل منهم فيه، وتحتسب الحصص متساوية إذا لم يرق دليل على غير ذلك، وتعد السفينة من الأشياء غير القابلة لتعيين حصص مفرزة فيها، حيث إن كل جزء فيها يساهم في استغلال السفينة ككل ومما لا يتصور معه إمكانية

(١) د: رفعت فخرى: الوجيز في القانون البحري - ص ١١٠، ط: ١٩٩٥م.

استغلال جزء منها على حده. وإن كان العمل قد جرى على تقسيم السفينة إلى أربع وعشرين حصة، وتسمى كل حصة قيراطاً، وتتحدد مشاركة كل مالك في ملكية السفينة بنسبة ما يملكه من قيراط، إلا أن مبدأ الأغلبية لا يتعلق بالنظام العام، فقد يقضى القانون بضرورة توافر أغلبية أشد عند اتخاذ بعض القرارات، كما قد يقضى بضرورة توافر الإجماع في بعض الحالات، كما يجوز للمشتاعين الخروج على مبدأ الأغلبية باشتراط الإجماع مثلاً، سواء في كل القرارات المتعلقة بالشيوع البحري أو في بعضها، كما يمكنهم الاتفاق على ضرورة توافر أغلبية تختلف عن تلك التي نص عليها القانون.

مدير الشيوع:

يجوز للأغلبية أن تختار مديراً أو أكثر من بين الشركاء أو من غيرهم يعرف بالمدير المجهز، فإذا لم يعين مدير للشيوع اعتبر كل مالك مديراً له، وعند تعدد المديرين يجب أن يعملوا مجتمعين إلا إذا اتفق على خلاف ذلك، ويجب شهر أسماء المديرين في صحيفة تسجيل السفينة طبقاً للمادة ١٩ / ٢ بحري، واشتراط موافقة جميع المديرين عند تعددهم لا يسلم من النقد لما يترتب عليه من عرقلة إدارة الشيوع، لذا فإن العمل بحكم المادة ٥١٧/مدنى والتي تجيز لكل من المديرين المتعددين القيام بأي عمل من أعمال الإدارة على أن يكون لكل من باقي المديرين أن يعترض على العمل قبل تمامه هو الأفضل في هذا المجال، ولمدير الشيوع القيام بجميع أعمال الإدارة والتصرفات التي تقتضيها إدارة السفينة، إلا أن لا يجوز له بيع السفينة أو رهنها أو ترتيب

أي حق عيني عليها أو تأجيرها مدة تجاوز السنة إلا بإذن من المالكين يصدر بالأغلبية اللازمة، وذلك طبقاً لما نصت عليه المادة ٢٠/١ بحري، فلا يجوز للمدير بيع السفينة وفقاً للمادة ٢٦/١ أو رهنها وفقاً للمادة ٤٢/بحري إلا بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، أما ترتيب حق عيني آخر على السفينة أو تأجيرها لمدة تجاوز السنة فتكفي فيه أغلبية أكثر من نصف الحصص طبقاً لما تقضى به المادة ١٨/بحري.

مسئولية مدير الشيوخ:

يتعين على مدير الشيوخ تقديم حساب للملاك المشتاعين عن إدارته للشيوخ، ويكون المدير مسئولاً عن الأخطاء التي يرتكبها في إدارة الشيوخ، في حدود مسئولية الوكيل عن تنفيذ أعمال الوكالة، أما عن مسئولية وجود الشيوخ عن الديون الناشئة عن التصرفات التي يجريها في حدود سلطاته في حساب الشيوخ فيتعين في ضوء النصوص المنظمة للشيوخ البحري التفرقة بين فرضين:

الفرض الأول:

إذا كان المدير من غير المالكين في الشيوخ، فلا يسئل عن هذه الديون، لأنه وكيل، وتصرفات الوكيل تنصرف إلى الأصيل، أي يلزم بها الموكل لا الوكيل، وإذا جاوز المدير سلطاته كان مسئولاً تجاه الغير، لا عن الدين ن لأنه لم يعقده باسمه ولحسابه، وإنما على أساس المسئولية التقصيرية.

الفرض الثاني:

إما إذا كان المدير من المالكين في الشيوخ، فقد اعتبرته المادة ٢٢ من قانون التجارة البحرية مسئولاً لا بقدر حصته فحسب، وإنما في جميع أمواله عن الديون المتعلقة بالشيوخ وذلك من خلال نص هذه المادة والتي تنص على أنه: " إذا كان

المدير من المالكين في الشيوخ كان مسئولاً في جميع أمواله عن الديون الناشئة عن الشيوخ، وإذا تعدد المديرون كانوا مسئولين في جميع أموالهم بالتضامن فيما بينهم، وكل اتفاق على خلاف ذلك لا يحتج به على الغير، ويسئل المالكون غير المديرين في جميع أموالهم، وبالتضامن فيما بينهم عن الديون الناشئة عن الشيوخ مالم يتفق على غير ذلك، ولا يحتج بهذا الاتفاق فيما بينهم على الغير إلا من تاريخ شهره في صحيفة تسجيل السفينة. إذا فلا سبيل للمدير المشتاع أو للمديرين المالكين في الشيوخ إلى الإفلات من هذه المسؤولية أو التخفيف منها في مواجهة الغير.

حقوق ملاك الشيوخ والتزاماتهم:

(أ) حقوق الملاك على الشيوخ:

١- حق المساهمة في الأرباح:

وذلك طبقاً لنص المادة ٢١/بحري حيث نصت على أنه: " يكون لكل مالك في الشيوخ نصيب في الأرباح الصافية الناتجة عن استغلال السفينة بنسبة حصته في ملكية السفينة، مالم يتفق على غير ذلك ".

٢- حق المشاركة في إدارة الشيوخ:

فالقرارات المتعلقة باستغلال السفينة تتخذ بالأغلبية القيمية البسيطة، كما يتم تعيين المدير أو المديرين بنفس الأغلبية، كما أن بيع السفينة اختيارياً، لا يتم إلا بموافقة الملاك المشتاعين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل طبقاً لنص المادة ١/٢٦ بحري.

٤- حق المالك في التصرف بحصته:

الأصل أن لكل مالك في الشيوخ الحق في التصرف في حصته دون موافقة المالكين الآخرين، ومع ذلك فقد أورد المشرع نوعين من القيود في هذا الخصوص:

القيد الأول: ما قضت به المادة ١/٢٣ بحري بأنه: " إذا كان من شأن التصرف فقدان السفينة الجنسية المصرية فيلزم أن يوافق عليها جميع المالكين ".

كما قضت المادة ٢/٢٣ بحري بأنه: " لا يجوز للمالك رهن حصته في السفينة إلا بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل.

والغريب أن المشرع المصري لا يشترط ذات الشرط في حالة بيع المالك في الشيوخ لحصته في السفينة.

القيد الثاني: ما قضت به المادة ٣/٢٣ بحري بأنه: " يظل المالك الذي تصرف في حصته مسنول عن الديون التي تتعلق بالشيوخ حتى تاريخ شهر التصرف في صحيفة تسجيل السفن".

٤ - الحق في اقتضاء قيمة الحصة: حيث نصت المادة ٢٥/بحري بأنه: " إذا كان المالك من العاملين في السفينة جاز له في حال

فصله من عمله أن ينسحب من الشيوخ، وتقدر حصته عند الخلاف بمعرفة المحكمة المختصة.

٥- حق المالك في الشيوخ في استرداد الحصة المباعة من مالك آخر.

٦- حق المالك من الأقلية في الاعتراض على قرارات الأغلبية.

٧- حق المالك الذي لم يحجز على حصته في الاعتراض على بيع السفينة المحجوز على أكثر من نصفها.

٨- حق كل مالك في حالة احتدام الخلاف بين المالكين في المطالبة بإنهاء الشيوخ.

(ب) التزامات المالك على الشيوخ:

١- المشاركة في النفقات والخسائر طبقاً للمادة ٢٢/بحري والتي تنص على أن: " أن يتحمل كل مالك في الشيوخ نصيباً في نفقات الشيوخ، وفي الخسائر بنسبة حصته في ملكية السفينة ما لم يتفق على غير ذلك".

٢- مسئولية المالك في الشيوخ عن ديونه.

القسم الثاني

انقضاء الشيوخ البحري

لا ينقضي الشيوخ البحري بوفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره، إلا إذا اتفق على غير ذلك، وذلك طبقاً لما تقضى به المادة ٢/بحري، وقد روعي في تقرير

هذا الحكم الابتعاد عن مظنة أن الشيوخ البحري يقوم على الاعتبار الشخصي مثل شركات الأشخاص، فينقضى بزوال هذا الاعتبار. ولكن الشيوخ البحري ينقضى ببيع السفينة طبقاً للفقرة الأولى من المادة ٢٦ /بحري، فإنه يلزم لذلك موافقة المالكين الحانزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، ويجوز لكل مالك في حالة وقوع خلاف بين المالكين يتعذر معه استمرار الشيوخ على وجه مفيد أن يطلب من المحكمة المختصة الحكم بإنهاء حالة الشيوخ وبيع، السفينة، ويبين الحكم كيفية حصول البيع وشروطه، وذلك طبقاً لما تقضى به الفقرة الثانية من المادة ٢٦ /بحري، وإذا وقع الحجز على حصص تمثل أكثر من نصف السفينة شمل البيع الجبري السفينة بأكملها، ومع ذلك يجوز أن تأمر المحكمة بناء على طلب أحد المالكين الذين لم يحجز على حصصهم قصر البيع على الحصص المحجوز عليها إذا وجدت أسباب جديدة تبرر هذا الطلب طبقاً لنص المادة ٢٧ /بحري.

كما تعرضت المادة ٢٥ /بحري للفرض الذي يكون فيه المالك من العاملين في السفينة ويفصل من عمله فأجازت له أن ينسحب من الشيوخ، وتقدر حصته عند الخلاف بمعرفة المحكمة المختصة.

المبحث الثاني

مسئولية مالك السفينة وقواعد المسؤولية المحدودة لمالك السفينة

الأحكام العامة لمسئولية مالك السفينة:

يخضع مالك السفينة للقواعد العامة في المسؤولية المدنية عن جميع أخطائه الشخصية طبقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية، وكذلك عن العقود التي يبرمها طبقاً لقواعد المسؤولية العقدية، كما يسأل مالك السفينة عن جميع العقود التي يبرمها أفراد طاقم السفينة أثناء قيامهم بوظيفتهم على ظهرها، وكذل عن الأخطاء التي يرتكبونها، وقد ساير المشرع البحري القواعد العامة، فنص على مسؤولية مالك السفينة عن الأخطاء التي تقع من الربان والبحارة والمرشد.

وبالرجوع للقواعد العامة، فإن مالك السفينة يعد مسؤولاً عن التصرفات التي يبرمها الربان، وكذلك الأخطاء التي يرتكبها أفراد الطاقم، سواء في ذمته البحرية أو البرية، أي أن الذمة المالية بأكملها للمالك ضامنة لمسئوليته، ولكن المشرع البحري قد خرج على هذه القواعد عندما حدد مسؤولية مالك السفينة عن التصرفات أو الأخطاء التي تقع من الربان أو أحد أفراد الطاقم، وذلك في نص المادة ٨٣ / بحري التي نصت على أنه يجوز لمالك السفينة أن يحدد مسئوليته أيّاً كان نوعها بالقدر المبين.

وقد تعددت الآراء الفقهية في تبرير هذا الخروج على القواعد العامة فذهب رأى إلى أن تبرير مسؤولية ذلك وخروجه عن القواعد العامة يرجع إلى أن أعمال أفراد الطاقم تقوم على أساس افتراض الخطأ في جانبه في الرقابة والتوجيه، ولما كان الربان يباشر سلطات واسعة أثناء تنفيذ الرسالة البحرية بعيداً عن المالك، فإن ذلك لا يعني المالك من المسؤولية، ولكنه يخفف منها، وذلك بتحديد هذه المسؤولية في ترك السفينة والأجرة.

في حين يرى البعض الآخر أن غاية المشرع تشجيع رؤوس الأموال للدخول في مجالات الاستغلال البحري، فضمن لهم عدم امتداد مسؤولية المالك إلى جميع أمواله، وإنما اقتصرها على مبالغ معينة تحددها المادة ٨٣ / بحري.

والراجع أن قاعدة تحديد مسؤولية مالك السفينة مستمدة من مصدر تاريخي أو عرفي في الاستغلال البحري، ويرجع هذا المصدر التاريخي إلى العصور الوسطى حين ظهر عقد التوصية وتطبيقه في مجال الملاحة البحرية، حيث يتفق مالك السفينة والربان على أن يقدم الأول سفينته والثاني بعمله وفنه، ويكون كل شخص مسئولاً في حدود حصته في هذه الشركة، فالمالك مسئوليته محدودة بالسفينة التي يقدمها، ثم دون مبدأ الترك في قنصلية البحر، ومنذ هذا التاريخ درجت التشريعات البحرية على مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة.

تحديد مسؤولية مالك السفينة:

تنص المادة ٨١ / بحري على أنه: " لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته أيا كان نوع هذه المسؤولية بالمبالغ المنصوص عليها في البند (أ) من الفقرة (١) من المادة ٨٣ من هذا القانون، إذا كان الدين ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية:

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

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

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

واستبعدت المادة ٨٢ / بحري تحديد مسؤولية مالك السفينة في حالات حددتها فقرات هذه المادة حيث نصت على: " لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد المسؤولية إلا إذا كان الدين ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية:

(أ) تعويم السفينة الغارقة أو الجائحة أو المهجورة ورفع حطامها ورفع شحنتها أو الأشياء الموجودة عليها.

(ب) إنقاذ السفينة.

(ج) الإسهام في الخسائر المشتركة.

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

هـ) الضرر النووي.

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

ثم تكفلت المادة ٨٣ / بحري بكيفية تحديد المبالغ التي يستطيع المالك تحديد مسئوليته فيها، حيث نصت على:

١- يكون تحديد مسؤولية مالك السفينة وفقاً لما يأتي:

أ) بالنسبة للدعاوى الناشئة عن الأضرار البدنية تحدد المسؤولية بمبلغ (ستمائة ألف جنيه) إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا تتجاوز (خمسمائة طن) فإذا زادت الحمولة الكلية عن هذا المقدار يضاف إلى حد المسؤولية مبلغ ثلاثمائة وخمسين جنيهاً لكل طن زائد.

ب) بالنسبة إلى الدعاوى الناشئة عن الأضرار الأخرى غير الأضرار البدنية تحدد المسؤولية بمبلغ (ثلاثمائة ألف جنيه) إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا تتجاوز (خمسمائة طن)، فإذا زادت الحمولة الكلية على هذا المقدار يضاف، إلى حد المسؤولية مبلغ (مائة وخمسون جنيهاً) لكل طن زائد.

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

٣- وتحسب الحمولة الكلية للسفينة وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك.

ونخلص من هذه النصوص أن المشرع البحري أقر تحديد مسؤولية مالك السفينة خروجاً على القواعد العامة التي تقضي بأن جميع أموال المدين ضامنة لديونه.

وسوف نتناول قواعد المسؤولية المحدودة لمالك السفينة من خلال النقاط الآتية:

أولاً: شروط تحديد المسؤولية.

ثانياً: إجراءات تحديد المسؤولية.

ثالثاً: الآثار المترتبة على تحديد مسؤولية مالك السفينة.

رابعاً: تقادم دعوى المسؤولية.

أولاً: شروط تحديد مسؤولية مالك السفينة: (١)

تتعلق شروط تحديد المسؤولية بالالتزامات التي يمكن تحديد المسؤولية عنها، وبالأشخاص الذين لهم الحق في تحديد

(١) د: هاني دويدار: المرجع السابق - ص ٢٨٢.

مسئوليتهم، والديون التي تجيز تحديد المسؤولية وتلك التي لا تجيز ذلك.

(أ) المنشآت التي يجوز لمالكيها تحديد مسئوليتهم:

" لا يجوز تحديد المسئولة إلا إذا كانت المنشأة سفينة، ووفقاً للمعنى القانوني الذي عرفتها به في المادة الأولى من القانون رقم (٨ لسنة ١٩٩٠م)، والتي نصت في فقرتها الأولى على أن: " السفينة هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية، ولو لم تهدف إلى الربح " ومن ثم فإن مراكب الملاحة الداخلية لا يجوز لمالكيها التمسك بنظام تحديد المسؤولية، كما يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسئوليته أيا كان تخصيصها، أي سواء كانت سفينة تجارية أو سفينة صيد أو سفينة للنزهة.

أما الالتزامات التي يجوز من أجلها تحديد المسؤولية فيمكن عرضها على النحو التالي:

١- مسؤولية المالك عن الأخطاء التي تقع من الربان والتابعين البحريين الآخرين التقصيرية، بغض النظر عن نوع هذا الخطأ، سواء كان خطأً فنياً أو خطأً تجارياً في استغلال السفينة.

٢- تخضع المسؤولية عن الالتزامات التعاقدية التي يبرمها الربان لمبدأ تحديد المسؤولية. (١)

(١) د: رفعت فخري - المرجع السابق - ص ١٥٣

(ب) الأشخاص الذين يتمتعون بحق التمسك بتطبيق مبدأ المسؤولية هم:

١- مالك السفينة سواء كان مجهزاً أو غير مجهز.

٢- مستأجر السفينة.

٣- المجهز المدير

٤- الريان.

٥- البحارة. (١)

ثانياً: إجراءات تحديد المسؤولية:

تقضى المادة ١٨ / ١ بأنه: " لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته أيا كان نوع هذه المسؤولية... إذا كان الدين ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية... " فتحديد المسؤولية رخصة قررها المشرع لمالك السفينة، ولذا فلا يقع تحديد المسؤولية بقوة القانون، ولا تقضى به المحكمة من تلقاء نفسها، وإنما يتعين لوقوعه أن يتمسك به مالك السفينة بتقريره ذلك صراحة، ويحدث ذلك غالباً بصدد اتخاذ دائن أو أكثر إجراءات على أموال مالك السفينة، ولم يحدد المشرع شكلاً خاصاً يتعين على المالك إتباعه في التمسك بتحديد مسؤوليته، كما لم يحدد المشرع ميعاداً معيناً يتعين فيه على مالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته، وكل ما ورد في هذا الخصوص، هو ما قضت به المادة ٨٧ / ٢ بحري من أنه: " لا يجوز للدائن اتخاذ أي إجراء على أموال مالك السفينة إذا وقع

تحت تصرف الدائن بالفعل بالمبالغ المخصصة للتعويض أو إذا قدما ضماناً تقبله المحكمة: " وقد يستفاد من هذا النص أن تمسك المالك بتحديد مسئوليته يتم بوضع المبالغ المخصصة للتعويض فعلاً تحت تصرف الدائن أو الدائنين، أو بتقديم ضمان تقبله المحكمة باعتبار أنه بغير هذا يكون للدائن أن يتخذ ما يراه من إجراءات على أموال مالك السفينة وهو عمل لا يستطيعه الدائن إذا تمسك المالك بتحديد مسئوليته ". (١)

ثالثاً: آثار تحديد المسؤولية: (٢)

يترتب على وضع مالك السفينة المبالغ التي حددتها المادة ٨٣ / بحري أن يتم توزيعها على الدائنين، وقد أوضحت المادة ٨٥ / بحري كيفية هذا التوزيع، حيث يتم داخل كل مجموعة من المجموعتين المنصوص عليهما في المادة ٨٣ بنسبة كل دين غير متنازع عليه، فإذا لم يكف المبلغ المخصص للأضرار البدنية المحددة طبقاً لنص المادة ٨٣/بحري للوفاء بتلك الأضرار كاملة اشترك الدائنين بالباقي منها في التوزيع الذي سيتم في المبلغ المخصص للأضرار غير البدنية، وذلك طبقاً لنص المادة ٨٤/بحري، وإذا كان المشرع وضع قاعد عامة في توزيع المبالغ المحددة لتحديد المسؤولية داخل كل مجموعة بنسبة كل دين، فإنه خرج عن هذه القاعدة عند التوزيع في المجموعة الثانية الخاصة بالأضرار غير البدنية، وجعل الديون الناشئة عن الأضرار التي

(١) د: رفعت فخري: المرجع السابق - ص ٢٧٧

(٢) د: حسين الماحي: المرجع السابق - ص ١٢٢.

تحدثها السفينة لمنشآت الميناء، أو الأحواض أو الممرات المائية، أو المساعدات الملاحية أولوية اقتضاها على غيرها من الأضرار المذكورة في المادة ١/٨٣ " ب " بحري ويجوز للمحكمة عند التوزيع أن تحتفظ بناء على ما طلب مالك السفينة بجزء من المبالغ المخصصة للتعويضات للوفاء بدين يثبت مالك السفينة أنه قد يلزم بالوفاء به، ويجب على المحكمة أن تعين المدة التي تظل محتفظة بهذا المبلغ، فإذا ما انتهت هذه المدة دون إثبات أن هناك ديون أخرى سيلتزم بها مالك السفينة يجرى توزيع هذه المبالغ مرة أخرى، وذلك طبقاً لنص المادة ٢/٨٨ بحري.

ويترتب على حصول كل دائن على النسبة المحددة في التوزيع ما يجوز له أن يتخذ أي إجراء على أموال مالك السفينة، كما لا يجوز لهؤلاء الدائنين التنفيذ على أموال مالك السفينة ضماناً تقبله المحكمة طبقاً لنص المادة ٢/٧٨ بحري، كما يترتب على وضع هذه المبالغ تحت تصرف الدائنين براءة ذمته عن الأخطاء والأفعال التي حددتها المادة ٨١/ بحري والتي انعقدت مسئوليته عنها.

فإذا كانت السفينة محجوزة في الدولة ضماناً لمسئولية المالك عن الأضرار البدنية أو المادية، فيجب على المحكمة المدنية المختصة أن تأمر بالإفراج عنها إذا:

١- قام المالك بإيداع خزانة المحكمة مبلغاً يعادل التعويض المستحق عن الضرر.

٢- قدم المالك للمحكمة شهادة رسمية تثبت إيداع التعويض لدى السلطة المختصة في الميناء الذي وقع فيه الضرر، أو لدى السلطة المختصة في الميناء الى توقفت فيه السفينة إذا كان الضرر قد وقع في عرض البحر.

كما يترتب على هذا التوزيع انقضاء دعوى المسؤولية على مالك السفينة بمضي سنتين من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للمسئولية طبقاً لنص المادة ١/٩٠ بحري.

رابعاً: تقادم دعوى المسؤولية: (١)

تقضى المادة ١/٩٠ بحري بأن: " تنقضي دعوى المسؤولية على مالك السفينة بمضي سنتين من تاريخ وقوع الفعل.

(١) د: مصطفى كمال طه - المرجع السابق - ص ١٤٧.

الفصل الثاني

الرَبان

الرَبان (١): هو من يتولى قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية، وفي حالة وفاته أو غيابه أو وجود مانع يحول بينه وبين مباشرة عمله يحل محله الضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة.

وهذا ما نصت عليه المادة ١/٩٣ بحري حيث نصت على: " للرَبان وحده قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية، ويقوم الضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة مقامه في حالة وفاته أو غيابه أو وجود مانع آخر، وهذا الضابط هو كبير الضباط طبقاً للمادة ١/ ب من القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢م في شأن المؤهلات وإعداد الرَبانة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن، ويحتل الرَبان مركزاً قانونياً فريداً من المتعذر أن نجد له مثيلاً في القانون البري، سواء فيما يتعلق بسلطاته على ظهر السفينة أو في علاقته بالمجهاز، ولا يمكن فهم دور الرَبان ووضعه القانوني إلا على ضوء الظروف المميزة للملاحة البحرية، والتي تقضى أن تظل السفينة والمجتمع البشري الموجود على ظهرها لفترة قد تطول أو تقصر بمنأى عن رقابة المجهاز وسيادة أية دولة وسلطان أي قانون.

(١) د: سميحة القليوبي: المرجع السابق - ص ١٤٤، د: أحمد بركات - مصطفى:

المرجع السابق - ص ١٩٦.

ولذلك فرض القانون وجود شخص على ظهر السفينة وهو الربان، يكون وحده مسئولاً عن السفينة في البحر، ويتولى تحقيقاً للصالح العام والخاص على السواء المحافظة على أمنها وسلامتها، وفرض النظام وتطبيق القانون.

وسوف نتناول القواعد الخاصة بتعيين الربان وعزله، ودور الربان ومسئولية الربان، وذلك على النحو التالي:

(أ) تعيين الربان وعزله:

يتولى مجهز السفينة تعيين الربان، وذلك طبقاً لما نصت عليه المادة ٩٢ / بحري والتي نصت على: " يعين مجهز السفينة الربان ويعزله، وللربان في حالة عزله الحق في التعويض إن كان له مقتض وفقاً للقواعد العامة " ويلزم أن تتوافر في الربان المؤهلات المنصوص عليها في القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢م في شأن المؤهلات وإعداد الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن، والقرارات الوزارية التي صدرت تنفيذاً لهذا القانون، وهذه المؤهلات تختلف باختلاف نوع الملاحة، ونوع السفينة وحمولتها، وفي حالة وفاة الربان أو غيابه أو وجود مانع آخر يقوم الضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة مقامه". (١)

عزل الربان:

طبقاً لنص المادة ٩٢ / بحري فإن المجهز له الحق في عزل الربان، وهذا الحق مطبق يتعلق بالنظام العام، فلا يجوز

(١) د: مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص ١٦٣.

الاتفاق على عكسه رغم عدم النص الصريح على ذلك في المادة ٩٢ / بحري، في حين أن المادة ٣٢ / بحري قديم نصت صراحة على أنه:

" يجوز لمالك السفينة في كل الأحوال أن يعزل رباتها، ولو شرط على نفسه عدم جواز ذلك ولما كان المجهز مسئولاً أمام الغير عن أفعال وتصرفات الربان، وبما أن الربان يباشر عمله في غالب الأحوال بعيداً عن رقابة المجهز وإشرافه، فإنه من المقرر أن يكون للمجهز الحق في عزل الربان في أي وقت يشاء، ويكون للربان الحق في مطالبة المجهز بالتعويض، وهذا ما تقضى به صراحة المادة ٩٢ / بحري متى أثبت أن عزله قد تم في وقت غير مناسب أو بغير عذر مقبول، وذلك وفقاً لأحكام المادة ٣٢ من القانون البحري السابق لا يعطى الربان المعزول أي حق في المطالبة بالتعويض إلا في حالة وجود اتفاق كتابي، وقد كان هذا الحكم منتقداً في الفقه لمجافاته للقواعد العامة ومتطلبات العدالة". (١)

(ب) اختصاصات الربان: يتمتع الربان باختصاصات عديدة، وبسلطات واسعة يمكن تقسيمها إلى ثلاث طوائف من الاختصاصات:

(١) د: حسين الماحي - القانون البحري - ص ١٣٩ - ط: الثانية ١٩٩٢م، ط: دار أم القرى - المنصورة.

(٢) د: ثروت عبد الرحيم: القانون البحري المصري، ص ٩١، ط: ١٩٩٣م، د: على جمال الدين عوض: الوسيط في القانون البحري، ص ٦٥، ط: دار النهضة العربية ١٩٧٢م.

- ١ - الاختصاصات الفنية.
- ٢ - الاختصاصات الإدارية.
- ٣ - الاختصاصات التجارية.
- ١ - الاختصاصات الفنية: (٢)

تنص المادة ١/٩٣ بحري على أنه: " للربان وحده قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية، ويقوم الضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة مقامه في حالة وفاته أو غيابه، أو وجود مانع آخر" وتلقى اختصاصات الربان الفنية أعباء وتكاليف على عاتقه نص عليها القانون.

أ) يجب على الربان أن يراعي في قيادة السفينة الأصول الفنية في الملاحة البحرية والعلاقات الدولية النافذة في جمهورية مصر العربية والعرف البحري، والأحكام المعمول بها في موانئ الدولة التي توجد فيها السفينة، وهذا ما نصت عليه المادة ٢/٩٣ بحري، ومؤدى ذلك أنه يجب على الربان قيادة السفينة وفقاً للأصول الفنية في هذا الصدد من حيث مراعاة السرعة واتجاهات الرياح والتيارات البحرية، كما يجب عليه احترام خطوط الشحن طبقاً للقواعد الدولية النافذة في مصر، ويجب أيضاً على الربان اتخاذ كافة الاحتياطات لتفادي الكوارث البحرية المحتملة على ضوء تقارير الأرصاد الجوية وطبيعة البحار أو السواحل التي تقترب منها السفينة، وإذا تواجدت السفينة في أحد الموانئ يجب على الربان احترام الأحكام المعمول بها في الدولة التي يقع فيها

الميناء من حيث ضرورة الاستعانة بمرشد^(١) أو انتظار التعليمات الخاصة بدخول الميناء والرسو فيها، وغيرها من الأحكام.

(ب) على الربان أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة وأن يراعى كفاية المون وما يلزم السفينة خلال الرحلة البحرية، وذلك طبقاً لما نصت عليه المادة ٩٣ / ٣ بحري وعلى ذلك يقع على عاتق الربان مسئولية المحافظة على صلاحية السفينة للملاحة بالقيام بكافة الأعمال اللازمة لضمان سلامة جسم السفينة وآلاتها، والابتعاد عن المناطق التي يمكن أن تعرض السفينة للعطب، كما يتعين على الربان أن يضمن كفاية الوقود اللازم لتشغيل محركات السفينة حتى يتثنى لها إنجاز رحلتها، بالإضافة إلى جميع المواد الأخرى اللازمة لتسيير السفينة.

(ج) على الربان ألا يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى وصولها إلى مرسى أو ميناء مأمون^(٢)، وذلك طبقاً لنص المادة رقم ١/٩٤ بحري، ويفرض القانون هذا الالتزام على عاتق الربان نظراً للخطورة التي يمكن أن تنجم عن تخليه عن قيادة السفينة.

(د) لا يجوز للربان أن يغادر السفينة أو أن يأمر بتركها إلا بسبب خطر محقق، وبعد أخذ ضابطها، وذلك طبقاً لنص المادة ٢/٩٤ بحري، وفي هذه الحالة يجب عليه إنقاذ النقود وأوراق السفينة

(١) د: على البارودي: مبادئ القانون البحري - ص ٩٩ - منشأة المعارف، الإسكندرية ١٩٧٥م.

(١) د: مصطفى كمال طه - المرجع السابق - ص ١٦٦.

(٢) د: على عبد الرحيم - السلطات الاستثنائية لربان السفينة - رسالة دكتوراه -

حقوق عين شمس ١٩٨١م، ص ٣١.

وأثنى البضائع إذا تيسر ذلك " والعادات البحرية توجب تفضيل النساء والأولاد عند الإنقاذ، ويعقب ذلك خروج الركاب الذكور من الرجال، ثم البحارة، أما الربان فهو آخر من يغادر السفينة، وقد يبقى فيها ويغرق معها " (٢) .

(هـ) نصت المادة ٩٥/بحري على أنه: " على أن يتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها الموانئ أو المراسي أو الأنهار أو خروجها منها أو أثناء اجتياز الممرات البحرية، وكذلك في جميع الأحوال التي تعترض السفينة وهي عرض البحر، وإنما قد تشكل الخطوات الأخيرة للرحلة البحرية خطورة جسيمة، وذلك لاعتبارات عديدة منها: ازدحام حركة دخول السفن وخروجها من الميناء ومدى عمق المياه فيه، ولذلك لا تكون الحركة في الموانئ البحرية حرة، بل تفرض الدولة قواعد لدخول الميناء والخروج منه، وقد تفرض السلطات المختصة على السفن ضرورة الاستعانة بمرشد الذي يشير على الربان الطريق الواجب اتباعه، وفي هذا الفرق لا يتخلى الربان عن قيادة السفينة للمرشد، بل تظل القيادة له بكل ما قد يترتب على ذلك من مسؤوليات.

ونظراً لدقة هذه العمليات وصعوبة الدخول والخروج من الأنهار أو اجتياز الممرات المائية، فإن المشرع قد فرض على الربان أن يتولى قيادة السفينة بنفسه أثناء هذه العمليات. (١)

٢- الاختصاصات الإدارية:

يتحتم لإنجاز الرحلة البحرية اتصال السفينة بالجهات الإدارية المختصة في الموانئ المختلفة مما يتعين معه إثبات عناصر تعيين ذاتية السفينة وملكيته وجنسيته كلما لزم الأمر، وبالإضافة إلى ذلك تحمل السفينة على متنها مجتمعاً من الأفراد قد يقتصر على أفراد الطاقم البحري، وقد يمتد إلى غير هؤلاء كالمسافرين في حالة نقل الأشخاص بحراً، ويستوجب ذلك منح ربان السفينة بعض السلطات لحفظ النظام والتحقيق في الجرائم التي ترتكب على متنها، ويمنح القانون تلك السلطات للربان، ويفرض عليه هذه الالتزامات، وتنظمها قواعد قانون التجارة البحرية بأحكام خاصة يمكن إيجازها على النحو التالي:

(أ) الاحتفاظ بالوثائق التي يتطلبها القانون: (١)

نصت المادة ١٠١ /بحري على أنه: " على الربان أن يحتفظ في السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة، وتتمثل هذه الوثائق فيما يلي:

١- سند ملكية السفينة.

٢- دفتر أسماء ملاحى السفينة.

٣- ترخيص الملاحة.

٤- تذكرة الصحة.

٥- قائمة الشحن أو قائمة أسماء الركاب.

٦- قانون التجارة البحرية.

٧- دفتر الحوادث الرسمي.

٨- دفتر الآلات المتحركة.

(ب) سلطة التوثيق:

يقوم ربان السفينة بتوثيق العقود التي تبرم على ظهر السفينة أثناء الرحلة البحرية إذا كان هذا العقد يشترط لاستكمالته الرسمية، كعقد الهبة، وذلك وفقاً لنص المادة ١/٩٦ بحري كما أنه يقوم بإبرام عقود الزواج التي تتم على ظهر السفينة ويقوم بإثبات الوقائع التي تحدث على ظهر السفينة أثناء الرحلة البحرية كالميلاد والوفاة، وعليه إثبات هذه الوقائع في دفتر يومية السفينة وتبليغها إلى السلطات المختصة في أول ميناء في الدولة التي ترسو فيها السفينة، أو لقتصل الدولة التي رست السفينة في أحد موانئها، وذلك طبقاً للمادة ٩٧/١ بحري، والتي تنص على أنه: " إذا حدثت ولادة أو وفاة أثناء السفر وجب على الربان إثبات هذه الوقائع في دفتر الحوادث الرسمي للسفينة واتباع الإجراءات المنصوص عليها في القوانين الخاصة بالأحوال المدنية.

وتعتبر المحررات التي يقوم بها الربان من المحررات

الرسمية التي تكون لها الحجية القانونية للمحركات الرسمية. (١)

(ج) حفظ النظام وأمن السفينة وسلامة الرحلة: (٢)

يجوز للربان طبقاً للمادة ٢/٩٦ بحري أن يتخذ من الوسائل ما يكفل حفظ النظام والأمن في السفينة، وللربان أن يطلب المعونة من بعض الأشخاص المسافرين على السفينة للقيام بهذه المهمة، أما إذا كانت السفينة في إحدى الموانئ، فله أن يطلب معونة مدير إدارة التفتيش البحري، أو قنصل الدولة حسب الأحوال، فإذا تعذر ذلك فله أن يطلب تدخل السلطات المحلية لإقرار الأمن والنظام على ظهر السفينة، ويكون للربان سلطة توقيع الجزاءات التأديبية عند ارتكاب إحدى المخالفات المنصوص عليها في المادة الثانية من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ والتي تتعلق بحسن سير عمل أفراد الطاقم البحري، وتتمثل هذه المخالفات فيما يلي:

- ١- عدم إطاعة أمر يتعلق بالخدمة.
- ٢- عدم احترام الرؤساء.
- ٣- الإهمال في خدمة السفينة أو في الحراسة.
- ٤- إدخال مشروبات روحية خلصة إلى الباطنة لاستهلاكها فيها.
- ٥- السكر في السفينة.
- ٦- المشاجرات في عرض البحر أثناء الخدمة إذا كانت السفينة في الميناء.

٧- إتلاف أدوات السفينة.

٨- الغياب دون إذن في غير الحالات المنصوص عليها في المادة

١٣ من القانون المشار إليه.

٩- حيازة سلاح بالسفينة دون إذن سابق من الربان.

١٠- وبوجه عام كل عمل يكون فيه إخلال بالنظام أو بخدمة السفينة.

وتكون العقوبة الحجز من يوم إلى أربعة أيام أو الغرامة بين أجر يوم إلى أربعة أيام، ويضاعف هذا الحد الأقصى للعقوبة في حالة العود. (١)

سلطة التأديب: ويكون للربان توقيع الجزاء على كل شخص بالسفينة من غير أفراد الطاقم إذا رفض الامتثال للتدابير التي يأمر بها الربان، أو يخالف أمراً لأحد الضباط، أو أحدث اضطراباً بالسفينة، أو أتلف أدواتها، إلا أن السلطات التأديبية للربان يحد منها ثلاثة قيود:

القيد الأول: إن اختصاصه بالنظر في المخالفات التي تقع ضد النظام وتوقيع الجزاءات عنها يكون قاصراً على حالة كون السفينة في عرض البحر، أو في ميناء أجنبي لا يوجد به تمثيل قنصلي مصري، فمتى كانت السفينة راسية في ميناء مصري أو في ميناء

(١) د: محمود سمير شرقاوي - القانون البحري - ص ١٠١ - ط: دار النهضة العربية بالقاهرة - ط: الثانية ١٩٨٧م.

أجنبي يوجد به تمثيل قنصلي لا يكون للربان اختصاص تأديبي في شأن المخالفات التي تقع ضد النظام في السفينة.

القيد الثاني: أنه لا يجوز للربان توقيع أي جزاء دون إجراء تحقيق يسمع فيه أقوال صاحب الشأن عن الأعمال المنسوبة إليه، وأقوال شهود الإثبات والنفي، وتحرير محضر بأقوالهم.

القيد الثالث: إن جزاء الحجز لا يمكن توقيعه إلا إذا كانت السفينة في عرض البحر، أو في أحد الموانئ التي تمر بها، وينتهي هذا الجزاء عند انتهاء الرحلة أو وصول السفينة إلى ميناء تسجيلها أو صاحب الشأن إلى غايتها.

(د) سلطة التحقيق: باعتبار الربان قائداً للسفينة ولمن عليها في عرض البحر، لذلك ينبغي أن يكون الربان ممثلاً للسلطة العامة في الحالات التي يجب فيها وجود السلطة العامة.

فإذا وقعت جريمة على ظهر السفينة تولى الربان إلى حين وصول السلطات المختصة جمع الاستدلالات^(١) وإجراء التحريات التي لا تحتمل التأخير، وله عند الاقتضاء أن يأمر التحفظ على المتهم، وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التي قد تفيد في إثبات الجريمة، ويحرر الربان تقريراً بالإجراءات التي اتخذها، ويسلم التقرير مرفقاً به محضر جمع الاستدلالات والأشياء المضبوطة إلى النيابة العامة، أو إلى أحد رجال

(١) د. ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق - ص ٨٩.

الضبطية القضائية في أول ميناء مصري، وذلك طبقاً لما نصت عليه المادة ١/٩٨، ٢ بحري. (١)

الاختصاصات التجارية:

إن المجهز تاجر يستغل السفينة سواء بتأجيرها أو مباشرة عمليات النقل البحري للبضائع أو الأشخاص، وهو عند اختيار الربان لا يراعي فقط قدراته الفنية، وإنما أيضاً إمكانياته في الأعمال وإبرام العقود والتصرفات القانونية، لأنه منذ أن يتولى أمر السفينة يدخل في دائرة الأعمال والتصرفات القانونية وليس فحسب الأعمال المادية التي يباشرها في تنفيذ وظيفته الفنية، فهو يتعاقد لتزويد السفينة بما يلزمها، ويتعاقد مع البحارة ومع العاملين من الطائفة التي تقدم الخدمات العامة، وهو يتعاقد لإصلاح السفينة إذا لزم الأمر، وقد يبرم عقود النقل، وبصفة عامة وللربان القيام بكل الأعمال اللازمة للسفينة وللرحلة، ولا يحتاج بأي قيود على سلطاته قبل الغير حسن النية، وتجد هذه السلطات الواسعة تبريرها تاريخياً في وجود الربان بعيداً عن المجهز، ولا سبيل للرجوع إليه (٢) لذلك نجد الأمور قد أخذت منحى جديد، والربان لا يتمتع بهذه السلطات التي تضاف إليه صفة تمثيل المجهز إلا إذا لم يوجد المجهز أو وكيله. (٢)

(١) د: حسين الماحي - المرجع السابق - ص ١٤٠.

(٢) الطعن رقم ٥٨٦ س ٣٤ ق جلسة ١٠/٢٩/١٩٦٩ م، د أحمد حسنى - المرجع السابق - ١١٤٥.

(٣) د. محمود مختار بريري: المرجع السابق - ص ٢٣٠.

(٤) د. جلال وفاء محمددين: المرجع السابق - ص ١٥٨.

ويلاحظ أن التصرفات التي يقوم بها الربان تتصرف آثارها مباشرة إلى المجهز، وذلك على أساس أن الربان إنما يباشرها نيابة عنه، على أنه لا تثبت للربان صفة النائب القانوني عن المجهز إلا بالنسبة للأعمال اللازمة للسفينة وللرحلة، كما أنه لا تقرر للربان إلا حيث لا يوجد المجهز أو من يمثله في المكان الذي يجرى فيه الربان العمل القانوني على أنه بالنسبة للغير حسن النية، فقد افترض القانون عدم علمه بوجود المجهز في المكان الذي يبرم فيه الربان العمل القانوني، ووضع على عاتق خصمه إثبات هذا العلم، وذلك حماية لنظرية الظاهر.

وعلى أي الأحوال أجاز القانون للربان للقيام بالأعمال المعتادة والمتعلقة بإدارة السفينة، وبالإصلاحات البسيطة واستخدام البحارة وعزلهم في المكان الذي يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه، وتقضى المادة ١٠٠ / بحري على أنه: " على الربان أن يتبع فيما يتعلق بوظائفه التجارية تعليمات المجهز، وعليه أن يخطره وفقاً للعرف بكل أمر خاص بالسفينة والشحنة " وذلك حسب ما تقتضيه الأعراف البحرية. (٢)

مسئولية الربان:

تقع على عاتق الربان مسؤولية ثقيلة تقابل ما تمتع به من سلطات واسعة ولهذه المسؤولية وجهات:

(أ) المسؤولية المدنية للربان.

(ب) المسؤولية التأديبية والجنائية للربان.

(أ) المسؤولية المدنية للربان: (١)

تنص المادة ٣/١٠٨ بحري على أن: " يكون الربان مسئولاً عن أخطائه ولو كانت يسيره ومفاد ذلك أن الربان مسئول عن أخطائه الشخصية في أداء وظيفته حتى ولو كان الخطأ يسيراً، فلا يسأل الربان إلا عن أخطائه الشخصية، فلا يسأل عن أخطاء رجال الطاقم أو الركاب إلا إذا كانت راجعة إلى خطأ الشخصي في اختيار الملاحين، أو إلى تقصيره أو إهماله في الإشراف على الملاحين أو الركاب.

وتكون مسؤولية الربان في مواجهة المجهز مسؤولية تعاقدية (٢)، بينما يسأل الربان مسؤولية تقصيرية في مواجهة الغير (٣) ويكون للربان متى انعقدت مسؤوليته أن يتمسك بتحديداتها وفقاً لقواعد تحديد مسؤولية مالك السفينة، على أن مسؤولية الربان الشخصية لا تثور في العمل إلا نادراً، إذ يلتزم المجهز عن أخطاء الربان التزام المتبوع عن أفعال تابعه، ويفضل المضرور دائماً الرجوع على المجهز لملاءمته، ويكون للمجهز قانوناً بوصفه متبوعاً أن يرجع على الربان بوصفه تابعه بالمبالغ التي دفعها للغير نتيجة خطأ الربان، ولكن هذا الرجوع نادر الوقوع في العمل ويستطيع الربان باعتباره تابعاً دفعه بإثبات أن أخطاءه التجارية دون الأخطاء الفنية راجعة إلى تنفيذه لتعليمات وأوامر المجهز، وذلك استناداً إلى نص المادة ١٠٠ / بحري، والتي تنص

(١) د. ثروت عبد الرحيم: المرجع السابق، ص ٩٤.

(٢) د. رفعت فخري: المرجع السابق، ص ٣١٤.

(٣) د. على البارودي: المرجع السابق، ص ١٠٢.

على أنه: " على الربان أن يتبع فيما يتعلق بوظائفه التجارية تعليمات المجهز، وعليه أن يخطره وفقاً للعرف بكل أمر خاص بالسفينة والشحنة".

(ب) المسؤولية الجنائية والتأديبية للربان:

١- المسؤولية الجنائية:

تقضى المادة ٦ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠م بمعاقبة ربان السفينة بالحبس مدة لا تزيد عن ثلاثة أشهر بغرامة لا تتجاوز أجر ثلاثة أشهر، أو بإحدى هاتين العقوبتين إذا أمر بشيء أو أذن أو تسامح في شيء فيه إساءة لاستعمال سلطته، أو يكون قد استعمل القوة، أو جعلها أو تركها تستعمل نحو شخص مسافر على السفينة، كما يعاقب الربان بالحبس مدة لا تزيد عن شهر، وبغرامة لا تجاور أجر شهر واحد، أو بإحدى هاتين العقوبتين إذا ترك أي البحارة مريضاً أو جريحاً دون أن يحقق له وسائل العلاج المناسبة أو الترحيل، أو أمره بمغادرة السفينة في ميناء أجنبي دون سبب مبرر لذلك تقضى المادة ٢٧ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠م على أن: " يعاقب الربان بالحبس مدة لا تزيد عن ثلاثة أشهر، وبغرامة لا تتجاوز ثلاثة أشهر، أو إحدى هاتين العقوبتين إذا ترك السفينة في غير أحوال الضرورة القصوى إذا كانت السفينة بالميناء وغير معرضة للخطر، وتزداد هذه العقوبة إلى الحبس لمدة سنتين إذا ترك السفينة بالشروط السابقة في عرض البحر".

وتنص المادة ١٨ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠م على مسؤولية مشددة للربان إذا ارتكب فعلاً يتعمد فيه إغراق السفينة أو إحراقها، أو تعطيل سيرها، أو حاول القيام بأي عمل من هذه الأعمال، يعاقب بالسجن المؤبد، فإذا ترتب على أحد هذه الأفعال موت شخص تكون العقوبة الإعدام أو الأشغال الشاقة المؤبدة. (١)

٢- المسؤولية التأديبية: (٢)

يخضع الربان للمساءلة التأديبية عما يرتكبه من أخطاء في وظيفته الفنية، وذلك لنصوص القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠م بشأن النظام والأمن والتأديب في السفن، وما تضمنه من جرائم وعقوبات يختص بتوقيعها مجلس التأديب الذي يصدر بتشكيله قرار نائب المدير العام لمصلحة الموائى والمنائر.

وتنص المادة ٦ من القانون المشار إليه سابقاً على أنه: " مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد ينص عليها هذا القانون أو أي قانون آخر يعاقب تأديبياً بأحد الجزاءات الآتية:

- كل ربان أخطأ فنياً ترتب على خطأه وقوع حادث بحري فيه خطر على الأرواح أو الأموال، أو كان من شأنه أن يؤدي إلى احتمال وقوع مثل هذا الحادث.

(أ) الحرمان من العمل بالسفن مدة لا تزيد على ستة أشهر:

(١) د: فايز نعيم رضوان - المرجع السابق - ص ٢٢٩.

(٢) د: محمود مختار بريري - قانون التجاري البحرية - ص ٢٣٧، ط: دار النهضة

العربية ١٩٩٩م.

(ب) تأخير الأقدمية.

(ج) تأخير الأقدمية وتنزيل الدرجة.

المسئولية وفقاً لقانون الجمارك:

أقام قانون الجمارك قرينة على وجود تهريب جمركي يسئل عنه الربان في حالة وود نقص أو زيادة في البضائع المنفرطة أو عدد الطرود أو محتوياتها، وذلك بالمقارنة مع بيانات سند الشحن، وذلك إعمالاً لنص المادة ٣٧ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣م، ولكن القرينة بسيطة، يستطيع الربان نقضها بإثبات سبب النقص أو الزيادة، ولا يكفي لنقض القرينة القول بأن المصلحة لم تقدم دليل العجز، لأن هذا يعد نفياً للقرينة التي أقامها المشرع (١)، وقد تواتر قضاء النقض (٢) على تعزيز مسئولية الربان في هذا الخصوص، تعتبر قرارات مدير الجمارك في مواد التهريب الجمركي قرارات إدارية يختص القضاء الإداري بنظر الطعن فيها.

(١) د. محمود مختار بريري: قانون التجاري البحرية - ص ٢٣٨.

(٢) الطعن رقم ٤٩٦ س ٤٩ ق جلسة ١٩٨٢/١١/٢٩ م مشار إليه لدى الدكتور.

أحمد حسنى - قضاء النقض البحري ص ٢٨٨، ط: منشأة المعارف، الإسكندرية

الفصل الثالث

طاقم السفينة (البحارة)

فضل المشرع المصري في قانون التجارة البحرية الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م استخدام لفظ (البحارة) (١) بدلا من لفظ (الطاقم) بالرغم من ذيوعه في الأوساط البحرية المصرية، نظراً لأن عروبيته محل شك.

ويقصد بالبحار طبقاً لنص المادة ١/١٠٩ بحري: " أنه كل شخص يرتبط بعقد عمل بحري، ويعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز بغض النظر عن طبيعة عمله، فيشمل اللفظ الربان، فيعتبر تابعاً للمجهز فضلاً عن صفته كنائب عنه في الأعمال القانونية اللازمة للسفينة والرحلة، وصفته كمثل للسلطة العامة، كما يشمل اللفظ أيضاً ضباط الملاحة، وهم من يتولون تسيير السفينة أو مناوراتها تحت قيادة الربان، والمهندسين البحريين، وهم من يتولون إدارة آلات السفينة وصيانتها، وأطباء السفينة وضباط اللاسلكي، والضابط الإداري، وهم من يتولى الإشراف على الإدارة الداخلية للسفينة كما يشمل اللفظ عدداً آخر من الأشخاص لمساعدة الأول في أداء أعمالهم، أو للقيام بالخدمة العامة على السفن كالميكانيكيين والملاحين والطهاة وخدم المطاعم والغرف، وغيرهم ممن يعملون في السفينة بمقتضى عقد عمل.

(١) البحارة: مهنة البحار والملاح، ويقال للجماعة (بحارة) المعجم الوجيز ص ٣٧.

ونتناول فيما يلي الأحكام العامة للبحارة، ثم القواعد التي تحكم استخدامهم " عقد العمل البحري " .

طوائف البحارة: (١)

يتكون طاقم البحارة من ثلاث طوائف من الأفراد:

الطائفة الأولى: وتشمل أصحاب السلطة على السفينة " الربان وضباط الملاحة وكبير المهندسين، والمهندسين البحريين، وذلك حسب ما أورده المادة الأولى من القانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٦١م، وطبيب السفينة وضباط اللاسلكي والضابط الإداري المشرف على الإدارة الداخلية للسفينة.

الطائفة الثانية: وتشمل الذين يساعدون من سبق ذكرهم كالميكانيكيين والبحارة.

الطائفة الثالثة: وتتمثل في الطاقم الخدمي وتشمل كل من يقدم خدمة على السفينة كالطهاة وعمال النظافة وخدم المطاعم والغرف. (٢)

وقد تولت المادة الأولى من القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢م في شأن المؤهلات وإعداد الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن تعريف كل من: (الربان، وكبير الضباط، وضباط الملاحة، وكبير المهندسين، والمهندس البحري ثان، والمهندس البحري).

(١) د: سميحة القليوبي - المرجع السابق - ص ١٦٥ .

(٢) د: حمد الله محمد حمد الله - المرجع السابق - ص ١٨٢ .

١- الربان: وهو أي شخص يتولى قيادة السفينة، ويكون مسئولاً عنها.

٢- كبير الضباط: وهو ضابط الملاحة الذي يلي الربان مباشرة في الرتبة، والذي عليه مسئولية قيادة السفينة في حالة عدم قدرة الربان على القيام بمسئوليته.

٣- ضباط الملاحة: وهو الشخص المؤهل فنياً للقيام بنوبة الملاحة، ويتولى تسيير السفينة ومناوراتها خلال تلك النوبة.

٤- كبير المهندسين: أعلى مهندسي السفينة رتبة، والمؤهل فنياً لتحمل مسئولية إدارة وصيانة وسلامة الآلات المحركة بالسفينة.

٥- المهندس البحري الثاني: وهو الشخص المؤهل فنياً والذي يلي كبير المهندسين في الرتبة، والتي تقع عليه مسئولية إدارة وصيانة وسلامة الآلات المحركة في حالة عدم قدرة كبير المهندسين على القيام بمسئوليته.

٦- المهندس البحري: وهو الشخص المؤهل فنياً لتولى تشغيل وصيانة الآلات المحركة للسفينة، ويكون مسئولاً عنها خلال نوبة الملاحظة.

شروط عمل البحارة: (١)

(١) د. على جمال الدين - المرجع السابق - ص ٥٤.

(٢) د. محمد كمال حمدي - عقد العمل البحري - ص ١٢، ط: دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية ١٩٨٩م.

نظرا للمهام الخطيرة التي تقع على عاتق أفراد الطاقم إتمام الرحلة البحرية بما يواجهها من أخطار بحرية، فقد تطلب المشرع بعض الشروط الخاصة بالطاقم، فعلاوة على ضرورة تمتع كل فرد من أفراد الطاقم بالخبرة الفنية التي تؤهله لشغل هذه الوظيفة بما يحمله من شهادات، فقد وضع المشرع شروطاً خاصة بضرورة توافر عدد كاف من الأفراد.

وسنتناول فيما يلي هذه الشروط:

(أ) الشروط الواجب توافرها في البحار:

١- شرط السن:

نصت المادة ١/٥ " أ " من القانون رقم ١٥٨ لسنة ١٩٥٩م على أنه: " يشترط فيمن يعمل ملاحاً ألا يقل سنه عن ثماني عشر سنة ميلادية، ويراعي في هذا الصدد أن القانون رقم (١٥٨ لسنة ١٩٥٩م) لا يسرى إلا على عقود العمل البحري المتعلقة بالسفن التجارية المصرية، وبالتالي فلا يسري على السفن غير التجارية من جانب، وعلى السفن الأجنبية من جانب آخر". (٢)

٢- شرط اللياقة الصحية:

لم يتعرض قانون التجارة البحرية الجديد رقم ٨ سنة ١٩٩٠م، أو القانون رقم ١٥٨ لسنة ١٩٥٩م لهذا الشرط، وإنما يجب العمل باللوائح الصادرة في هذا الشأن، ويقضى قرار وزير النقل رقم ١٤٠ لسنة ١٩٨٦م بوجود استيفاء شرط اللياقة لحصول الملاح على جواز بحري، كما تضمن الكشف رقم ٢

لملحق بهذا القرار ما يجب توافره فيمن يعمل ملاحاً من الوجهة الصحية، وهي أن يكون جسمه نامياً نمواً طبيعياً وخالياً من الأمراض العضوية والوظيفية التي تعوقه أو تمنعه من القيام بأعباء وظيفته.

ويجب الكشف طبياً على الملاح على أن يشمل اختبار البصر، والأمراض الجراحية وأمراض العظام والمفاصل، وأمراض الجهاز الدوري، والأمراض العقلية والعصبية، والأمراض الجلدية المزمنة، أو غير القابلة للشفاء الشاملة لأجزاء عديدة من الجسم، والتي تمنع جميعها من اللياقة الصحية، ويجوز للجنة الطبية اعتبار الملاح غير لائق، ولو لم يكن مصاباً بأحد الأمراض المذكورة، إذا رأت أن مرضه أو إصابته تؤثر على كفاءته في عمله.

٣- شرط الكفاية الفنية: (١)

يستلزم القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢م بشأن الرابطة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن حصولهم على شهادات معينة تؤهلهم لأداء وظائفهم على متن السفينة، ولا يجوز استخدام أشخاص غير حاصلين على المؤهلات المطلوبة، وتعد

(١) د: على عبد الرحيم: الوجيز في القانون البحري، ص ٣١٨، ط: القاهرة ١٩٩٥م.

(٢) راجع القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢م في شأن مؤهلات وإعداد الرابطة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن.

(٣) د: هاني دويدار - المرجع السابق - ص ٣٣٦.

السفينة في هذه الحالة غير صالحة للملاحة البحرية مما يثير مسؤولية تجهزها.

(ب) الشروط الواجب توافرها في الطاقم البحري: (٢)

تتعدد الشروط الواجب توافرها في الطاقم البحري من حيث الكفاية الفنية، والكفاية العددية والجنسية المصرية والحصول على جواز بحري، وذلك على النحو التالي:

١- شرط الكفاية الفنية (٣): تنص المادة ٢/١٠٩ بحري على أن: " تحدد القوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية والأعراف البحرية المؤهلات والشروط التي يجب توافرها في أعضاء الطاقم البحري " وقد تكفل القانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٦١م بتعديله بمقتضى قانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢م، بشأن الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين في مادته الأولى ببيان الشهادات التي يجب أن يحملها كل فرد من أفراد الطاقم التي تؤهله للقيام بالعمل الذي يسند إليه على ظهر السفينة، وهذه الشهادات التي تمنح في جمهورية مصر العربية هي:

(ا) شهادة ربان لأعالي البحار.

(ب) شهادة ضابط ملاح أول لأعالي البحار.

(ج) شهادة ضابط ملاح ثان لأعالي البحار.

(د) شهادة ربان ملاح ساحلية.

(هـ) شهادة ضابط ملاح ساحلية.

(و) شهادة كبير مهندسين بحريين.

(ز) شهادة ريس سفن شراعية.

ويصدر من وزير النقل والمواصلات قرارات بمعادلة الشهادة الأجنبية المعادلة لهذه الشهادات.

٢- شرط الكفاية العددية:

نصت المادة ١٠٩ / ٢ بحري على أن: " تحدد القوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية والأعراف البحرية عدد البحارة الذين يجب وجودهم على السفينة، وقد ألزمت المادة ٤ من القانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٦١م لمجهز بأن يعين على السفينة العدد الكافي من أفراد الطاقم، وتختلف هذه الأعداد باختلاف نوع السفينة وقوة الآلات التي تسيرها وحمولتها الكلية.

٣- شرط الجنسية المصرية^(١):

نصت المادة ١١٢ / بحري على أنه: " لا يجوز لأجنبي أن يعمل في سفينة تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو الإرشاد في الموانئ المصرية إلا بترخيص من الإدارة البحرية المختصة، ولا يجوز في السفن المصرية أن يزيد عدد البحارة الأجانب والأجور المخصصة على النسب التي يصدر بتحديدتها قرار من الوزير المختص، وقد حدد قرار وزير المواصلات، الصادر في ٢٠ يونيو ١٩٥١م هذه النسب بالنص على أنه: " يجب ألا تقل نسبة عدد المصريين من البحارة ومن في حكمهم عن ٩٥ % من مجموع

(١) د: مصطفى كمال طه - المرجع السابق - ص ١٧٦.

عدددهم في أية سفينة، وألا يقل مجموع مرتباتهم أو أجورهم عن ٩٠% من مجموع مرتبات أو أجور هذه الطائفة، وألا تقل نسبة عدد المصريين من ضباط الملاحة ومن في حكمهم من المهندسين البحريين والربان عن ٧٥% من مجموع عدددهم في أية سفينة مصرية، وألا يقل مجموع مرتباتهم عن ٧٠% من مجموع مرتبات هذه الطائفة.

٤- شرط الحصول على جواز بحري:

نصت المادة ١١٠ / ١ بحري على أنه: " لا يجوز لمن يتمتعون بالجنسية المصرية أن يقوموا بأي عمل في السفن التي تبحر خارج المياه الإقليمية إلا بعد الحصول على جواز بحري متن الإدارة البحرية المختصة، وتختص إدارة التفتيش البحري بمصلحة الموانئ والمناير بإصدار هذا الجواز، وقد حددت كل من المادتين (٤، ٥) من القانون رقم ٣٢ لسنة ١٩٦١ في شأن الجواز البحري البيانات الواجب توافرها في الجواز البحري التي تدور حوله التعرف على شخصية حامله، وبعض البيانات الخاصة بالسفينة التي التحق بالعمل على ظهرها.

ولم يكتف المشرع البحري بالحصول على الجواز البحري، بل تطلب الحصول على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة لأي شخص يقوم بالعمل على سفينة مصرية، وذلك ما نص عليه في المادة ١١١ / بحري والتي نصت على أنه: " لا يجوز لأي شخص أن يقوم بعمل على سفينة مصرية إلا بعد الحصول على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك.

الباب الثالث استغلال السفينة

الباب الثالث

استغلال السفينة

تمهيد:

مر استغلال السفن في الملاحة البحرية بتطور كبير كما اتخذ هذا التطور عدة صور حسب الظروف الاقتصادية وتطورات الملاحة البحرية، فقد كان مالك السفينة يقوم في البداية باستغلالها بنفسه ولحسابه الخاص عن طريق نقل البضائع التي يتاجر فيها من مكان إلى مكان، فكانت هذه الصورة لاستغلال السفن منتشرة في الماضي، إلا أنها بدأت تتلاشي في الوقت الحاضر أمام تطورات الملاحة البحرية، والتطورات الاقتصادية وما ترتب عليه من اقتصار وظيفة مالك السفينة على تجهيزها وتهيئتها للقيام بعمليات النقل البحري المختلفة.

ويعد استغلال السفن في عمليات النقل البحري هو أهم صور الاستغلال البحري، وقد اهتمت به كثير من التشريعات البحرية، وحاولت تنظيم أحكامه، كما حاول المجتمع الدولي وضع قواعد قانونية موحدة لتنظيم هذا العقد قاصداً بذلك القضاء على الاختلاف القائم بين التشريعات الوطنية المختلفة وهو ما تجلّى في إبرام المعاهدات الدولية المختلفة الخاصة بسندات الشحن.

وبالإضافة إلى استغلال السفن في عمليات النقل البحري للبضائع توجد هناك عقود أخرى خاصة باستغلال السفن من أهمها عقد إيجار السفينة. ونتناول فيما يلي الموضوعات السابقة على النحو التالي:

الفصل الأول: عقد النقل البحري للبضائع

الفصل الثاني: عقد إيجار السفينة

الفصل الأول

عقد النقل البحري للبضائع

تعريف العقد:

عرف المشرع عقد النقل البحري بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل أجر (١٩٦) من القانون (البحري).

فالمشرع البحري اعتد بالمكان الذي يتم فيه النقل لاعتباره نقلا بحريا من عدمه، فلا عبرة بالوسيلة التي تم بها النقل، وما إذا كانت سفينة أو مركب، فيعتبر النقل بحريا متى تم في البحر، ويعتبر النقل بریا متى تم خارج حدود البحر، وقد يحدث أن يكون النقل مختلطاً، وذلك عندما يقع جزء منه في البحر والجزء الآخر في البر. وبالتالي يثور التساؤل حول طبيعة هذا العقد هل هو عقد نقل بري أم عقد نقل بحري؟

فذهب رأى إلى أن هذا العقد يعتبر نقلا بریا بالنسبة للجزء الذي تم في البر ويخضع لأحكام النقل البري، بينما يعتبر نقلا بحريا بالنسبة للجزء الذي تم في البحر، ويخضع لأحكام النقل البحري.

كما ذهب رأى آخر إلى أن العبارة بالجزء الأخير في عملية النقل لأنه الجزء الذي يمكن من خلاله أن يتعرف المرسل إليه على القواعد التي تحكم مسؤوليته، فإذا حدث هلاك أو تلف في النقل المختلط فإن العبارة بالمرحلة التي حدث فيها الهلاك أو التلف. (١)

غير أن الرأي الراجح ينظر إلى الجزء الأكبر من الرحلة وما إذا كان قد تم في البر أو البحر، حيث يعتبر النقل بریا إذا كان الجزء

(١) د. حماد مصطفى عذب: دروس في القانون البحري ص ٢٧٠.

الغالب في الرحلة قد تم في البر، بينما يعتبر النقل بحريا إذا كان الجزء الغالب في الرحلة قد تم في البحر وفقا لقاعدة الفرع يتبع الأصل، فالرحلة يجب أن تخضع لأحكام عقد واحد سواء كان عقد النقل البري أو عقد النقل البحري.

فعقد النقل البحري هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص بطريق البحر في مقابل أجره معينة يتفق عليها الطرفان، فالعبارة بالمكان الذي تمت فيه الرحلة البرية بغض النظر عن الأداة التي اضطلعت بها.

وعقد النقل بصفة عامة من العقود الرضائية التي لا تتطلب شكلية خاصة لانعقادها، وإنما ينعقد بمجرد تلاقى إرادتي أطرافه على إبرامه، كما أنه من العقود الملزمة للجانبين التي ترتب حقوق والتزامات على عاتق أطراف العقد، فضلا عن أنه من العقود الفورية التي تتم بمجرد إبرامها حتى ولو استغرق تنفيذها وقتا طويلا من الزمن.

ولا يعتبر عقد النقل بمثابة عقد وكالة حيث إن التزام الوكيل يتمثل في القيام بعمل قانوني لحساب الموكل، فيحين أن التزام الناقل البحري يتمثل في القيام بعمل مادي لحساب الشاحنين، ولا يعتبر عقد النقل البحري عقد وديعة ذلك أن الوديعة تتمثل فقط في المحافظة على الشيء المودع دون الحصول على أجر في حين أن التزام الناقل يتمثل في القيام بعملية النقل بأجر يتم الاتفاق عليه بين أطرافه، كما أنه ليس عقد إجارة أشياء لأن التزام الناقل البحري لا ينصب على تقديم شيء إلى المتعاقد معه للانتفاع به وإنما يرد في قيام الناقل بتوصيل البضائع إلى المكان المتفق عليه، ولا يعتبر أيضا عقد عمل لأنه إذا كان العامل يخضع لإرادة رب

العمل فإن الناقل البحري يتمتع باستقلال تام في تنفيذ عقد النقل البحري. (١)

وعقد النقل البحري هو عقد تجارى وفقا لنص المادة الثانية من القانون التجاري بالنسبة إلى الناقل البحري، في حين يعتبر هذا العقد تجاريا بالنسبة إلى الشاحن إذا كان متعلقا بتجارته، غير أن هناك رأى في الفقه يذهب إلى أن هذا العقد يعتبر تجاريا دائما بالنسبة إلى الشاحن (٢)

القواعد التي تحكم عقد النقل البحري:

تنص المادة ١٩٨ من القانون البحري على أنه: " تسري أحكام هذا الفصل (المواد ١٩٦ : ٢٧٨ بحرى) دون غيرها على عقد النقل البحري سواء كان الناقل مالكا للسفينة أو مستأجرا لها " وبناء على ذلك يخضع عقد النقل البحري لهذه الأحكام الخاصة بتنظيم هذا العقد والمسئولية عن تنفيذه دون الأحكام الأخرى الواردة في القانون البحري والتي تخص مسئولية مالك السفينة أو تجهزها أو مستأجرها ولو كان المالك يقوم بدور الناقل البحري في نفس الوقت أي يجمع بين صفتي المالك والناقل.

ونتناول فيما يلي بيان الموضوعات السابقة على النحو التالي:

المبحث الأول: عقد النقل البحري للبضائع بسند الشحن.

المبحث الثاني: آثار عقد النقل البحري للبضائع.

المبحث الثالث: مسئولية الناقل البحري للبضائع.

(١) د. جلال وفاء محمدين: قانون التجارة البحرية ص ٢٤٦.

(٢) د. على جمال الدين عوض: القانون البحري ص ٦٤٨.

المبحث الأول

عقد النقل البحري للبضائع بسند الشحن

تمهيد:

لم ينشأ سند الشحن بالشكل الذي هو عليه الآن، وإنما اتخذ هذا الشكل بعد تطور دام مئات السنين. فسند الشحن لم يكن معروفا في العصور القديمة بل ولم تكن هناك حاجة إليه؛ لأن تنظيم التجارة البحرية لم يكن يستلزم استعماله إذ كان التجار يقومون في نفس الوقت بدور المجهزين أو على الأقل كانوا يرافقون البضائع بأنفسهم أثناء الرحلة البحرية حتى ميناء الوصول حيث يقومون ببيعها.

وبعد تطور التجارة البحرية، وأصبح لها صفة المشروع التجاري، بدأت العناصر الأولى لسند الشحن في الظهور، وكان ذلك في القرنين الثاني عشر والثالث عشر، ثم شاع استعمال سند الشحن قبل نهاية القرن السادس عشر وخاصة في أوروبا الغربية، إلا أنه في نشأته الأولى كان مجرد إيصال من الناقل يفيد إتمام عملية شحن البضائع ثم تطورت وظيفة سند الشحن بحيث أصبح أداة لإثبات عقد النقل البحري بعد أن ضمن شروط النقل وشروط الشحن والتفريغ، وكان سند الشحن في تطوره هذا محكوماً بالعرف فقط، ولما رأت الدول أن ترك تنظيم سند الشحن لا يفي باحتياجات التجارة البحرية اتجهت إلى التشريع، وأول تنظيم تشريعي من هذا النوع هو لائحة الملاحة البحرية الفرنسية سنة ١٦٨١م، التي عالجت في بعض موادها سند الشحن، فتكلمت عن تحريره، والبيانات الواجب إثباتها فيه، وعدد النسخ إلى غير ذلك من الأمور، وفي سنة ١٧٩٤م صدر في ألمانيا أول للقانون البحري تعرض بدوره لسند الشحن.

وفي القرنين السادس عشر والسابع عشر بدأت في الظهور فكرة تمثيل سند الشحن للبضائع، واستجابت المحاكم لهذه الفكرة، كما اتجهت التشريعات إلى إجازة أن يكون سند الشحن إذنياً أو للحامل مما أدى إلى تداوله بالتظهير أو التسليم.

وبذلك أصبح سند الشحن المستند الأساسي في كل عمليات النقل البحري والتجارة البحرية، فهو يقوم في العمل بثلاث وظائف، فهو أداة لإثبات الشحن، كما يعتبر أداة لإثبات عقد النقل، وأخيراً فإنه يمثل البضائع التي يتعلّق بها ويقوم مقامها أثناء الرحلة البحرية.

هذا وقد أظهر العمل الحاجة إلى مستندات أخرى تحل أحياناً محل سند الشحن الذي نظّمته التشريعات البحرية^(١)، وقد سميت هذه المستندات بالمستندات المشابهة لسند الشحن، إذ أنها تسمح للمستفيد فيها أن يطلب من الناقل تنفيذ التزاماته المتولدة عن عقد النقل وأهمها الالتزام بالتسليم.^(٢)

وفيما يخص التنظيم القانوني المصري فقد صدر أولاً قانون التجارة البحرية المختلط عام ١٨٧٥م مع إرساء الامتيازات الأجنبية وبالتالي تم إلغاؤه مع إلغاء الامتيازات الأجنبية في مصر.

وفي ١٣ نوفمبر ١٨٨٣م صدر قانون التجارة البحرية الأهلي والذي اشتهر بالتقنين البحري، وتضمن قواعد عديدة تنظم النقل البحري

(١) أولاً: قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، ثانياً: في المعاهدات الدولية:

(أ) معاهدة بروكسل لسندات الشحن سنة ١٩٢٤م.

(ب) بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة بروكسل.

(ج) اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري سنة ١٩٧٨م (قواعد هامبورج).

(٢) د. احمد محمود حسني: سند الشددين ودوره في التجارة البحرية ص ٢٦٣، ٢٦٤، مجلة إدارة قضايا الحكومة العدد الثاني السنة التاسعة عشر إبريل يونيو ١٩٧٥م.

للبضائع وزعت هذه القواعد بين ثلاثة فصول منها: الفصل السادس: في سندات الإيجار، والذي نظمته المواد (٩٠ : ٩٨)، الفصل السابع: في سندات المشحونات، والذي نظمته المواد (١٠٣ : ٩٩)، الفصل الثامن: في أجرة السفينة والذي نظمته المواد (١٠٤ : ١٣١).

وظل القانون البحري المصري الصادر في عام ١٨٨٣م يحكم النقل البحري للبضائع في مصر فترة طويلة من الزمن، غير أن هذه النصوص توقفت منذ زمن طويل عن الاستجابة للأوضاع الجديدة للملاحة التجارية البحرية، فألغاها تقنين التجارة البحرية الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م وأحل محلها أحكاماً جديدة تضمنتها مواده (١٩٦ : ٢٤٧).^(١)

ولما كان النقل بمقتضى سند شحن بحري يثم بين الناقل والشاحن على أن يقوم الأول بنقل البضائع للثاني في مقابل أجرة بخلاف النقل بمشاركة إيجار بأن هذا النقل يتم على الخطوط الملاحية المنتظمة حيث يتم نقل بضائع متنوعة أو حاويات لشاحنين مختلفين، والغرض في النقل بمقتضى سند الشحن أن القوة التعاقدية للطرفين غير متكافئة، وذلك أن الناقل أقوى مركزاً من الشاحن، ومن ثم فهو الأقدر على إملاء شروطه وفرض البنود التي يرغب في تضمينها للعقد، وبصفة خاصة ما قد يتعلق منها بأجرة النقل أو إعفائه من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وأدى تواتر إدراج شروط الإعفاء من المسؤولية من جانب الناقلين إلى إفلاتهم من نطاق المسؤولية مما جعل نصوص المسؤولية نفسها غير ذات قيمة، كما أن القضاء قد عزز موقف الناقلين

(١) د. هاني محمد دويدار: إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ص ٦ دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية طبعة ١٩٩٦م.

حيث كان يحكم بصحة هذه الشروط المعفية من المسؤولية على أساس أن العقد شريعة المتعاقدين وأن للإرادة سلطان قوى في رسم شروط التعاقد .
على أن الحكم بصحة شروط الإعفاء من المسؤولية على إطلاقه كان من شأنه الإضرار بالشاحنين الذين وجدوا أنفسهم بين نارين، إما الرضا بالتعاقد بشروط الناقل القاسية، أو عدم الإقدام من أساسه على عملية نقل البضائع، غير أن الشاحنين قد حاولوا إيجاد مخرج لأنفسهم، وذلك بالتأمين في حالة هلاك البضائع أو تلفها، غير أن هذا الأمر لم يزد المسألة إلا تعقيدا، ذلك أن شركات التأمين في حلولها محل الشاحن في مطالبتها للناقل كانت تصطدم هي الأخرى بشروط الإعفاء من المسؤولية المدرجة في سند الشحن بما يجعل من الصعب استردادها لقيمة تعويضات التأمين التي دفعتها للشاحنين.^(١)

وتضافرت جهود كل من الشاحنين وشركات التأمين، وانضمت إليهم البنوك حيث تؤدي هذه الشروط إلى إضعاف البنوك عند تقديم الاعتمادات المستندية للشاحنين، إلى أن تدخلت بعض الدول بجانبهم للدفاع عن مصالحها القومية التي كانت في ذلك الوقت من الدول المصدرة للبضائع، وبدأ النزاع بين القوى الدولية حيث الدول التي تدافع عن مصلحة الناقلين وهي التي تمتلك أسطولاً بحرياً قوياً، والأخرى والتي تدافع عن مصلحة الشاحنين وهي الدول التي تصدر أو تشحن بضائعها عبر البحار.

ولم يكن سهلا في ذلك الوقت نصرة أحد الفريقين حيث يستند كل منهما على مبررات سليمة إلى حد ما، فيستند الناقل على أن

(١) د. جلال وفاء محمدين: قانون التجارة البحرية ص ٢٤٦

مسئوليته عقدية شديدة تلزمه بتحقيق نتيجة هي توصيل البضائع بالحالة التي كانت عليها وقت الشحن برغم المخاطر البحرية التي كانت في ذلك الوقت، والتي قد تعترض تنفيذ الرحلة، وإذا أضيف إلى ذلك التعويضات الضخمة التي يتحملها الناقل لتعويض أصحاب البضائع المضرورة، والمصاريف الباهظة لتجهيز السفينة لكي تكون صالحة للملاحة، فيفضل الناقل البحري استثمار أمواله في مجال آخر والهرب من مجال النقل البحري الذي تحف به مخاطر كثيرة، وفي نفس الوقت لا يعقل أن يقبل الشاحنون على تسليم بضائعهم دون أن يلتزم الناقل أمامهم بتسليمها بالحالة التي كانت عليها وقت استلامه إياها.

ولما كان الناقل يتقاضى أجره، ويدخل ضمن مكونات هذا الأجره هامش من الربح فلماذا يشترط إعفاء نفسه من المسؤولية تجاه الشاحنين عن كل الأضرار التي تصيب البضائع أثناء شحنها (١).

وحاول الشاحنون في الدول المختلفة الدفاع عن مصالحهم وذلك بمحاولة استصدار تشريع بمقتضاه يتم إبطال الإعفاء من المسؤولية أو على الأقل الحد منها على أن هذه المحاولات باءت بالفشل ولم يجد أحدها النور في ذلك الوقت في كثير من الدول حيث اصطدمت بالمصالح القوية للناقلين البحريين وبصفة خاصة في الدول البحرية الكبرى. (٢)

(١) د. فايز نعيم رضوان: القانون البحري، ص ٢٩٢ بند ٢٨٧ ط: دار الفكر العربي ١٩٨٦م.

(١) د. جلال وفاء محمدين: قانون التجارة البحرية ص ٢٤٧.

(٢) د. على جمال الدين عوض: القانون البحري ص ٢٧٠ بند ٣٣٨

(٣) سمي هذا القانون باسم عضو مجلس الشيوخ الأمريكي Harter وهو الذي تقدم بهذا القانون وكان يقضي بتحريم كل شرط في سند الشحن يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن فقد أو تلف البضائع.

وترتب على هذا الوضع أن أصبح الناقلون غير مسئولين عن البضائع، فلم تعد لهم مصلحة في المحافظة عليها، فكثرت الإهمال والسرقة، وكثيراً ما أفاد التابعون عن تساهل الناقلين في الرقابة حتى ضج الشاحنون بالشكوى وعادوا إلى مواصلة السعي للحد من هذه الشروط^(٢). وقد صدرت عدة تشريعات دولية تسعى للحد من هذه الشروط، وتحاول تنظيم سند الشحن بطريقة تتفق ومتطلبات التجارة لدولية، محققة التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين، وكان من أهم هذه التشريعات التي حاولت تحقيق هذا التوازن ما يأتي:

أولاً: قانون هارتر Harter Act^(٣).

وتحت إلهام الشاحنين وتضاهيرهم مع شركات التأمين والبنوك استجابت بعض الدول لهذا الطلب وخاصة الدول المصدرة للبضائع لأن في مصلحتها حماية الشاحنين وكانت أول دولة تجرؤ على اتخاذ مثل

هذا القرار هي الولايات المتحدة الأمريكية فقد صدر قانون يسمى بقانون هارتر بتاريخ ١٣ فبراير ١٨٩٣م^(١) وهو قانون يقضى بتحريم كل شرط في سند الشحن بإعفاء الناقل من فقد أو تلف البضائع الناشئ عن خطأ أو إهمال الشحن أو الوصل أو المحافظة أو عدم تسليم البضائع ويرتب في مادته الخامسة جزاء مدنياً على هذا الخطر، وهو بطلان الشرط، وجزاء جنائياً وهو عقاب الناقل بالغرامة، وفي الناحية المقابلة تقرر المادة الثالثة منه للناقل إعفاء بقوة القانون ودون حاجة إلى اتفاق خاص عن المسؤولية عن خطأ الربان والطاقم الذي يقع في الملاحه، أو في إدارة

د. علي جمال الدين عوض: القانون البحري ص ٢٤٦ بند ٢٧٤ ط ١٩٧٠م.

(١) د. فايز نعيم رضوان: القانون البحري ص ٢٩٣ بند ٢٨٨

السفينة، ولكن بشرط أن يثبت الناقل أنه بذل العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة لركوب البحر ومعدة ومجهزة بما يلزمها، ويفسر هذا القانون بأن الولايات المتحدة وقت إصداره كانت دولة ذات إنتاج ضخم وأسطول ضعيف لا يستطيع نقل حاجاتها فكانت تلجأ إلى غيرها من الدول فهي إذن كانت دولة شاحنة بينما كانت إنجلترا دولة ناقلة، فكانت مصلحة الأولى في حماية الشاحين بينما كانت مصلحة الثانية في حماية الناقل.

وامتدت أحكام هذا القانون إلى بلاد أخرى فتضمنها القانون الأسترالي في ١٥ ديسمبر ١٩٠٤م، والقانون النيوزيلندي الصادر سنة ١٩٠٨م، والمعدل سنة ١٩١١م، وسنة ١٩١٣م، والقانون الكندي الصادر سنة ١٩٠٩م، والمعدل في ١٠ مايو ١٩١١م، وكان طبيعياً أن يعتبر الشاحنون الفرنسيون القانون الأمريكي هارتر منذ صدوره قانوناً مثالياً يحمى حقوق الشاحنين دون إجحاف بمصالح المجهزين. (١)

وقد كان هذا القانون انتصاراً لجهود الشاحنين ضد شروط الإعفاء، ولكن بدأ النزاع من جديد حينما وجد بعض الناقلين أن أسعارهم أكثر من الناقلين الآخرين الخاضعين لقانون هارتر بسبب تحديد مسؤولية الآخرين، إذ لوحظ أنه لا يمكن حرمان المجهزين الفرنسيين من شروط الإعفاء ما لم يكن هناك اتفاق دولي وحتى لا يضعف الناقلون الفرنسيون أمام الناقلين الأجانب في المنافسة الدولية، وذلك لأن الناقل الذي يجد مسؤوليته محدودة يستطيع أن يطلب أجره أقل من تلك التي يطلبها من يعلم أن مسؤوليته مشددة ولا يستطيع الخلاص منها، وهكذا تكون أجور

(١) د. على جمال الدين عوض: القانون البحري ص ٢٧٠، ٢٧١ بند ٣٣٨. د. لطيف جبر كوماتي: مسؤولية الناقل البحري ص ٩، ١٠ بند ٣
(٢) د. فايز نعيم رضوان: القانون البحري ص ٢٩٤ بند ٢٨٨

الناقلين الفرنسيين أعلى من أجور الناقلين الآخرين مما يضعف مركز الناقلين الفرنسيين ولهذا ظهرت ضرورة التوحيد الدولي لمركز الناقلين (١) ثانياً: قواعد لاهاي سنة ١٩٢١م.

إزاء هذه الظروف عقدت جمعية القانون الدولي بناء على طلب إنجلترا في سبتمبر سنة ١٩٢١م اجتماعاً في " لاهاي " اجتمع فيه ممثلون للشاحنين والناقلين والبنوك التي كانت تتدخل في مسائل الائتمان البحري على البضائع والعمليات الواردة عليها، وانتهى إلى وضع قواعد سميت " قواعد لاهاي "، وقد جاءت هذه القواعد بعد هذا المؤتمر عبارة عن تطبيق لقانون هارتر مع إدخال بعض التعديلات الطفيفة من واقع العرف الإنجليزي في مجال الملاحة البحرية، ووضعت هذه القواعد على هيئة سند شحن نموذجي يتضمن بطلان شرط الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء التجارية، وإعفاء الناقل من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية في بعض الحالات الأخرى.

ولكن عيب على هذه القواعد أنها لم تكن حلاً موفقاً للنزاع بين الشاحنين والناقلين، فقد تضمنت أهم أحكام قانون هارتر، وبدلاً من أن توضع في قالب قانوني يتضمن المبادئ العامة صيغت على الطريقة الإنجليزية، فوردت أحكامها مبعثرة، لا تحكمها نظرية عامة، فضلاً عن أنها تضمنت بعض الأحكام المستمدة من العرف الإنجليزي والغريبة على التشريعات الأخرى، كما أنها لم تكن ملزمة بل تتوقف على قرار ذوى الشأن، ومن الغريب أيضاً أنها تضمنت نصاً يقرر أن أحكامها من النظام العام أي لا يمكن مخالفتها وهذا تناقض واضح، لأنه ما دام تطبيقها معلقاً

على إرادة الأطراف، فإن لهم أن يستبعدوا أي نص، لذلك نادت بعض الدول وخاصة إنجلترا إلى تحويل قواعد لاهاي إلى معاهدة دولية ملزمة (١) ثالثاً: معاهدة بروكسل لسندات الشحن سنة ١٩٢٤م.

ولما كان الناقلون قد درجوا على تضمين عقود النقل شروطاً تعفيهم من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير، خاصة وأن الشاحنين يجدون أنفسهم في وضع إذعان حيث لا يمكنهم معارضة الناقلين وهم أقوياء وشروطهم متماثلة، وكانوا يجدون في التأمين على البضائع وسيلة للحصول على تعويض مقابل ما أصابهم من ضرر.

وبعد أن اتخذت قواعد قانون هارتر الأمريكي كأساس لمحاولة توحيد القواعد التي تحكم العلاقة بين الشاحنين والناقلين في النقل بسندات الشحن، ثم تلى ذلك قواعد لاهاي عام ١٩٢١م حيث توصلت جمعية القانون الدولي إلى إبرام سند شحن نموذجي يقضى ببطلان شروط الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء التجارية، مع إعفاء الناقل من بعض الأخطاء الملاحية، وبعض الحالات الأخرى، غير أن هذه القواعد لم تكن ملزمة حيث اقتصر أثرها على الحالات التي يتفق فيها الأفراد على الأخذ بها.

وفي أكتوبر عام ١٩٢٢م عقد مؤتمر دولي للقانون البحري في بروكسل مثلت فيه عدة دول، حيث كانت الاجتماعات والمناقشات تجرى بغرض جعل قواعد لاهاي قواعد ملزمة وطالبت إنجلترا بتحويل هذه القواعد إلى معاهدة دولية، وتم التصويت في المؤتمر على مشروع

(١) د. على جمال الدين عوض: القانون البحري ص ٢٧١، ٢٧٢ بند ٣٣٩، د.

فايز نعيم رضوان: القانون البحري ص ٢٩٤ بند ص ٢٨٩

معاهدة لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، وقبل انتهاء أعمال المؤتمر، عينت لجنة لبحث المشاكل التي تنشأ عن مناقشة هذا المشروع، وعقدت هذه اللجنة اجتماعاتها سنة ١٩٢٣م، وانتهى عمل مؤتمر بروكسل بالتوقيع على المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن بتاريخ ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤م، ويعتبر النص الفرنسي للمعاهدة هو النص الرسمي لها ويتضمن بروتوكول المعاهدة النص على حق الدول الموقعة في أن تعطى المعاهدة قوة التشريع الداخلي، أو تضمن أحكامها تشريعاً داخلياً.

ومن الدول التي ضمنت أحكام المعاهدة في تشريعها الداخلي بريطانيا حيث أصدرت في أغسطس سنة ١٩٢٤م، أي في نفس الشهر الذي تم فيه توقيع معاهدة بروكسل تشريعاً يسمى قانون نقل البضائع بحراً احتوى أحكام مشروع المعاهدة بالقدر الذي يهم بريطانيا، كما أصدرت فرنسا في ٢ أبريل سنة ١٩٣٦م تشريعاً تضمن معظم أحكام المعاهدة وقد حل محل هذا التشريع قانون صدر في ١٨ يونيو ١٩٦٦م تعتبر أحكامه أكثر اقتراباً من أحكام المعاهدة الدولية بالقياس إلى القانون الصادر سنة ١٩٣٦م.

أما في مصر فلم تصدر أحكام المعاهدة في قانون داخلي، وإنما أعطتها قوة القانون الداخلي حيث انضمت مصر إلى هذه المعاهدة بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠م وأصبحت نافذة بتاريخ ٢٩ مايو ١٩٤٤م بمقتضى المرسوم الصادر في ٣١ يناير ١٩٤٤م (١).

رابعاً: بروتوكول ١٩٦٨م (قواعد ويسبي أو فيسبي).

(١) د. عبد الفضيل محمد احمد: القانون الخاص البحري ص ١٩٥ بند ٢٣٧
 (٢) د. على جمال الدين عوض: النقل البحري للبضائع ص ٥٧٩ بند ٥٦٨، د. مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري ص ٢٨٤ بند ٣٧١

كشفت العمل منذ تطبيق معاهدة بروكسل عن عيوب فيها أوجبت إعادة النظر في نصوصها، خاصة بعد التطور السريع والضحخم في فنون الملاحة البحرية والنقل البحري، فبدأت الاجتماعات بين الدول عن طريق اللجنة الدولية للقانون البحري وانتهت إلى مشروع تعديل تم إقراره مبدئياً في استكهولم و ويسبي أو فسبي بالسويد عام ١٩٦٣م، وقدم إلى المؤتمر الدبلوماسي الذي عقد في بروكسل بقصد إقرار في سنة ١٩٦٧م، وتم إقراره في بروكسل سنة ١٩٦٨م الموقع في ٢٣ فبراير ١٩٦٨م (٢)، وقد سارعت إنجلترا إلى الأخذ بأحكامه فأصدرت في سنة ١٩٧١م قانوناً لنقل البضائع بحراً أخذت فيه بأحكام اتفاقية بروكسل كما هي معدلة ببروتوكول سنة ١٩٦٨م، كما صادقت على البروتوكول نفسه، وصادق عليه كثير من الدول، وأصبح نافذاً دولياً بالنسبة للدول التي صادقت عليه اعتباراً من ٢٣ يونيو ١٩٧٧م، وقد صيغ البروتوكول باللغتين الإنجليزية والفرنسية ونص فيه على أن لكل من الصياغتين نفس القوة والحجية الرسمية، وقد صادقت مصر على بروتوكول ١٩٦٨م بالقرار الجمهوري رقم ٤٦٢ في ٢٢ سبتمبر ١٩٨٢م، وصدر قرار من وزير الخارجية في ٩ يونيو ١٩٨٣م، ونشر هذا البروتوكول، وقضى بالعمل به اعتباراً من ٣٠ أبريل سنة ١٩٨٣م (قبل صدور قرار وزير الخارجية) مع التحفظ بالنسبة للمادة الثامنة (التي تلزم الدول الأطراف باللجوء إلى التحكيم عند الخلاف حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، وبمقتضى التحفظ لا تلتزم الدولة التي تحفظت بحكم هذه المادة) وصحب هذا القرار ترجمة عربية منشورة بالجريدة الرسمية. (١)

خامساً: اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورج ١٩٧٨).

(١) د. على جمال الدين عوض: النقل البحري للبضائع ص ٥٧٩، ٥٨٠ بند ٥٦٨.

على الرغم من الفارق الزمني بين تاريخ إبرام اتفاقية بروكسل وتاريخ صدور قانون هارتر السابق عليها، فإن ظروف الملاحة البحرية التي وضعت في كنفها كل من الوثيقتين ظلت متشابهة:

تكنولوجيا قاصرة عن تأمين السفينة ضد مخاطر البحار، ووسائل اتصال لا تمكن المجهز من إحكام الرقابة على الربان وهو في عرض البحر، وسندات شحن تحرر في عبارات مبهمه وتحمل تحفظات تقعداها عن أداء وظائفها القانونية والاقتصادية.

ولهذا لم تستطع الاتفاقية أن تحقق من التوازن بين مراكز ذوى الشأن في النقل البحري إلا بقدر ما جاء به قانون هارتر ورددته من بعده قواعد لاهاي: حماية محدودة للشاحن تتمثل في إبطال شروط عدم المسؤولية، وفي استلزام حد أدنى من البيانات في سند الشحن، وتقييد الحق في إضافة تحفظات إليه بوجود أسباب جدية تبررها، وحماية أوسع مدى للناقل على وجه الخصوص في تقرير جملة أسباب قانونية لإعفائه من المسؤولية وفي تحديد المسؤولية بمبالغ قصوى لا مبالغة فيها.

فإذا كان صحيحاً أن الاتفاقية قد أكدت ما حققه قانون هارتر وقواعد لاهاي من خطوات نحو تحسين مركز الشاحن في عقد النقل البحري، فإنها لم تضيف جديداً في هذا المجال وظلت في إطار الأفكار السائدة في عصرها التي كانت ترى أن الناقلين أحق بالرعاية لأنهم يخاطرون بسفنهم لصالح التجارة الدولية، ولهذا سعد بها الناقلون والمؤمنون على المسؤولية، وفتح بها الشاحنون والمؤمنون على البضائع لتعذر الحصول على أفضل منها.

عاشت الاتفاقية أربعين عاما لم يرتفع خلالها صوت في الأوساط العملية يطالب بتعديلها أما النظريون فقد وجهوا إليها انتقادات كثيرة

كغموض نصوصها، وإهمال العناية بتعيين نطاق تطبيقها، وقصور الأساس الذي اتخذته لتعيين الحد الأقصى للمسئولية، ولعل أكثر ما تناوله النقد هو ذلك السيل من الأسباب القانونية للإعفاء من المسئولية، لاسيما الدفع بالخطأ الملاحي الذي أسئى استعماله في العمل حتى صار بمثابة ستار يحمي به الناقل كلما تعذر عليه التمسك بدفوع أخرى للإفلات من المسئولية، وزاد الأمر سوءاً عندما جرى العمل على أوضاع انحرفت بها الاتفاقية عن الأهداف التي كانت تتغياها: ومن ذلك مثلاً ذبوع استعمال خطابات الضمان التي يقدمها الشاحن إلى الناقل نظير قبول هذا الأخير إصدار سند شحن نظيف خال من التحفظات بشأن البضائع مع وجود ما يبرر إضافة هذه التحفظات، هذا العمل أفسد الثقة في سند شحن، وزلزل الأمل في أن يكون، بعد ما أودع فيه من بيانات معبراً عن الحالة الحقيقية للبضائع.

وجاء أول نداء لتعديل الاتفاقية في مطلع الستينات من أكثر ذوى الشأن رضاء عنها، وهم ملاك السفن الإنجليز، وذلك في أعقاب صدور حكم مجلس اللوردات في قضية السفينة **Muncaster Castle** الذي أدان الناقل بالمسئولية، ورفض الدفع الذي تمسك به استناداً إلى أن الضرر حدث بسبب " عيب خفى في السفينة لا تكشف عنه العناية الواجبة وهو من أسباب الإعفاء المنصوص عليها في المادة الرابعة من الاتفاقية، واقلق الناقلون تشدد المحكمة في تفسير هذا النص، وعقدوا الاجتماعات في نواديهم لمناقشة هذا الحكم وغيره من مسائل الاتفاقية، وقرروا المطالبة بتعديلها دون أن يلقي مطلبهم بادئ الأمر آذاناً صاغية لدى ملاك السفن في الدول الأخرى، ثم أخذت " اللجنة البحرية الدولية (IMC) International Maritime Committee " الأمر على عاتقها، وتقدمت في مؤتمر استكهولم عام ١٩٦٣م بجملة مقترحات للتعديل، كان

أهمها اقتراح بتعديل المادة (١٠) التي تتكلم في نطاق تطبيق الاتفاقية بإيجاز مغل، واصطدم اقتراح التعديل بمعارضة شديدة كانت ترى أن من شأن إدخال تعديلات على الاتفاقية تفويض التوحيد التشريعي الذي حققته، إذ ستقسم الدول المصدقة على الاتفاقية والمنظمة إليها إلى طائفة تقبل التعديل وتصدق عليه، وطائفة ترفض التعديل وتتشبث بالاتفاقية في صورتها الأصلية، فيعود التثنت التشريعي، ويعود في أذياه تنازع القوانين، ويفقد النقل البحري الاستقرار القانوني الذي ظل ينعم به في كنف الاتفاقية حقه طويلاً من الزمن، وانتهى المؤتمر إلى ترجيح مبدأ التعديل، وأعد جملة توصيات على مؤتمر القانون البري في دورته التالية، وكانت الدورة الحادية عشر المقرر عقدها خلال شهر مايو ١٩٦٧ م بمدينة استكهولم، وناقش هذا المؤتمر التعديلات المقترحة، ولكنه لم يتخذ قراراً بسبب عدم الاتفاق على الشكل الذي تصدر فيه هذه التعديلات، وأرجا القرار إلى الدورة الثانية عشر التي كان مقرراً عقدها خلال شهر فبراير ١٩٦٨ م بمدينة بروكسل، وفي هذه الدورة تم الاتفاق على التعديلات وعلى إصدارها في شكل بروتوكول تم التوقيع عليه في الجلسة الختامية بتاريخ ٢٣ فبراير ١٩٦٨ م.

وفي سنة ١٩٦٨ م أنشئت لجنة قانون التجارة الدولية التابعة للأمم المتحدة للعمل على توحيد القواعد التي تسري على التجارة الدولية، وتنسيق الجهود التي تبذل في المنظمات الدولية لهذا الغرض، واشتغلت اللجنة في دورة الانعقاد الأولى بوضع برنامج عملها للسنوات التالية، واختيار الموضوعات التي ينبغي أن تكون لها أولوية البحث، واختارت اللجنة جملة موضوعات لم يكن من بينها النقل البحري.

وفي دورة الانعقاد الثانية (مارس ١٩٦٩م) قررت اللجنة إدراج موضوعات نقل البضائع بالبحر ضمن موضوعاتها الأولية، وأنشأت مجموعة عمل من إحدى وعشرين دولة من بينها مصر لإعداد مشروع اتفاقية دولية في هذا الشأن لتحل محل اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤م، وبرتوكول عام ١٩٦٨م المعدل لأحكامها، وكان مصدر الافراح مؤتمر التجارة والتنمية الذي قرر أن الاتفاقية غير صالحة لإقامة توازن مقبول بين مصالح الدول الناقلة ومصالح الدول الشاحنة وأغلبها من الدول النامية التي تنفق مبالغ طائلة في نقل ما تصدره من منتجات وما تستورده من سلع لازمة للتنمية، كما أن تطور عمليات النقل البحري وفقا للتكنولوجيا الحديثة صار يقتضى إعادة النظر في تنظيم العلاقات القانونية الناشئة عن العقد الذي يتم بموجبه هذا النقل.

وعقدت مجموعة العمل ثماني دورات أعدت خلالها مشروع اتفاقية جديدة أقرته لجنة قانون التجارة الدولية في دورتها التاسعة (مايو ١٩٧٦م) وأوصت الجمعية العامة للأمم المتحدة بتوجيه دعوة إلى عقد مؤتمر دبلوماسي لمناقشة المشروع.

واستجابت الجمعية العامة لهذه التوصية وقررت دعوة المؤتمر إلى الانعقاد خلال عام ١٩٧٨م بمقر الأمم المتحدة بنيويورك أو بأى دولة توجه حكومتها دعوة إلى الأمين العام للأمم المتحدة لعقد المؤتمر بها، وتلقى الأمين العام دعوة من حكومة جمهورية ألمانيا الاتحادية (ألمانيا الغربية) لعقد المؤتمر بمدينة هامبورج، وهي المدينة ذات الشأن الكبير في المعاملات البحرية، والماضي العريق في إرساء قواعد القانون البحري، وانعقد المؤتمر بمدينة هامبورج في الفترة من ٦ إلى ٣١ مارس ١٩٧٨م، وحضرته سبع وتسعون دولة من بينها مصر، كما حضره عدد

كبير من المراقبين يمثلون منظمات دولية معنية بشئون النقل البحري والتأمين البحري والتجارة الدولية بوجه عام.

والمأمول أن تدرك الدول خطورة هذا الوضع فتقبل على اتفاقية هامبورج وتهجر ما عداها، لأنها أكثر الاتفاقيات ملائمة لفلسفة المجتمع الدولي الحديث التي تنادي بالأخذ بيد الدول النامية ومعاونتها على تحسين ظروفها الاقتصادية والاجتماعية، ولأنها تضع في اعتبارها التطور التكنولوجي الذي لم تعد معه مخاطر البحر بالشيء الذي لا يقهر، ولا المسافات الشاسعة بمانع يحول دون مالك السفينة والاتصال بربانها وتبليغه ما يرى من تعليمات. ثم أن الاتفاقية تعبر بصدق عن الضمير الدولي، إذ وضعت في كنف الأمم المتحدة، وناقشها مؤتمر واسع النطاق حضرته دول من كل القارات، وتمثل كل المصالح، وسادته رغبة صادقة في التعاون على بلوغ حلول متزنة تغير من الوضع القائم دون إفراط في زيادة أعباء الناقلين أو تفريط في حماية الشاحنين.

وقد ألزمت هذه الاتفاقية كل دولة تصدق أو تنضم إليها بالانسحاب من اتفاقية بروكسل ومن بروتوكولها على الأكثر في مدة خمس سنوات (مادة ٣١).

وتسري بالنظر إلى الدولة التي تصدق عليها أو تنضم إليها بالنسبة إلى هذه الدولة من اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء مدة قدرها سنة من تاريخ إيداع وثائق تصديق أو انضمام هذه الدولة.

وتلتزم كل دولة متعاقدة بتطبيق أحكام الاتفاقية على عقود النقل البحري للبضائع التي تبرم من تاريخ نفاذ الاتفاقية بالنظر إليها (مادة ٣٠). (١)

المطلب الأول

سند الشحن في القانون البحري

تعريف سند الشحن

تعتبر وثيقة الشحن هي المستند الأكثر أهمية بالقياس لباقي المستندات، فجرى نص المادة ١٩٩ من قانون التجارة البحرية المصري على أن: " الناقل يصدر بناء على طلب الشاحن عند استلام البضائع سند شحن ". وعلى هذا فسند الشحن عبارة عن إيصال يصدر من الناقل أو الربان بتسلمه البضائع على ظهر السفينة، ومن ثم فهو دليل لإثبات واقعة الشحن، وأيضاً لإثبات عقد النقل البحري ذاته وليس لصحته (٢)، فسند الشحن هو عقد أو وثيقة مبرمة بين الناقل والشاحن، ويصدر عادة بعد أن يتم شحن البضائع على السفينة لإثبات واقعة الشحن ذاتها.

أو هو عقد نقل بمقتضاه يلتزم شخص - مقابل أجر معلوم بتوصيل بضائع من مكان إلى مكان وتسليمها هناك.

أو هو وثيقة يوقعها ويصدرها الناقل أو من يمثله ويسلمها إلى الشاحن أو من يمثله عند تقديم الأخير للبضائع المطلوب شحنها، سواء تم تسليم هذه البضائع على ظهر السفينة، أو في مخازن الناقل، أو عند أي

(١) د. على جمال الدين عوض: النقل البحري للبضائع ص ٦١٧ وما بعدها بند ٦١٠ وما بعده

(١) د. محمد إبراهيم موسى: سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة للنشر طبعة ٢٠٠٥ م، ص ٦٤.

نقطة يتفق عليها الطرفان لاستلام البضائع بسند الشحن، ويتم ذلك مقابل أجر لنقل هذه البضائع من ميناء أو نقطة الشحن إلى ميناء الوصول.

أو هو إيصال معتمد عن البضائع التي شحنت على السفينة يوقع عليه الشخص الذي سيقوم بالنقل (الناقل) أو وكيله أو ربان السفينة، ويحدد في هذا السند شروط وأجرة النقل (النولون) وكيفية دفعه، وقدره،

وحجم البضائع، ومكان تسليمها، ومن الذي سيتسلمها. (١)

أو هو المحرر الذي يثبت تحميل البضائع على السفينة والتعهد بنقلها إلى المرفأ المعين (ميناء الوصول) مع بيان الشروط التي يخضع لها ذلك النقل. (٢)

بيانات سند الشحن في القانون البحري

يتضمن سند الشحن عادة بيانات تكتب على وجهه في فراغات تركت لهذا الغرض، أما شروط سند الشحن فهي تكون عادة مطبوعة على ظهره، وسندات الشحن تطبع عادة على ورق له مساحة معروفة بـ A٤ طبقاً لتوصيات غرفة الملاحة الدولية (٣) وهو الشكل المستعمل على نطاق واسع من قبل الخطوط الملاحية على المستوى الدولي.

(١) د. أحمد غنيم: سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية من الوجهة المصرفية القانونية، العملية ص ١٥ دار النهضة العربية.

(٢) د. مصطفى كمال طه: القانون البحري الجديد ص ٢٥١ بند ٣٣٩، د. على البارودي: مبادئ القانون البحري ص ١٣٤ بد ١١٩، د. عبد الفضيل محمد احمد القانون الخاص البحري ص ٢٣٠ بند ٢٨٤

(٣) وقد صدر في مصر القرار الوزاري رقم ٣٠ لسنة ١٩٩٩ بتاريخ ١٩٩٩/٣/٨م بشأن تولى قطاع النقل البحري الإشراف على غرف الملاحة في الموانئ المصرية وهي غرفة ملاحية الإسكندرية وغرفة ملاحية بورسعيد وغرفة ملاحية البحر الأحمر وغرفة ملاحية دمياط، كما حدد القرار اختصاصاتها ومواردها

(٤) د. احمد حسنى عقد النقل البحري ص ٤٢

واللغة الإنجليزية هي السائدة في الاستعمال، وسندات الشحن التي تصدرها الشركات المصرية مطبوعة باللغة الإنجليزية، وتكتب بياناتها بهذه اللغة. ولا شك أن خلافات كثيرة تثور أمام المحاكم حول ترجمة بيانات وشروط سندات الشحن إلى اللغة العربية. (٤)

نصت المادة (٢٠٠) من القانون البحري المصري على أنه " يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص:

(أ) اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه.

(ب) صفات البضائع كما دونها الشاحن، وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعه عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعه فيها.

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

(د) اسم الربان.

(هـ) ميناء الشحن وميناء التفريغ.

(و) أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول.

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

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

يلاحظ على هذه النصوص:

* أن تعداد المادة ٢٠٠ من القانون البحري للبيانات التي تذكر في سند الشحن، هو تعداد ورد على سبيل المثال لا الحصر، فيمكن أن يضاف إليها، وهو ما يستفاد من عبارة " على وجه الخصوص "، ولا يترتب على إهمال ذكر بعض البيانات البطلان وإنما لا يستطيع السند

بداهة أن يقوم بدوره في الإثبات إلا في نطاق البيانات التي يتضمنها، كما لا يستطيع أن يقوم بوظيفته الاقتصادية كأداة للتعامل على البضائع أثناء وجودها في الطريق إلا إذا كانت البيانات الخاصة بها كاملة. (١)

- يكفي أن يذكر السند وزن الطرود أو حجمها فيغني ذكر أحد البيانيين عن الآخر.
- حالة البضائع الظاهرة لا تقبل أي تحفظ لأنها ظاهرة، بعكس حالة البضائع الداخلية إذ لا صفة للربان في فحصها ولا في ذكرها.
- أن كل بيان منها مقصود به إثبات واقعة أو حالة معينة، فإذا نقص منها بيان فلا يبطل السند وإنما يعجز عن أداء دوره بالنسبة لما يثبتته هذا البيان بالذات.
- العلامات الموضوعة على البضائع إذا لم تكن كافية لتعيينها، أو لم تكن بحيث يمكن قراءتها حتى نهاية الرحلة فهذا خطأ من الشاحن يرهقه في الإثبات إذا زالت هذه البيانات أثناء الرحلة، فيصبح عليه عند الوصول إثبات ذاتية بضائعه ما لم يكن زوالها بفعل من الناقل أو تابعيه.
- النص لم يوجب توقيع الشاحن، ولا يجوز كمبدأ عام أن يتمسك الناقل بشروط غير واردة في الشروط العامة للنقل إلا إذا أثبت أن الشاحن كان يعلمها أو أنها ارتقت إلى مرتبة العادة الاتفاقية. (٢)

(١) د. على جمال الدين عوض: النقل البحري للبضائع ص ٤٦٣ بند ٤٦٣، د. أحمد حسنى عقد النقل البحري ص ٤٢ بند ٥٠، د. حسين الماحي: القانون البحري ص ٢٠٩ بند ٢٩٠.

(٢) على جمال الدين عوض: النقل البحري للبضائع ص ٤٦٢، ٤٦٣ بند ٤٦٢.

وعلى ذلك، فالبيانات التي تطلبها المادة المذكورة والتي تدرج في سند الشحن هي:

أ - اسم الناقل والشاحن والمرسل إليه، وعنوان كل منهم:

يذكر في سند الشحن اسم الناقل، وهو مصدر السند المرتبط مع الشاحن بعقد النقل سواء كان مالكاً للسفينة أو مستأجراً لها، وكذا اسم الشاحن أو الوكيل الذي يعمل لحسابه، وإذا كان الشاحن يعمل كوكيل فيجب أن يبين ذلك في السند وإلا اعتبر كأصيل.

وإغفال اسم الناقل البحري قد يفضي إلى مشاكل عديدة في تعيين الناقل المتعاقد، في حالة توقيع الربان لسند الشحن^(١). ففي هذا الفرض يصدر سند الشحن خالياً من ذكر اسم الناقل البحري، وإذا وقع الربان دون أن يفصح عن الشخص الذي ينوب عنه، فقد يدق الأمر في شأن تحديد الناقل الذي تعاقد مع الشاحن فالربان نائب قانوني عن مجهز السفينة، وقد يختلف شخص المجهز عن شخص الناقل البحري كما في حالة تأجير السفينة بالمدة، وإعمالاً للأوضاع الظاهرة يتعين القول باعتبار المؤجر المجهز ناقلاً متعاقداً مع الشاحن، بل أكثر من ذلك إذا كان الشاحن يجهل واقعة إيجار السفينة وغالباً ما يجهلها فقد يتمسك بالقرينة التي تتضمنها المادة ٧٨ من قانون التجارة البحرية المصري وبموجبها

(١) يؤدي تجهيل اسم الناقل وعدم إبرازه إلى السماح بالرجوع على المالك حتى لو كان الناقل مستأجر للسفينة أو مستأجراً من الباطن وذلك حماية للمرسل إليهم، واستناداً إلى الوضع الظاهر - د. مختار احمد بريوي: قانون التجارة البحرية هامش ص ٣١٩.

(٢) د. هاني دويدار: الوجيز في القانون البحري ص ٤٤.

(٣) د. أسامة عبد العزيز: التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات ص ١١٧، ١١٨.

يعتبر المالك مجهزا لها ويتعين على المالك إقامة الدليل على أن شخصاً آخر قد اكتسب وصف المجهز. (١)

وكذلك إدراج اسم المرسل إليه إذا كانت البضائع مرسلة إلى غير الشاحن، ويجب بيان عنوان كل من الناقل، والشاحن، والمرسل إليه، وتبدو أهمية عنوان الشاحن أو المرسل إليه حتى يتثنى للربان إخطاره بوصول البضائع. (٣)

ب - صفات البضائع كما دونها الشاحن:

وهذا البيان من أهم البيانات التي يجب أن يتضمنها سند الشحن فهو يحدد مدى التزام الناقل، وحدود مسئوليته عند هلاك البضائع أو تلفها، ويجب أن تعين البضائع في السند تعييناً نافياً للجهالة، ليس فقط من حيث نوعها، وإنما يجب أيضاً ذكر العلامات التي تميزها عن غيرها من البضائع، ووصف حالتها وشكلها الظاهر، فيجب أن يتضمن سند الشحن صفات البضائع كما دونها الشاحن، وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوععة عليها، ويجب أن تكون هذه العلامات كافية لتعيين البضائع وأن توضع بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة، وذلك حتى يتسنى تحديد المطابقة والتأكد من أن البضائع المشحونة هي التي يتم تسليمها في نهاية الرحلة، كما يجب بيان الحالة الظاهرة للبضائع، والحالة الظاهرة للأوعية التي تحتوي عليها. (٢)

وهذا البيان الذي اشترطته معاهدة بروكسل وكذا اتفاقية هامبورج لتعيين البضائع المنقولة تعييناً كافياً، وبيان أوصاف البضائع بيان جوهري

(١) د. محمد بهجت قايد العقود البحرية ص ٥٩ بند ٨١، د. مختار احمد بريري: قانون التجارة البحرية ص ٣١٩، ٣٢٠ بند ٣١٥، د. على جمال الدين عوض: النقل البحري للبضائع ص ٤٦١ بند ٤٦١.

(٢) د. أسامة عبد العزيز: التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات ص ١١٨ بند ٢٥.

يتعذر معه على الناقل البحري عند إغفاله إثبات أن البضائع المسلمة مطابقة للبضائع الموصوفة في سند الشحن (٢)

ج - اسم السفينة:

من البيانات الجوهرية التي يجب أن يتضمنها سند الشحن اسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه، ومعنى ذلك أنه لا محل لذكر اسم السفينة إذا صدر السند قبل الشحن، وهو ما يجرى عليه العمل كثيراً لتمكين الشاحن من إرسال السند إلى المرسل إليه قبل شحن البضائع، بيد أن السند الذي يصدره الناقل في تلك الحالة لا يكون سند شحن بل سند برسم أو لأجل الشحن، واسم السفينة يشمل بيان حمولتها وجنسياتها وذلك لتمكين الشاحن من التعرف بسهولة على السفينة التي تم عليها نقل بضائعه حتى يتمكن من الاستعلام عن ميعاد وصولها واستلام بضائعه بسهولة ويسر في ميناء الوصول (١).

د - اسم الريان:

يجب أن يذكر في سند الشحن اسم الريان وتوقيعه إذا كان هو مصدر السند، وإذا كان سند الشحن صادراً من الوكيل البحري للناقل فيجب أن يبين اسمه وأنه يوقع السند كوكيل (٢).

هـ - ميناء الشحن وميناء التفريغ:

يجب أن يتضمن سند الشحن اسم الميناء الذي يتم فيه شحن البضائع على السفينة وبدأ سفرها، وكذلك اسم ميناء التفريغ (الوصول) الذي يجب أن تقصده هذه السفينة التجارية، وهذه البيانات ضرورية

(١) د. محمد بهجد قايد: العقود البحرية ص ٦٤ بند ٨٨

(٢) د. احمد حسنى: عقد النقل البحري ص ٤٤ بند ٥١.

(٣) د. محمد بهجت قايد: العقود البحرية ص ٦٤، ٦٥ بند ٨٤.

(٤) د. هاني دويدار: الوجيز في القانون البحري ص ٤٥.

لتحديد خط سير السفينة وتحديد مقدار الأجرة المطلوبة من الشاحن أو المرسل إليه. (٣)

و - أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول:

يلاحظ أن المشرع لم يستوجب ذكر بيان الأجرة إلا إذا كانت مستحقة كلها أو بعضها عند الوصول، وفي هذا الفرض الأخير لا يلزم سوى ذكر الجزء المستحق منها. (٤)

ويجرى العمل على تسليم الناقل للشاحن إيصالاً بالأجرة إذا تم دفعها عند الشحن، ويفترض قبض الناقل للأجرة بكاملها عند الشحن إذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول طبقاً للمادة ٢١٩ من قانون التجارة البحرية.

ويترتب على ذلك أن الناقل لا يستطيع الاحتجاج باستحقاق الأجرة كلها أو بعضها في ميناء الوصول في مواجهة المرسل إليه أو الغير، ومع ذلك يجوز في العلاقة بين الناقل البحري والشاحن الاحتجاج باستحقاق الأجرة عند الوصول ومن باب أولى يجوز الاحتجاج باستحقاقها عند القيام بغض النظر عما تم ذكره في سند الشحن، والفرض هنا أن سند الشحن لا يتضمن أدنى بيان يتعلق بالأجرة.

والواقع أن العمل يجرى على ذكر بيان الأجرة سواء كانت مستحقة عند القيام أو مستحقة عند الوصول، كما يجرى العمل على تسليم الناقل للشاحن إيصالاً بالأجرة إذا تم دفعها عند الشحن، ويعين هذا الإيصال الشاحن في إثبات واقعة الوفاء بالأجرة، وفي كل الأحوال يقع على عاتق الناقل البحري إثبات عدم قيام الشاحن بدفع أجرة النقل (١)

(١) د. أسامة عبد العزيز: التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات ص ١١٨ بند ٢٠.

ز - مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت:

يجب أن يذكر في سند الشحن مكان إصداره، وتاريخ إصداره وهو عنصر هام يجب على الناقلين ووكلائهم أن يبذلوا عناية فائقة في إثباتهم لبيان:

(١) تاريخ استلام البضائع من أجل شحنها (عندما يصدر سند من أجل الشحن).

(٢) تاريخ شحن البضائع فعلا على ظهر السفينة للتفرقة بين سند

الشحن " مشحون " والسند برسم الشحن.

(٣) تاريخ الإبحار.

(٤) التحقق من وفاء البائع بالتزامه بتسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه في حالة البيوع البحرية. (١)

(٥) وتظهر أهمية التاريخ في أن فتح الاعتمادات المستندية مشروط بهذا السند، وقد يتم تقديم التاريخ ليقع تاريخ السند مغطى بفترة الاعتماد وهذا يعتبر خطأ جسيماً يثير مسؤولية مشتركة للناقل والشاحن في مواجهة المتلقي. (٢)

ومن الأهمية بمكان أن تكون هذه البيانات واقعية وحقيقية، ويجب على مصدر سند الشحن ألا يذكر عن عمد بياناً كاذباً من أجل مساعدة شاحن ما بشأن مشكلة خطاب اعتماد.

(١) د. محمد بهجت قايد: العقود البحرية ص ٦٥ بند ٩٠.

(٢) د. مختار احمد بريري: قانون التجارة البحرية هامش ص ٣٢٠

(٣) د. احمد حسني: عقد النقل البحري ص ٤٤.

فسند الشحن العادي (مشحون) يجب ألا يحمل تاريخاً سابقاً على التاريخ الذي وضعت فيه البضائع على ظهر السفينة، وقد جرت العادة في بعض الموانئ على أن تؤرخ سندات الشحن كلها باليوم الأخير للشحن نظراً لعدم وجود سجل خاص لكل عنبر من عنابر السفينة.

وإثبات تاريخ غير صحيح على سند الشحن البحري مع العلم بعدم صحته يعتبر غشاً يؤدي إلى إبطال السند أو جعله عديم القيمة في أيدي البنوك. (٣)

وبالنسبة لعدد نسخ السند فيجب التنويه منذ البداية على أن الناقل لا يصدر سوى سند شحن واحد عن كل عقد نقل يبرمه مع الشاحن، وإن تعددت نسخ سند الشحن فلا نكون إلا بصدد عقد نقل واحد وسند شحن واحد، ولو كانت نسخه نسخاً أصلية.

وتقضى المادة ٢٠٢ فقرة (١) من القانون البحري بأن يحرر سند الشحن من نسختين أصليتين على الأقل تسلم أحدهما إلى الشاحن وتبقى الأخرى ويذكر فيها أنها غير قابلة للتداول، ويجوز أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ موقعة (م ٢٠٢ فقرة ٣) درعاً لمخاطر الضياع والسرقة، وبوجه خاص في أوقات الحروب والأزمات الدولية، فيعطى الشاحن عدة نسخ من سند الشحن يحتفظ بواحدة منها ويرسل الباقي للمرسل إليه بطرق مختلفة زيادة في ضمان وصولها إليه.

وتنص المادة ٢٠٢ فقرة (٣) على أنه إذا حرر من سند الشحن عدة نسخ يذكر في كل واحدة منها عدد النسخ التي حررت، وفي هذه الحالة تقوم النسخة الواحدة مقام الجميع، كما أن الجميع يقوم مقام نسخة واحدة، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل، وجرت العادة على أن يحمل سند الشحن هذه

الصيغة " حرر من كذا نسخة والتسليم بمقتضى إحداها يلغي ما عداها من النسخ " (١)

ج - حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجرى بهذه الكيفية:

فيجب بيان أن البضائع مشحونة على السطح وقد نصت المادة ٢١٦ من القانون البحري على أنه لا يجوز للناقل شحن بضائع على سطح السفينة إلا في حالتين، الأولى: إذا أذن له الشاحن في ذلك كتابة أي بالاتفاق بين طرفي العقد، الثانية: إذا كان القانون المعمول به في ميناء الشحن أو العرف الجاري في هذا الميناء يلزم بالشحن على السطح بالنسبة لنوعية البضائع المنقولة، وأوجب المادة المذكورة في جميع الأحوال أن يذكر في سند الشحن أن البضائع مشحونة على السطح، ولهذا البيان أهمية كبيرة إذ يترتب على إغفال ذكره في سند الشحن عدم تمتع الناقل بالإعفاء من المسؤولية الوارد في المادة ٢٣١ من القانون البحري و التي تنص على أنه " لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التي يذكر في سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل " فحتى يستفيد الناقل من هذا الإعفاء يجب توافر شرطين:

الأول: أن يذكر في سند الشحن أن الشحن على السطح.

والثاني: أن يثبت الناقل أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، وهو ما يقتضي أن تكون البضائع قد نقلت فعلا على

السطح فإذا تخلف شرط من هذين الشرطين فإن الناقل لا يتمتع بهذا الإغفاء. (١)

طبيعة بيانات سند الشحن.

عددت المادة ٢٠٠ من قانون التجارة البحرية المصري ما يذكر في سند الشحن من بيانات وقد بدأت المادة بعبارة " يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص " وكما قالت المذكرة الإيضاحية للمشروع أن هذا التعداد ورد على سبيل المثال لا الحصر، وأن إهمال ذكر بعض هذه البيانات لا يترتب عليه البطلان، وإن كان لا يمكن سند الشحن من القيام بدوره في الإثبات كما لا يمكنه من القيام بوظيفته الاقتصادية كأداة للتعامل على البضائع أثناء وجودها في الطريق.

وعلى منطبق القانون البحري ومذكرته الإيضاحية فإن البيان الوارد في الفقرة "ب" من المادة ٢٠٠ والخاص " بصفات البضائع كما دونها الشاحن، وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعه عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعه فيها "، هذا البيان ليس وجوبيا فقد يثبت في السند أو لا يثبت، ولا يوجد سبب يدعو القانون إلى هذا الاتجاه رغم ما قررته المذكرة الإيضاحية أن إغفال هذا البيان يضعف من دور سند الشحن في القيام بوظائفه، ولا شك أن معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ تفصل القانون البحري في هذا المقام، فقد جاءت المادة ٣ فقرة ثالثاً تدل دلالة واضحة على مقدار العناية التي وجهتها إلى تزويد سندات الشحن بقيمة انتمائية بنصها على البيانات الخاصة بالبضائع والتي يلتزم الناقل بإثباتها في سندات الشحن بناء على ما يقدمه له الشاحن من بيانات

(١) د. أحمد حسني: عقد النقل البحري ص ٤٣ وما بعدها بند ٥١.

ومعلومات، فالناقل يلتزم طبقاً لهذه المادة أن يثبت في سند الشحن مع البيانات المعتادة مثل اسم الشاحن والمرسل إليه واسم السفينة يلتزم بأن يثبت البيانات الآتية:

(أ) العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع وذلك طبقاً لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر.

(ب) عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن على حسب الأحوال طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة.

(ج) حالة البضائع وشكلها الظاهر. ومع ذلك فليس الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ملزماً بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عدد أو كمية أي وزناً إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها.

والواقع أن القانون البحري تعمد بقدر المستطاع الابتعاد عن عبارات واصطلاحات معاهدة بروكسل فضلاً عن أحكامها، ورغم ما قيل عن سوء صياغة معاهدة بروكسل فإن المادة ٣ / ثالثاً المشار إليها تفضل في صياغتها وفيما تضمنته من أحكام عن المادة ٢٠٠ من القانون البحري المصري.

وقد وقع القانون في تناقض عندما نص في المادة ٢٠١ على أنه يجب أن تكون العلامات الموضوعية على البضائع كافية لتعيينها، وأن توضع بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة، إذ بصرف النظر عن

عدم الدقة في صياغة هذه المادة فإن حكمها مستوحى من العبارة الأخيرة للمادة ٣ / ثالثاً / أ من معاهدة بروكسل لسندات الشحن والتي تقول: على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المتعلقة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية الرحلة " ولا شك أن هذا النص الأخير يفضل نص المادة ٢٠١ من القانون البحري من نواح كثيرة، ووجه التناقض أن القانون أوجب أن تكون العلامات الموضوعة على البضائع كافية وأن تبقى مقروءة، في حين أنه لم يوجب ذكر هذه البيانات في سند الشحن على خلاف المعاهدة.

والخلاصة أن القانون البحري لم يذكر بيانات معينة يلتزم الناقل بإثباتها في سند الشحن، وإنما أورد في المادة ٢٠٠ منه عدة بيانات ذكرت على سبيل المثال لا الحصر يمكن أن يضاف إليها ويجوز إغفال بعضها، حتى ولو كان هذا الإغفال سيضعف دور سند الشحن في الإثبات، وفي القيام بوظيفته الاقتصادية كمستند ممثل للبضائع، ويقوم مقامها وعلى هذا يكون القانون قد جاء مخالفاً لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤م في هذا الخصوص. (١)

وظيفة سند الشحن في القانون البحري:

لم ينشأ سند الشحن أصلاً ليكون أداة لإثبات عقد النقل، وإنما ليكون أداة لإثبات عملية شحن البضائع، ولذلك جرى العمل على تحرير هذا السند بعد شحن البضائع على السفينة، حتى في الفروض التي يتم فيها التعاقد بين المجهز وصاحب البضائع بمشاركة إيجار، وذلك ما قصد المشرع تقنينه في المادة ١٩٩ بحري فبعد أن قضى في الفقرة الأولى من

(١) د. أحمد حسني: عقد النقل البحري ص ٣٠ وما بعدها بند ٤٠ وما بعده

تلك المادة بأن يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسليم البضائع سند الشحن، أجاز للناقل، في الفقرتين الثانية والثالثة من ذات المادة، أن يسلم الشاحن إيصالاً بتسليم البضائع قبل شحنها، وأن يستبدل سند الشحن بذلك الإيصال بناء على طلب الشاحن بعد وضع البضائع في السفينة وفي هذا الإطار يعد السند بمثابة إيصال من الناقل بإتمام عملية شحن البضائع على سفينته، على أن وظيفة سند الشحن تطورت فيما بعد ليصبح أداة لإثبات عقد النقل في الأحوال التي لا يتم فيها التعاقد بموجب مشاركة إيجار، ولذلك يكفي السند لتحقيق مقصود المادة ١٩٧ من القانون البحري التي تقضي بأن عقد النقل البحري لا يثبت إلا بالكتابة، ولما كان سند الشحن يدل على إتمام عملية شحن البضائع، وهو بذلك يعتبر تعهداً من الناقل بأنه يحوز - بواسطة الربان، البضائع المذكورة في سند الشحن لحساب من يحمل هذا السند، فإن حيازة سند الشحن أصبحت تعني في الوقت ذاته حيازة البضائع المبينة فيه.

ومما تقدم يتضح أن سند الشحن يؤدي في العمل الوظائف الآتية:

أ- يعتبر أداة لإثبات عملية شحن البضائع.

ويتضمن بياناً بمقدار البضائع المشحونة وحالتها عند وضعها على ظهر السفينة، ولهذا تشترط المادة ٢٠٠ فقرة ثانية من القانون البحري بأن يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص صفات البضائع كما دونها الشاحن، وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها، أو حجمها، أو العلامات المميزة الموضوعية عليها، وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعية فيها.

ب - يعتبر وسيلة لإثبات عقد النقل.

ويعتبر عقد نقل البضائع بحراً من العقود الرضائية التي لا يحتم القانون إفراغها في شكل معين، وإنما يلزم إثبات العقد بالكتابة (م ١٩٧ بحري) وذلك استثناء من قاعدة جواز الإثبات بالبينة في المسائل التجارية، ولا يقوم مقام الكتابة في الإثبات سوى الإقرار أو اليمين. (١)

ج - يمثل سند الشحن ملكية البضائع.

استقر العرف التجاري البحري على أن سند الشحن يمثل البضائع ويعتبر وثيقة ملكيتها Document Of Title ومن ثم فإن نقل ملكية هذا السند إلى شخص معين يؤدي إلى نقل ملكية البضائع والحق في تسلمها في ميناء الوصول إلى هذا الأخير، إذ لا يمكن تسليم البضائع إلا لمن يتقدم إلى الربان بسند الشحن بوصفه حاملاً شرعياً لهذا السند، وتلك الأحكام التي استقرت في العمل قننها تقنين التجارة البحرية المصري، فالمادة ٢٠٢ منه تقضى بتحرير نسختين من سند الشحن تسلم إحداها إلى الشاحن بعد أن يوقعها الناقل أو من ينوب عنه، وتعطى هذه النسخة لحاملها الشرعي الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها، ويكون حاملاً شرعياً لسند الشحن. (٢) وهو ما جرى عليه قضاء النقض البحري. (٣)

ويلزم لاعتبار السند ممثلاً للبضائع توافر ثلاثة شروط:

الشرط الأول: أن يكون سند الشحن نافذاً على الربان مخولاً المستفيد منه حق التصرف في البضائع أو المطالبة بها ويتضمن حق المطالبة بالبضائع حق المطالبة بتعويض عن تلفها أو هلاكها، لأن التعويض وسيلة للتنفيذ غير المباشر للالتزام بالتسليم.

(١) د. جلال وفاء محمدين: دروس في القانون: البحري المصري الجديد ص ٢٤٦

(١) د. محمود سمير الشرقاوي: القانون البحري ص ٣٣٧ وما بعدها بند ٤٣٨.

(٢) الطعن رقم ٣٢٦ لسنة ٥٩ ق جلسة ١٤ / ١٢ / ١٩٩٥ س ٤٨ ج ٢ ص ١٣٨٠.

الشرط الثاني: أن يعين البضائع على وجه دقيق لأن الحيازة لا يمكن أن ترد على أشياء غير محددة.

الشرط الثالث: لا يعتبر ممثلاً للبضائع إلا السند الأذني والسند لحامله، أما السند الاسمي فلا يعتبر كذلك، لأن الحيازة بطريق السند تفترض أن من يتلقى السند يتلقى كذلك حقاً في التصرف في حيازتها، وحقاً ضد الربان في المطالبة بالبضائع، أي يتلقى الحيازة ذاتها بتلقيه السند، فإذا أمكن أن ينتقل حق مطالبة الربان دون أن ينتقل السند لكان السند غير ممثل للبضائع، ولم يكن إلا أداة إثبات، ولذلك يلزم أن يكون الحق في المطالبة بالبضائع لصيقاً بالسند، بحيث يعتبر الربان حائزاً لحساب المستفيد من السند، وليس حائزاً لحساب شخص معين بذاته، وبعبارة أخرى أن الحيازة الشرعية للسند هو شرط ضروري لحيازة البضائع، وهو شرط كاف، فإذا كان السند اسماً فذلك لا ينفي أن الربان يحوز البضائع لحساب الشخص الوارد اسمه بالسند، ولكن ليس لأنه حائز للسند بل لأنه الطرف المتعاقد معه في عقد النقل أو لأنه محال إليه أي دون تدخل السند. (١)

هذا فضلاً عن أن سند الشحن يعتبر الوثيقة الأساسية التي تعتمد عليها البنوك في فتح الاعتمادات المستندية لعمالها في البيوع البحرية ويستوى في ذلك أن يكون البيع فوب (F.O.B) أو سيف (C.I.F). (٢)

أطراف سند الشحن:

كانت المادة (٣٦) من التقنين البحري القديم تقضى بأن الربان مسئول عن البضائع التي يتسلمها في عهده، وعليه أن يعطى بها سنداً يسمى سند الحمولة، وكانت المادة (١٠٠) من ذات التقنين تقضى بأن

(١) د. احمد غنيم: سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية ص ١٩ .

(٢) د. محمد بهجت قايد: العقود البحرية ص ٥٨، ٥٩ بند ٧٩

يكتب من سند الشحن أربع نسخ أصلية، نسخة منها للشاحن، ونسخة للمرسل إليه، وثالثة للربان، ونسخة أخيرة للناقل، وبأن يوقع كل من الشاحن والربان على النسخ الأربع المذكورة خلال أربع وعشرين ساعة بعد الشحن، ومع ذلك جري العمل على تحرير نسختين فقط من سند الشحن إحداهما للربان والأخرى للشاحن يرسلها للمرسل إليه ليتسلم البضائع بمقتضاها، وجرى العمل أيضا على الاكتفاء بتوقيع الناقل أو من ينوب عنه، وقد قنن قانون التجارة البحرية هاتين القاعدتين في الفقرتين الأولى والثانية من مادته (٢٠٢) من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، واستجاب لحاجة العمل في بعض الأوضاع الخاصة فأجاز في الفقرة الثالثة من ذات المادة أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ، وتكون كل نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التي حررت وتقوم كل نسخة مقام الأخرى، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل.

ويبين مما تقدم أن سند الشحن يحرر أصلا بين الشاحن والناقل كدليل على استلام الأخير للبضائع المشحونة ولذلك يحرر بعد إتمام عملية الشحن. ويلاحظ أنه في الحالات التي يوقع فيها الربان على سند الشحن لا يكون الربان طرفا في عقد النقل بل نائباً عن الناقل الذي يكون الطرف الأصيل في عقد النقل المبرم مع الشاحن، وعلى ذلك لا يرتبط الربان مباشرة بالشاحن إذ لا تقوم بينهما أدنى علاقة قانونية أو تعاقدية وإنما يقوم الربان بتنفيذ عقد النقل بصفته تابعا للمجهز وممثلا له. (١)

(١) د. محمد فريد العريني، د. هاني دويدار: مبادئ القانون التجاري والبحري ص ٣٨٧ طبعة دار الجامعة الجديدة سنة ٢٠٠٣ م.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوي: العقود البحرية ص ٣٠ وما بعدها بند ٢٦.

أما المرسل إليه، الذي تتطلب المادة ٢٠٠ من القانون البحري ذكر اسمه وعنوانه في سند الشحن، فإنه متى كان شخصاً غير الشاحن أو وكيله، فإنه لا يعتبر في سند الشحن، إذ يعتبر المرسل إليه قانوناً من الغير بالنسبة إلى سند الشحن متى كان شخصاً آخر غير الشاحن ولا يجدى القول بغير ذلك، أو التمسك بنص المادة ٩٩ من التقنين البحري القديم أو المادة ٢٠٠ من التقنين الجديد، اللتان تقضيان بأن يذكر في سند الشحن اسم المرسل إليه وعنوانه، فالنصان واضعان في أن اسم المرسل إليه في سند الشحن ليس واجباً في جميع الأحوال وجرى العمل على عدم ذكره، إلا متى كان السند اسماً، بل إن ذكر اسم المرسل إليه ليس ممكناً في جميع الأحوال لأن شخص المرسل إليه يتغير تبعاً لتغير شخص العامل الشرعي لسند الشحن متى تم تظهير السند إن كان للأمر ، أو تغير حامله إن كان سنداً لحامله، وعلى ذلك فأطراف سند الشحن هما الناقل والشاحن.(٢)

وإذا كان عقد النقل البحري ثنائي الأطراف بين الناقل والشاحن ولا ينظر في تكوين العقد إلا بالنسبة لطرفيه، إلا أنه في حالة نقل البضائع قد تكون رسالة لشخص آخر غير الشاحن، فيتصور عقد النقل البحري ثلاثي الأطراف، ولكن يظل العقد ثنائياً ولا يدخل المرسل إليه كطرف في تكوين العقد بالرغم من أن عقد النقل البحري يعطيه بعض الحقوق تجاه الناقل، كما يلتزم المرسل إليه ببعض الالتزامات تجاه الناقل، وهذه خاصية ينفرد بها عند النقل البحري خلافاً للقواعد العامة.(١)

شكل سند الشحن في القانون البحري:

يتعدد شكل سند الشحن وذلك على التفصيل التالي:

أولاً: من ناحية الأشخاص الذين يصدر السند باسمهم

(١) د. فايز نعيم رضوان: القانون البحري ص ٢٩٨ بند

نصت المادة ٢٠٣ من القانون البحري على أنه:

(أ) يحرر سند الشحن باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله.

(ب) ويكون النزول عن سند الشحن الاسمي بإتباع القواعد المقررة بشأن حوالة الحق.

(ج) ويكون سند الشحن المحرر للأمر قابلاً للتداول بالتظهير، ويعتبر مجرد توقيع حامله على ظهر السند بمثابة تظهير ناقل للملكية، وتسري على هذا التظهير أحكام قانون التجارة ويتم تداول سند الشحن المحرر لحاملة بالمناولة.

(د) ويجوز النص في سند الشحن على حظر حوالتة أو تداوله.

كما نصت المادة ٢٠٤ من ذات القانون على أنه " يكون حاملاً شرعياً لسند الشحن المبين اسمه فيه أو المحال إليه إن كان السند اسماً، ولحامله إن كان السند لحامله أو مظهراً على بياض، والمظهر إليه الأخير إن كان السند للأمر وذكر فيه اسم المظهر إليه.

ويظهر من النص سالف الذكر أن طريقة تداول السند تتوقف على الشكل الذي يتخذه وقرر القانون ثلاث أشكال لسند الشحن إما اسمي، أو لأمر، أو لحامله.

الأول: سند الشحن الاسمي:

هو السند الذي يصدر باسم شخص معين، ولا يتخذ سند الشحن هذا الشكل عادة إلا متى كان الشاحن أو المرسل إليه شخصاً واحداً، وإعمالاً للفقرة الثانية من المادة ٢٠٣ من القانون البحري لا ينتقل الحق الثابت في السند الاسمي إلا بإتباع إجراءات حوالة الحق المدنية

المنصوص عليها في المادة ٣٠٥ من القانون المدني، فيلزم على ذلك إعلان المدين (الناقل أو الربان نيابة عن الناقل) أو قبوله للحوالة. (١)

الثاني: سند الشحن الأذني:

وهذا الشكل هو المنتشر في العمل لبساطة تحويل السند وهو السند الذي يصدر لأمر الشاحن، أو المرسل إليه، ويتم تداوله وفقاً للفقرة الثانية من المادة ٢٠٣ بحري بطريق التطهير، ويعتبر مجرد توقيع حامله على ظهر السند بمثابة تطهير ناقل للملكية، وتسرى على هذا التطهير أحكام قانون التجارة، والمقصود بتلك الأحكام على وجه الخصوص هو قاعدة "التطهير يظهر السند من الدفع" وهي تعنى هنا أنه لا يجوز للناقل أو الربان أن يحتج على المظهر إليه حسن النية بالدفع التي له قبل الشاحن. (٢) ولا يجوز للناقل أو الربان الاحتجاج في مواجهة المظهر إليه بالدفع التي له قبل الشاحن المظهر، إذ أن قاعدة

عدم جواز الاحتجاج بالدفع على الحامل حسن النية تنطبق على انتقال سند الشحن بطريق التطهير كما هو الحال في الأوراق التجارية أما إذا كان التطهير للتوكيل فإنه يخول المظهر إليه الحق في مطالبة الناقل بتسليم البضائع بوصفه ممثلاً للشاحن أو المرسل إليه، وتبعاً لذلك يجوز للناقل أن يحتج في مواجهته بما قد يكون له من دفع قبل الشاحن أو المرسل إليه. (٢)

الثالث: سند الشحن لحامله:

(١) د. محمد فريد العريني، د. هاني دويدار: مبادئ القانون التجاري والبحري ص ٣٨٨

(٢) د. جلال وفاء محمدين: دروس في القانون البحري المصري الجديد ص ٢٤٩.

(١) د. محمد فريد العريني، د. هاني دويدار: مبادئ القانون التجاري والبحري ص ٣٨٩.

(٢) د. حسين الماحي: القانون البحري ص ٢١٠ وما بعدها بند ٢٩٢ وما بعده.

هو السند الذي لا يصدر لإذن أو لأمر شخص معين، وإنما يذكر فيه أنه لحامله، وعندئذ يندمج الحق في الصك، ويعتبر حامل السند صاحب الحق في تسلّم البضائع، وتنتقل ملكية السند بالمناولة (مادة ٣٠٢ / ٣ بحري)، وهذا النوع نادر في العمل لأن فرصة ضياعه أو سرقة كبرى ومن ثم أيلولته إلى من ليس له حق في استلام البضائع. (٢)

ثانياً: من ناحية شحن البضائع:

الأول: "سند بتمام الشحن"

وهو الشكل الغالب في سندات الشحن ويصدر بعد تمام شحن البضائع على ظهر السفينة.

الثاني: سند " برسم الشحن "

كثيراً ما تقوم الخطوط المنتظمة أو ممثلوها باستلام البضائع من الشاحنين، وتخزينها في الميناء انتظاراً لشحنها بسفينة الخطوط حين وصولها، وفي هذه الحالة يعطى للشاحنين " سند برسم الشحن " والقاعدة أنه يجب تسليم هذا السند إلى مصدره لاستلام سند " بتمام الشحن " أو لختم السند برسم الشحن بما يفيد أن شحن البضائع قد تم فعلاً على ظهر السفينة.

ثالثاً: من ناحية التحفظات والملاحظات.

الأول: سند شحن نظيف

وهو السند الذي لا يتضمن أية شروط تحفظية بخصوص الحالة المعيبة للبضائع أو عيوب التخزين أو التغليف أو التعبئة.

الثاني: سند شحن مشروط

وهو سند شحن مؤشر عليه بعبارة مشروط حيث تدرج فيه ملاحظات بشأن البضائع، كأن تدون فيه ملاحظة مفادها أن " الوزن غير معروف " مثلا.

الثالث: سند شحن غير نظيف

وهو سند الشحن الذي يؤشر عليه بملاحظات مؤداها أن البضائع بها عيوب أو ناقصة العدد مثل التأشيرات **Two bags torn and short of contents**، وكقاعدة عامة فإن البنوك لا تعتمد إلا سندات الشحن النظيفة للوفاء بالدفع من الاعتمادات المستندية المفتوحة لديها.

رابعاً: من ناحية مراحل النقل:

الأول: سند مباشر

وهو يصدر عند شحن بضائع ما من ميناء معين ونقلها على نفس السفينة ونفس الرحلة البحرية حتى ميناء تفريغ معين.

الثاني: سند شحن متعدد المراحل

وهو السند الذي يصدر لتغطية عملية نقل بحري إلى ميناء وصول نهائي لا تمر عليه السفينة التي تقوم بالشحن، فهو يغطي إذن عملية نقل البضائع على سفينتين: السفينة الأولى: هي التي قامت بنقل البضائع من ميناء الشحن لكي تقوم بتفريغها في ميناء متوسط يقع في المسافة بين ميناء الشحن الأول وميناء الوصول النهائي المطلوب تفريغ البضائع فيه، ولكن السفينة الأولى لا تمر على هذا الميناء ولذلك تقوم السفينة الأولى بتفريغ البضائع في الميناء المتوسط لكي تبدأ بالتالي مهمة السفينة الثانية: التي ستقوم بنقل البضائع من هذا الميناء المتوسط حتى ميناء الوصول النهائي المحدد لتفريغ البضائع، ومعنى هذا أن عقد النقل البحري الصادر بشأنه " سند شحن متعدد المراحل " يغطي رحلتين

بحريتين، بالإضافة إلى عمليات الاستلام والنقل والتخزين وإعادة الشحن في ميناء الوسط. (١)

الثالث: سند شحن قديم

وهو سند الشحن الذي يقدم بعد ٢١ يوماً من تاريخ إصداره ولهذا يعتبر سند الشحن قديماً في التداول ولا تقبله البنوك بشكل أساسي، إلا إذا اتفق على غير ذلك وفي حالات محددة. (٢)

المطلب الثاني

حجية سند الشحن

يرد أداء الناقل البحري الرئيسي بالنقل على البضائع، وتدور جل أحكام النقل البحري حول هذا العنصر، وخاصة فيما يتعلق بإثارة مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف الذي يلحقها أثناء النقل أو التأخير في تسليمها، ومن هنا تأتي أهمية تحديد أصناف البضائع وذكر بيان حالتها الظاهرة في سند الشحن.

وحيث إن الشاحن هو الذي يدلى بهذه الأوصاف، فلا أقل من اعتباره مسئولاً عن صحة البيانات الخاصة بالبضائع التي يقدمها إلى الناقل، ومتى ثار الفرض الذي لا يتطابق فيه ما ورد في بيانات سند الشحن من بيانات مع حقيقة الوضع استحال تقرير حجية مطلقة لهذه البيانات في الإثبات حتى في العلاقة بين الناقل البحري والشاحن.

(١) د. أحمد غنيم: سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية ص ١٧ وما بعدها

(٢) د. أحمد غنيم: المرجع السابق ص ١٩.

أولاً: مدى مسئولية الشاحن عن البيانات الخاصة بالبضائع:

تفرض المادة ٢٠٥ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية المصري التزاماً على عاتق الشاحن بتقديم البيانات المتعلقة بالبضائع المنقولة عند تسليمها إلى الناقل البحري، ويجب أن تكون هذه البيانات مكتوبة، ويقوم الناقل البحري بقيدها فتي سند الشحن حيث تعد أوصاف البضائع من البيانات التي يجب ذكرها على وجه الخصوص في السند، ويجب أن تكون البيانات المقدمة مطابقة لحقيقة أوصاف البضائع وحالتها، ويجوز للناقل البحري إبداء تحفظات على قيدها في سند الشحن إن كان لديه أسباب جدية للشك في صحتها، أو لم يكن لديه الوسائل العادية اللازمة للتأكد منها، ويجوز للناقل ذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن.

وكذلك توجب الفقرة الثانية من المادة ذاتها على الشاحن إذا كانت البضائع خطرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار أن يخطر الناقل بذلك، وأن يضع بياناً على البضائع التحذير من خطورتها، وبياناً بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعاً.

وتقرر المادة ٢٠٦ من القانون البحري مسئولية الشاحن قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها الشاحن عن البضائع، حتى ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير، وبالتالي يظل الشاحن مسئولاً عن تعويض الناقل ولو انقطعت صلته بالبضائع على أثر نزوله عن سند الشحن إلى الغير، بل إن الضرر الذي قد يلحق بالناقل البحري قد يتمثل في وجوب تعويض الناقل لهذا الغير بسبب تسليمه البضائع له بحالة تخالف ما هو ثابت في سند الشحن.

ولا يوجد ثمة شك في أن ورود تحفظات على البيانات المتعلقة بالبضائع في سند الشحن البحري يعوق تداوله، لأنه يجعل الغير في ريبة من أمر البضائع فيرفض تملكها، لذلك قد يتفق الشاحن والناقل البحري على إصدار سند الشحن البحري خالي من أية تحفظات، وهذا ما يعرف في بسند الشحن النظيف، ولكن سند الشحن النظيف لا يجعل الناقل البحري في مأمن من رجوع الغير عليه وخاصة المرسل إليه، ولذلك يشترط الناقل البحري الحصول على ما يعرف بخطاب الضمان **Letter de garantie**، وهو يتضمن اتفاقاً على تعويض الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق به من جراء إصدار سند الشحن البحري خال من أي تحفظ على البيانات الواردة به، وقد أقرت المادة ٢٠٧ من قانون التجارة البحرية مثل هذا الاتفاق حين نصت على أنه:

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

(٢) ويعتبر المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه. " (١)

ثانياً: الحجية النسبية لبيانات سند الشحن البحري في العلاقة بين الناقل والشاحن
سند الشحن البحري هو الدليل الكتابي الرئيسي على إبرام عقد النقل البحري للبضائع، وبالتالي فإن لبياناته حجية في إثبات عناصر العقد وحقوق الأطراف والالتزامات الناشئة عنه.

وفي ذلك تقرر المادة ٢١٠ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية أن سند الشحن يعد دليلاً على الأمور الآتية:

(١) تسلم الناقل البحري البضائع من الشاحن بالحالة المبينة به.

(٢) إذا طلب الشاحن من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على السند يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ الشحن، وذلك تطبيقاً للمادة ١٩٩ فقرة ثالثة من القانون، فإن البيان المذكور يعد دليلاً على شحن البضائع في السفينة أو السفن المعنية في البيان وفي التاريخ المذكور فيه.

(٣) يعد سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها.

إلا أن المادة المذكورة تتضمن تحفظاً خاصاً بالتحفظات التي يقيد بها الناقل البحري في سند الشحن حول صحة البيانات التي تعلق بأوصاف البضائع وحالتها الظاهرة وموئدى ذلك ألا تكون هذه البيانات المتحفظ في شأنها حجة في إثبات أوصاف البضائع أو حالتها الظاهرة.

وتستطرد الفقرة الثانية من المادة ذاتها وتجزئ في العلاقة بين الناقل البحري والشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن وخلاف ما ورد به من بيانات، ويتضح من ذلك مدى نسبية الحجية التي تتمتع بها سندات الشحن^(١)، فإذا كان يحق للناقل والشاحن التمسك بما ورد في سند الشحن من بيانات في مواجهة الآخر، إلا أنه يجوز للطرف الآخر أن يقيم الدليل على عدم صحة هذه البيانات.

(١) يتفق القانون الحالي مع القانون الملغى في هذه الحجة حيث كانت تنص المادة ١٠١ من التقنين الملغى على أنه: "سند المشحونات المحرر بالكيفية السالف ذكرها يكون معتمداً بين جميع المالكين للمشحونات، ويكون حجة أيضاً بينهم وبين أرباب السيكورتاه، وإنما لأرباب السيكورتاه أن يقيموا الأدلة على نفي السند المذكور".

(٢) د. هانى دويدار: الوجيز في القانون البحري ص ٥٥، ٥٦.

ولا شك إذن في جواز رجوع الناقل البحري على الشاحن بموجب خطاب الضمان بالرغم من صدور سند الشحن نظيف خال من أية تحفظات من جانب الناقل، وتؤكد الفقرة الثانية من المادة ٢٠٧ هذا المعنى بنصها على أنه: " لا يجوز الاحتجاج بخطاب الضمان في مواجهة المرسل إليه حسن النية إلا إذا كان هو الشاحن نفسه ". والواقع أن الشاحن وقد أصدر خطاب الضمان لا يمكن اعتباره حسن النية، وباستثناء حالة خطاب الضمان، حيث يتوافر الدليل الكتابي على عكس ما هو ثابت في دليل كتابي آخر هو سند الشحن البحري (٢)

وخلاصة ذلك فإن سند الشحن يعتبر حجة كاملة في العلاقة بين الناقل والشاحن وذلك فيما يتعلق بإثبات عقد النقل، وتسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة في السند، وهذه الحجية تشمل كل البيانات المدونة في سند الشحن، كما أن هذه الحجية بين طرفي السند ليست مطلقة بل حجية نسبية، إذ يجوز في العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن، وخلاف ما ورد به من بيانات (المادة ٢١٠ / ٢ من القانون البحري) فللناقل مثلاً أن يثبت أن البضائع لم تشحن على الإطلاق أو أنها وصفت خطأ في سند الشحن.

وإذا كانت القواعد العامة تقضي بعدم جواز إثبات ما يخالف الكتابة إلا بالكتابة، إلا أنه يجوز إثبات عكس ما ورد في سند الشحن بكافة طرق الإثبات وذلك تطبيقاً لمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية. (١)

ثالثاً: حجية بيانات سند الشحن في مواجهة الغير:

تؤكد المادة ٢١٠ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية المصري أن لسند الشحن حجيته، ليس فيما بين الناقل والشاحن فحسب، وإنما بالنسبة

(١) د. حسين الماحي: القانون البحري ص ٢١٣، ٢١٤ بند ٢٩٩، ٣٠٠.

إلى الغير أيضاً، وبالتالي يفيد سند الشحن في إثبات تسلم الناقل للبضائع وإثبات شحنها في التاريخ المدون بها وذلك في مواجهة الغير التي تنشأ له حقوق ترتبط بتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، كما أن لبيانات سند الشحن وما قد يرد فيه من تحفظات حول البضائع المشحونة حجبتها في الإثبات في مواجهة الغير.

وإن كانت الفقرة الثانية من المادة ذاتها تجيز لأي من الناقل والشاحن إثبات خلاف ما هو ثابت في سند الشحن إلا أن الأمر مقصور على العلاقة التي تنشأ بينهما، فالنص يقضي بأنه لا يجوز في مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به من بيانات، وإنما يجوز ذلك لهذا الغير.

ويتضح من ذلك أن لسند الشحن البحري حجبية قاطعة في الإثبات في مواجهة الغير، بشرط أن يكون هذا الغير حسن النية، والمقصود بحسن النية الجهل بالدلائل النسبية للبيانات الواردة في سند الشحن، وبعبارة أخرى إذا كان الغير يعلم بعدم صحة البيانات الواردة في السند فإنه يعد سيئ النية وبالتالي يجوز للناقل البحري أو الشاحن إقامة الدليل على انتفاء حسن نية الغير.

ويقصد بالغير كل شخص لم يكن طرفاً في إبرام عقد النقل البحري وتنشأ له حقوق ترتبط بتنفيذ عقد النقل، مما يترتب عليه إمكانية التمسك بما ورد في سند الشحن البحري من بيانات، وبما أن الغير أجنبي عن عقد النقل البحري للبضائع فإن العقد يعد بمثابة واقعة بالنسبة إليه، ومؤدى ذلك جواز إثبات خلاف ما هو وارد به من بيانات بكافة طرق الإثبات، ولذلك يكون الناقل البحري أو الشاحن مقيداً بما ورد به في مواجهة الغير ما لم يكن سيئ النية، أما الغير وإن كان له التمسك بما ورد

بالسند من بيانات في مواجهة الناقل البحري إلا أنه يستطيع إقامة الدليل بكافة طرق الإثبات على خلاف ما ورد به، ويستوى في ذلك أن يكون الغير حسن النية أو سيئ النية.

ولكن يثور التساؤل حول مدى إمكانية تطبيق هذه الأحكام على المرسل إليه، فهذا الأخير لم يبرم عقد النقل، ومع ذلك لا يعد من الغير بالمعنى الدقيق للاصطلاح بل هو " طرف ذو شأن "، أو شخص تعاقد الشاحن لمصلحته مما ينشئ له علاقة شخصية ومباشرة في مواجهة الناقل البحري.

ومع ذلك لا يختلف المركز الواقعي للمرسل إليه عن مركز الغير فيما يتعلق بإصدار سند الشحن البحري، وما يتضمنه من بيانات، فالمرسل إليه لا شأن له لا بإصدار سند الشحن البحري، أو بالإدلاء بالبيانات الواردة به، وهو فيما تنشأ له من حقوق أو ما قد يتحمله من التزامات لا يعول إلا على ما هو ثابت في سند الشحن، ولذلك وبغض النظر عن اعتباره طرفاً ذا شأن، أو طرفاً في علاقة شخصية ومباشرة تربطه بالناقل البحري يجب معاملته معاملة الغير فيما يتعلق بالاحتجاج بسند الشحن البحري وما يرد به من بيانات، وهذا ما أخذ به قانون التجارة البحرية المصري في المادة ٢١٠ الفقرة الثالثة والتي تنص على أنه: " يعتبر المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه. "، ويترتب على ذلك أنه لا يجوز للناقل البحري إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت في سند الشحن في مواجهة المرسل إليه حسن النية، أما المرسل إليه فيستطيع إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت في سند الشحن بكافة طرق الإثبات.

إلا أنه يلاحظ أن المشرع يتحفظ في حالة تركب صفتي الشاحن والناقل في شخص واحد، فلا يجوز اعتبار المرسل إليه في هذه الحالة من الغير، وعلى سبيل المثال قد يصدر سند الشحن لأمر شخص محدد، ثم تتوالى التظهيرات الناقلة للملكية الواردة على سند الشحن حتى يتم تظهيره أخيراً لسبب أو لآخر إلى الشاحن، ويتوجه الشاحن بوصفه حاملاً شرعياً لسند الشحن البحري لاستلام البضائع من الناقل البحري، لكن مبررات اعتبار المرسل إليه بوجه عام من الغير لا تتوافر في حالة استلام الشاحن ذاته للبضائع، وإن كان ذلك بوصفه مرسلًا إليه، وبالتالي يخضع الاحتجاج بسند الشحن للأحكام المتعلقة بحجية سند الشحن في الإثبات في العلاقة بين الناقل البحري والشاحن.

وإذا كان المشرع المصري يمنع بذلك كل تحايل على قواعد الاحتجاج بسند الشحن، إلا أنه يلاحظ أن شرط حسن النية لا يتوافر مطلقاً في حق شخص، الشاحن، ومع ذلك فإن لحكم المشرع المتقدم أهميته في إعفاء الناقل البحري من وجوب إثبات سوء نية الشاحن بغرض معاملته بوصفه مرسلًا إليه.

اتساقاً مع هذه القواعد في شأن الاحتجاج بسند الشحن البحري في مواجهة الغير تنمى المادة ٢٠٧ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على عدم جواز الاحتجاج بخطاب الضمان في مواجهة الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة تلك البيانات.

ويلاحظ في هذا الصدد أن المشرع لم ينص على ضرورة أن يكون الغير حسن النية كما في حكم المادة ٢١٠ المشار إليها سابقاً، ولا يعني ذلك أن لحسن النية مفهومين يختلفان عن مفهوم المادة ٢٠٧ من القانون البحري، أي الجهل بعدم صحة البيانات الواردة بسند الشحن

البحري، لكن المشرع فيما يتعلق بالاحتجاج بخطاب الضمان يشترط توافر حسن نية الغير في وقت محدد هو وقت حصول الغير على سند الشحن البحري، فإذا علم الغير بوجود خطاب الضمان بعد حصوله على سند الشحن وقبل رجوعه على الناقل البحري فلا يؤثر ذلك على توافر حسن نيته.

وكذلك تنص الفقرة الثانية من المادة ٢٠٧ من القانون البحري على اعتبار المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه، وبالتالي لا يجوز للناقل البحري الاحتجاج بخطاب الضمان قبل المرسل إليه الذي لم يكن يعلم بوجوده وقت أن حصل على سند الشحن وأصبح حاملا شرعيا له ولا يستثنى من ذلك سوى حالة تركيز صفتي الشاحن والمرسل إليه في شخص واحد. (١)

رابعاً: حجية سند الشحن غير المستوفي شروطه القانونية:

حددت المادة ٢٠٠ من قانون التجارة البحرية المصري بيانات سند الشحن البحري، فإذا لم تتوافر في سند الشحن البيانات التي حددتها المادة ٢٠٠ من قانون التجارة البحرية فإن قيمة السند تتجدد حسب البيان المتخلف، فمثلاً تخلف اسم السفينة أو التاريخ لا أثر له، وتخلف بيان البضائع بأن وجدت تحفظات يفقد السند قيمته في إثباتها، أما إذا كان البيان المتخلف هو الأجرة، فإن المادة ٢١٩ فقرة ثانية تنص على أنه " إذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول، أفترض

(١) د. هانى دويدار: الوجيز في القانون البحري ص ٥٧ وما بعدها.

(٢) إذا خلا سند الشحن البحري من توقيع الشاحن - وفق التفتين الملغي - فإنه يتجرد كقاعدة عامة من كل قيمة قانونية له، وإنما يكون حجة على الناقل الذي وقعه بنفسه أو بواسطة وكيل عنه. أنظر د: سميحة القليوبي: القانون البحري ص، ٢٣٤ بند

أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن، ولا يجوز إثبات ما يخالف ذلك في مواجهة الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند أن الأجرة أو جزء منها لا يزال مستحقاً، ويعتبر المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه".

ويلاحظ أن المادة ٢٠٠ من القانون البحري لم تستلزم خلافاً للمادة ٩٩ من القانون البحري الملغى توقيع الشاحن على سند الشحن (٢) الذي يثبت قبوله للشروط الواردة فيه ومن ثم يقتصر هذا السند على إثبات واقعة تسلم الربان للبضائع وواقعة الشحن ما دام يحمل توقيع الربان أو أحد ممثلي الناقل، هذا بالإضافة إلى أن الشاحن لا يحتج تجاهه بالشروط التي يتضمنها سند الشحن، سواء كانت عادية أم استثنائية، إلا إذا ثبت قبوله ما احتواه من شروط، إما صراحة بتوقيعه عليها، أو ضمناً، كما يستفاد من الظروف، لأن عقد النقل لا يعدو أن يكون عقداً رضائياً ينعقد بتطابق إرادة طرفيه (الناقل والشاحن)، ومن ثم، فإن المعول عليه في انعقاد هذا العقد والالتزام بشروطه هو قبول الشاحن، ويستفاد القبول الضمني لشروط العقد من عدم المنازعة في انعقاده وشروطه رغم عدم التوقيع عليه، ومن استلامه دون أي اعتراض، وكذلك من تنفيذه، وفائدة ذلك أنه يعترف لسند الشحن البحري الذي لم يتضمن توقيع الشاحن بقيمته متى ثبت قبول الشاحن له، ويحتفظ أيضاً السند بقيمته تجاه المرسل إليه أيضاً، ومن باب أولى يحتفظ سند الشحن الذي خلا من توقيع الشاحن بحجبيته تجاه الناقل البحري متى كان موقعا عليه من جانبه أو من جانب أحد ممثليه. (١)

(١) د. عبد الفضيل محمد أحمد: القانون الخاص بحري ص ٢٤١، ٢٤٢ بند ٢٩٥.

المبحث الثاني

آثار عقد النقل البحري للبضائع

يترتب على إبرام عقد النقل البحري عدة التزامات تقع على عاتق الشاحن من ناحية والالتزامات تقع على عاتق الناقل من ناحية أخرى، كما أن المرسل إليه يكون له الحق في استلام البضائع بصفته صاحب الحق فيها، ومن ثم نتناول فيما يلي التزامات الطرفين، وبيان صاحب الحق في استلام البضائع، والمركز القانوني للمرسل إليه على النحو التالي:

المطلب الأول

التزامات الشاحن

يلتزم الشاحن بتسليم البضائع إلى الناقل في الزمان والمكان المتفق عليه في العقد وتقديم البيانات المتعلقة بها كتابة ودفع أجرة النقل. أولاً: الالتزام بتسليم البضائع إلى الناقل:

يتعين على الشاحن تسليم البضائع إلى الناقل، وتعتبر واقعة التسليم بداية النطاق الزمني للنقل البحري، والذي على ضوءه تتحدد مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع، وعند الاستلام يتعين على الناقل البحري إصدار سند الشحن البحري إذا طالبه الشاحن بذلك، ويمكن الاستعاضة عنه بتسليم الشاحن إيصال تسلم البضائع إذا تم قبل شحنها أو تعيين السفينة التي سوف تشحن فيها البضائع.

ويتم استلام البضائع في ميناء الشحن وفي الموعد المتفق عليه، ويمكن الاتفاق على أن يتم تسليم البضائع إلى الناقل البحري في خارج حدود الميناء، كالاتفاق على تسليمها في مخازن الشاحن، أو في مخازن الناقل أو في مكتبه أو مقره، وفي هذه الحالة يتعين على الناقل البحري القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى رصيف الميناء تمهيداً لشحنها في

السفينة، ويدخل هذا النقل في إطار النقل البحري من حيث تطبيق أحكام مسؤولية الناقل البحري، لذلك يندر الاتفاق على استلام الناقل للبضائع في خارج حدود الميناء، خاصة أن الأمر قد يقتضى اتخاذ بعض الإجراءات الإدارية والجمركية التي يعزف الناقل البحري عن تحمل تبعاتها.

وإذا كان الاستلام واقعة قانونية، إلا أنه من الناحية المادية يتسلم الربان أو وكيل السفينة البضائع عادة، ويعمل كل منهما بوصفة نائباً عن مجهزة السفينة.

ومن الجدير بالذكر أن واقعة الاستلام تتحدد على ضوء الالتزام بشحن البضائع في السفينة، إذ الأصل أن هذا الالتزام يقع على عاتق الناقل البحري، إلا أنه يجوز الاتفاق على خلاف ذلك، وفي هذه الحالة لا يتحقق استلام الناقل البحري للبضائع إلا وهي على ظهر السفينة، ولا يغير من الأمر شيئاً توكيل الشاحن الناقل البحري في التعاقد مع المقاول البحري لأن الناقل في هذا الفرض يتسلم البضائع بصفته وكيلًا عن الشاحن تمهيداً لشحنها، ولا يعد متسلماً لها بوصفه ناقلاً بحرياً إلا بعد تمام الشحن. (١)

حكم الامتناع عن تسلم البضائع لنقلها:

يعتبر التزام الناقل البحري بنقل البضائع سالمة إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول إذا لم يتفق على ميعاد معين التزاماً بتحقيق نتيجة، لأن المادتين ٢٢٩، ٢٤٠ من القانون البحري المصري لا تعفيان الناقل من مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها، إلا إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم يرجع لسبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه، والالتزام المشار

(١) د. محمد فريد العريني، د. هانى دويدار: مبادئ القانون التجاري والبحري ص ٣٩٧، د. على البارودي، د. هانى دويدار: مبادئ القانون البحري ص، د. هانى دويدار: الوجيز في القانون البحري ص ٦٤

إليه هو التزام عقدي والمسئولية عن الإخلال به هي مسئولية عقدية أيضاً.

وإذا كان التزام الناقل الأساسي هو نقل البضائع كاملة وسليمة إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المناسب، فإن مسؤولية الناقل تتحقق، إذا امتنع الناقل عن تسلم البضائع من الشاحن لنقلها، أو عن نقلها بغير سبب مشروع، فإنه يكون قد امتنع عن تنفيذ التزامه الأساسي أي التزامه بنقل البضائع التي اتفق مع الشاحن على نقلها، ولا يعفيه من المسؤولية عندئذ إلا إثبات أن الشاحن قدم له بضائع غير المتفق على نقلها، أو بضائع خطيرة، أو أن عدم تنفيذه لعقد النقل البحري يرجع لسبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه (١)

ثانياً: الالتزام بتقديم البيانات الخاصة بالبضائع كتابة:

تنص المادة ٢٠٥ من قانون التجارة البحرية المصري على أنه:
" يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل، وتقيد هذه البيانات في سند الشحن..... "

وكذلك تنص المواد ٢٠٠ من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة ٢١٧ من القانون التجاري المصري على التزام الشاحن أو المرسل بتقديم البيانات الخاصة بالبضائع وبتحديد نوع البضائع محل النقل ووزنها وحجمها وكيفية حزمها وعدد الطرود التي تشملها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها، وغير ذلك من البيانات التي قد يطلبها الناقل أو يقررها القانون لتعيين ذاتية البضائع.

(١) د. محمود سمير الشرقاوي: العقود البحرية ص ٦٦ بند ٥٩، ٦٠.

ومفاد هذه النصوص أن هناك التزاماً على عاتق المرسل أو على الشاحن (عندما يكون النقل بحرياً) بكتابة البيانات الخاصة بالبضائع في وثيقة النقل أو في الإيصال الموقع من الناقل بتسليم البضائع أو في سند الشحن، ويجب أن تكون هذه البيانات صحيحة، وإلا يجب على الشاحن تعويض الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة هذه البيانات حتى لو كان قد نزل عن سند الشحن إلى الغير، والحكمة من هذه الجزئية الأخيرة هي أن الشاحن وحده هو الذي يعلم البيانات الحقيقية للبضائع وأن الغير حسن النية يتسلم البضائع وفق ما هو مدون في سند الشحن فقط.

ويمكن للناقل التأكد من صحة هذه البيانات بفحص الأشياء المطلوب نقلها حتى لو اقتضى الأمر فض الأغلفة أو الأوعية، ولكن في هذه الحالة الأخيرة يجب على الناقل إخطار الشاحن لحضور الفحص، فإذا تخلف المرسل عن حضور الفحص جاز للناقل إجرائه بدونه مع تحميله (أي الشاحن) مصاريف الفحص. (١)

وتلزم المادة ٢٠٥ / ٢ من قانون التجارة البحرية المصري الشاحن إخطار الناقل بالبضائع الخطرة أو القابلة للالتهاب أو الانفجار ليكون له الخيار في نقلها أو رفض القيام بعملية النقل أو قبولها مع اتخاذ الاحتياطات والتدابير اللازمة، كما ألزم القانون الشاحن بضرورة وضع تحذير على هذه البضائع للتنبيه من خطورتها، وبيانا بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعاً، وجعلت المادة ٢٠٦ من ذات القانون الشاحن مسؤولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي قد ينجم عن عدم صحة البيانات المقدمة منه. (٢)

(١) د. سوزان على حسن: عقد نقل البضائع بالحاويات ص ٩٣، ٩٤

(١) د. جلال وفاء محمدين: قانون التجارة البحرية ص ٢٧٥، ٢٧٦

(٢) د. محمد السيد الفقي: القانون البحري ص ٣٢٦ بند ٣٣١

وإذا وضع الشاحن في السفينة بضائع تتسم بخطورة خاصة، فقد واجهت المادة ٢٠٦ من قانون التجارة البحرية المصري هذه الحالة وميزت في شأنها بين فرضين: الأول هو جهل الناقل البحري بالطابع الخطر للبضائع، والثاني هو علم الناقل بالطبيعة الخطرة لهذه البضائع.

الفرض الأول: جهل الناقل البحري بخطورة البضائع

إذا كان الناقل يجهل خطورة البضائع المشحونة فقد أجازت له المادة ٢٠٩ من القانون البحري إخراج البضائع الخطرة من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها (٢)، حيث نصت في فقرتها الأولى على أنه: " إذا وضع الشاحن في السفينة بضائع خطيرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار، جاز للناقل في كل وقت إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها، ولا يسأل الناقل عن ذلك إذا أثبت أنه ما كان ليرضى بشحنها في السفينة لو علم بطبيعتها، ويسأل الشاحن عن الأضرار والمصروفات التي تنشأ عن وضع هذه البضائع في السفينة ".

ويتضح من ذلك أن علم الناقل البحري بخطورة البضائع له ضوابط معينة وهي:

(أ) طبيعة البضائع

يذكر القانون وضع الشاحن في السفينة بضائع خطيرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار، ولا يثير تحديد القابلية للالتهاب أو الانفجار صعوبة إذ يشمل النص جميع المواد التي يمكن أن تؤدي بها ظروف النقل إلى الالتهاب أو الانفجار، وذلك كدرجة الحرارة في عنابر السفينة أو الرطوبة أو حركة السفينة ذاتها أثناء السير.

ولكن النص لا يقتصر على هذه المواد وإنما يمتد ليشمل جميع البضائع الخطرة دون أن يبين المشرع المقصود بذلك ويمكن القول أن كل بضائع من شأن خصائصها الذاتية أن تهدد أمن وسلامة السفينة والأرواح والأموال الموجودة فيها تعد من قبيل البضائع الخطرة في حكم المادة ٢٠٩ من القانون البحري.

(ب) المكناات المقررة للناقل البحري:

إذا تبين للناقل البحري أن البضائع المشحونة خطرة يجوز له في أي وقت إخراجها أو إتلافها أو إزالة خطورتها، وإذ ينص المشرع على تقرير هذه المكناات في أي وقت فإنه يمكن للناقل إعمالها قبل سفر السفينة، و بمناسبة رص البضائع مثلاً كما يجوز له إعمالها أثناء السفر مما يجيز له إلقاءها في البحر، ويستطيع الناقل البحري إخراج البضائع من السفينة، وقد لا يكتفى بذلك وإنما يعتمد إتلافها كما لو أن وضع البضائع على رصيف الميناء فيه تهديد لسلامة الأرواح أو تهديد لمنشآت الميناء، وقد يبقى الناقل البضائع في السفينة مع إزالة خطورتها كإبطال مفعول تفجيرها أو عزلها بحيث لا يمكن أن ينتج عنها ضرر.

(ج) مسؤلية الناقل البحري عن إعمال المكناات المقررة له:

يترتب على إخراج الناقل للبضائع العجز عن تسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها في ميناء الوصول، كما ينتج عن إتلافها الإخلال بالتزام الناقل بنقل البضائع سليمة أي بالحالة التي تسلمها عليها من الشاحن، وعدم تمكنه أيضاً من تسليمها في ميناء الوصول، وتبقى إزالة خطورة البضائع التي قد لا تفضي إلى إخلال الناقل بالتزامه بالتسليم.

إلا أن المشرع وقد قرر للناقل إعمال المكناات المشار إليها، ينص على عدم مسؤلية الناقل عن ذلك، ولكنه قيد الإعفاء من

المسئولية بإثبات الجهل بالطابع الخطر للبضائع المشحونة، فلا يسأل الناقل البحري عن إخراج البضائع من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها إذا أثبت أنه ما كان ليرضى بشحنها لو علم بطبيعتها، وبالتالي يجب على الناقل البحري إثبات جهله بطبيعة البضائع، والأضرار البالغة التي يمكن أن تنتج عنها، ولكن هذا الإثبات غير كاف، وإنما يجب على الناقل أيضاً إثبات رفضه شحن البضائع لو أنه كان يعلم بطابعها الخطر.

ويستطيع الناقل البحري إقامة الدليل على ذلك بسبق رفضه نقل بضائع مماثلة، أو الاحتجاج بالنظام الأساسي للشركة الملاحية الذي يقضي بحظر نقل مثل هذه البضائع، أو الاحتجاج بعقود التأمين التي اعتاد على إبرامها مع شركات التأمين متى كانت تستبعد من نطاق التأمين البضائع الخطرة فكل هذه الوقائع تشير إلى أن الناقل البحري ما كان ليرضى بشحن البضائع لو علم بخطورتها. (١)

ويلاحظ أنه إذا أقيم الدليل على جهل الناقل بطبيعة البضائع، يكون ذلك دليلاً على إخلال الشاحن بالتزامه المنصوص عليه في المادة ٢٠٥ فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية، فالمادة المشار إليها توجب على الشاحن إخطار الناقل بخطورة البضائع أو قابليتها للالتهاب أو الانفجار، فضلاً عن وضع بيان على البضائع للتحذير من خطورتها، وبيان كيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعاً.

(١) د. هاني دويدار: إشكالات تسليم البضائع ص ٥٦ وما بعدها بند ٤٩ وما بعده، الوجيز في القانون البحري عن ٧٠ وما بعدها، د. على جمال الدين عوض: النقل البحري للبضائع ص ٤٨٦ بند ٤٨٦، د. جلال وفاء محمدين: قانون التجارة البحرية ص ٢٧٨.

ويترتب على ذلك، أن يكون الشاحن مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تنشأ عن هذه البضائع، كما يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تنشأ بمناسبة إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها، وبالإضافة إلى ذلك يتحمل الشاحن جميع المصروفات التي يتكبدها الناقل البحري في سبيل إخراج البضائع أو إتلافها أو إزالة خطورتها، وذلك مثل أجر الخبير الذي استعان به الناقل من أجل إبطال مفعول تفجير البضائع. (١)

الفرض الثاني: علم الناقل البحري بخطورة البضائع

واجهت المادة ٢٠٩ فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية الفرض الذي يعلم فيه الناقل البحري بطبيعة البضائع الخطرة وأذن بشحنها فنصت المادة ٢٠٩ من القانون البحري في فقرتها الثانية على أنه: " وإذا كان الناقل يعلم بطبيعة هذه البضائع وأذن بشحنها، فلا يجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها إلا إذا صارت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة، وفي هذه الحالة لا يتحمل الناقل أي مسؤولية إلا ما تعلق بالخسارات البحرية عند الاقتضاء. ففي هذا الفرض وبعد إذن الناقل البحري للشاحن بشحن هذه البضائع لا يجوز له إخراج البضائع من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها، بل يتعين عليه تنفيذ عقد النقل البحري بما يفرضه عليه ذلك، من ضرورة المحافظة على البضائع، وتسليمها كاملة وسليمة إلى صاحب الحق في تسلمها في ميناء الوصول.

ومع ذلك استثنى المشرع من ذلك الحالة التي تصير فيها خطورة البضائع تهدد السفينة أو الشحنة، فيجوز للناقل إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها، ويجب أن يكون تهديد السفينة أو الشحنة فعلياً،

لأن شحن مثل هذه البضائع يحتوي دائما على قدر من المخاطر نظراً لطبيعتها، ولكن لا يهم بعد ذلك ما إذا تبلورت معالم التهديد الفعلي أو الخطر قبل بدأ السفر أو أثناء السفر.

فيتأثر التزام الناقل بتسليم البضائع بإعماله الرخصة المقررة له بموجب المادة ٢٠٩ فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية المصري، والفرض هنا أنه ليس هناك ثمة خطأ ارتكبه الشاحن الذي أخطر الناقل بطبيعة البضائع، ومع ذلك لا يكون الناقل مسئولاً قبل الشاحن أو المرسل إليه عن إخراج البضائع أو إتلافها أو إزالة خطورتها.

وطالما أعمل الناقل البحري الرخصة المقررة له حفاظاً على السفينة أو الشحنة، فقد نص المشرع على أنه إذا توافرت شروط أعمال أحكام الخسارات المشتركة فعلى الناقل البحري أن يتحمل نتيجة مساهمته فيها.

وعلى ضوء المادة ٣١٩ فقرة (١) قانون التجارة البحرية المصري يجب أن تكون التضحية أو المصروفات غير الاعتيادية التي يقرها الربان، والتي تنفق عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة ومن أجل اتقاء خطر داهم يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها، وحينئذ تعد التضحية أو المصروفات من الخسارات المشتركة، وكل خسارة لا تنطبق عليها أحكام الفقرة الأولى من المادة ٣١٩ من القانون البحري تعد خسارة خاصة، ولذلك وفي سبيل أعمال الخسارات المشتركة يجب أن تمثل طبيعة البضائع خطراً داهماً يهدد السفينة أو الشحنة أو الأموال الموجودة عليها.

ونشير في هذا الصدد إلى أن التهديد للسفينة أو الشحنة أو الأموال يرادف في نظر المشرع الخطر الداهم، فالتهديد الفعلي يببر للناقل

إعمال المكنتات المنصوص عليها في المادة ٢٠٩ فقرة (٢)، وهو ما يؤدي بصريح النص إلى تطبيق أحكام الخسارات المشتركة، فالناقل لا يتحمل أي مسؤولية إلا ما تعلق بالخسارات البحرية المشتركة، وعلى ذلك يكون معيار التهديد الفعلي هو ذاته معيار الخطر الداهم في مجال تطبيق أحكام الخسارات المشتركة. (١)

ثالثاً: الالتزام بدفع الأجرة:

تفرض المادة ٢١٨ من القانون البحري على الشاحن التزاماً على الشاحن بتسليم البضائع المراد نقلها إلى الناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما، أو اللذين يقضى بهما العرف السائد في ميناء الشحن إذا لم يوجد اتفاق على غير ذلك، وإذا تأخر الشاحن عن تنفيذ هذا الالتزام تعين عليه تعويض الناقل عن هذا التأخير، ولا يجوز أن تزيد قيمة التعويض في هذا الفرض على مقدار الأجرة.

ولما كانت الأجرة هي المبلغ الذي يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بدفعه إلى الناقل لقاء نقل شحنة معينة من ميناء الرحيل إلى ميناء الوصول، يقع الالتزام بدفع الأجرة أصلاً على عاتق الشاحن، وتتعدّد مسؤولية ممثلي الناقل عند عدم الحصول عليها، وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول التزم أيضاً بأدائها من له حق في تسلّم البضائع إذا قبل تسلمها (أي المرسل إليه) م ٢١٩/١ من القانون البحري.

وقد أقامت المادة ٢١٩ ٢/ قرينة قانونية على استيفاء الناقل للأجرة مقتضاها أنه إذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول، أفترض أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن، ولكن

(١) د. محمد السيد الفقى: القانون البحري ص ٣٢٠ بند ٢٣١.

هذه القرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها في مواجهة الشاحن، ولكن لا يجوز إثبات بما يخالف ذلك في مواجهة الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند أن الأجرة أو جزءا منها لا يزال مستحقا.

وتحديد الأجرة يتم أساسا بالاتفاق بين الطرفين، فإذا لم يتفقا على تحديدها فيجب الرجوع إلى العرف الجاري في ميناء الشحن، أو تحديدها على وزن البضائع أو مقدارها أو كميتها التي يتم تفريغها في ميناء الوصول، أو تحديدها على أساس الحجم بمبلغ معين عن كل متر مكعب كما في حالة نقل السوائل، أو تحديدها بالقطعة أو بالقيمة عند نقل بضائع غالية الثمن كالتحف أو اللوحات الفنية الثمينة.

فإذا امتنع الشاحن أو المرسل إليه عن أداء أجرة النقل فإنه يحق للناقل أن يمتنع عن تسليم البضائع إلى صاحب الحق في استلامها ضماناً لاستيفاء دين الأجرة، وهو ما يعرف بالحق في الحبس (١) وذلك تطبيقاً للقواعد العامة في القانون المدني (المادة ٢٤٦ مدني) والمادة ١/١٥٨ من القانون البحري، والتي تجيز لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء أجرة النقل المستحقة له وملحقاتها، ولكن لا ينبغي أن يتم حبس البضائع في السفينة، لما يترتب على ذلك من حرمان مالكيها من الاستفادة منها، أو ما يصاحب ذلك من تعطيل استغلال السفينة، ولذلك قررت المادة ١/٢٢٦ من

(١) الحق في الحبس هو: وسيلة لحمل المدين بدين واجب الأداء على سداد هذا الدين للدائن عن طريق امتناع هذا الأخير عن تسليم شيء يجب عليه تسليمه للمدين، ما دام أن هناك ارتباطاً بين حق الدائن والتزامه بالتسليم، أو هو بعبارة أخرى دفع يدفع به الدائن مطالبة مدينه له بتسليم شيء له الحق في تسلمه ما دام أنه لم يعرض الوفاء بالتزام عليه للدائن مرتبط بالتزام هذا الأخير بالتسليم. د. محمد شكري سرور: موجز الأحكام العامة للتزام ص ١٣٧ بند ١٧٥.

(٢) د. محمد بهجت قايد: العقود البحري ص ٧٢ وما بعدها بند ١٠١ وما بعده، د. احمد حسنى: عقد النقل البحري ص ١٧٤ بند ٢٤٢

القانون البحري في حالة عدم حضور صاحب الحق في استلام البضائع، أو حضوره وامتناعه عن تسلمها، أو عن أداء أجره النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقفية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي، ويجوز للناقل أيضا أن يطلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة. (٢)

متى وفي المرسل إليه الأجرة للناقل انقضى حق الحبس وزال المانع الذي كان يحول دون تسليم الأشياء المنقولة إليه، ويعود الالتزام بالتسليم في ذمة الناقل وفقا لأحكام عقد النقل، فيلتزم بتسليم تلك الأشياء سليمة للمرسل إليه، إذ لا يترتب علي استعمال حق الحبس انفساخ هذا العقد، أو انقضاء الالتزامات الناشئة عنه، بل يقتصر الأمر علي وقف تنفيذ التزام الناقل بالتسليم حتي يفي المرسل إليه بالتزامه بالوفاء بأجرة النقل، ولا يغير من ذلك أن يكون المرسل إليه هو المتسبب في حبس البضائع بتخلفه عن الوفاء بأجرة النقل، إذ أن تقصيره في الوفاء بالتزامه هذا وإن كان يخول للناقل أن يستعمل حقه في الحبس، إلا أنه لا يعفيه من التزامه بالمحافظة علي الشيء المحبوس وهو التزام متولد عن حق الحبس ذاته، ولا يمكن أن يعتبر مجرد التأخير في الوفاء بالأجرة هو السبب فيما يصيب الأشياء المحبوسة من تلف في فترة احتباسها، وللحابس إذا خشي علي الشيء المحبوس من الهلاك أو التلف أن يحصل علي إذن من القضاء في بيعه طبقا لنص المادة ١١١٩ من القانون المدني وينتقل حينئذ الحق في الحبس من الشيء إلى ثمنه. (١)

ومما تجدر الإشارة إليه أن الأجرة إذا تحددت لم يكن لأى من طرفي العقد الرجوع بمفرده في تحديدها لا زيادة ولا نقصاً ولا إلغاءً،

(١) الطعن رقم ٢٥٣ لسنة ٣٢ ق في جلسة ١٥/١٢/١٩٦٦ س ١٧ ص ١٩٢٦.

وهذه قاعدة عامة لا تخص عقد النقل البحري بالذات، وقد حرصت بعض نصوص القانون على النص عليها صراحة (المادة ٢٢٠، ٢٢١) من القانون البحري، وتطبيقا لذلك إذا تخلف الناقل عن تنفيذ التزاماته، جاز للشاحن أو المرسل إليه أن يمتنع بدوره عن تنفيذ التزامه بدفع الأجرة (م ١٦١ مدنى)، كما يكون له أن يطلب من القاضي إرغام الناقل على تنفيذ التزامه (بنقل البضائع)، أو فسخ العقد (م ١٥٧ مدنى)، وعلى ذلك إذا لم ينفذ الناقل التزامه بنقل البضائع وتوصيلها سالمة كما تسلمها إلى ميناء الوصول، جاز للمرسل إليه أن يمتنع عن تنفيذ التزامه بدفع الأجرة، وأن يطالبه بالتعويض (المادة ٢٢١، ٢١٩ / ٣ من القانون البحري). (١)

المطلب الثاني

التزامات الناقل البحري

يلتزم الناقل البحري بإعداد السفينة وتجهيزها للملاحة، وأن يقوم بعملية الشحن والتفريغ، كما يلتزم برص البضائع على ظهر السفينة ونقلها والمحافظة عليها حتى تسليمها إلى المرسل إليه.

أولاً: الالتزام بإعداد السفينة:

نصت المادة ٢١٤ من القانون البحري المصري على أنه: " على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضائع التي تشحن فيها، وعليه إعداد

(١) د. على جمال الدين عوض: النقل البحري للبضائع ص ٥٢٠، ٥٢١ بند ٥١٠.

أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضائع فيها وحفظها". (١)

ومفاد هذا النص أن التزام الناقل بالنسبة لإعداد السفينة يبقى قائماً طوال الرحلة، أي أن عليه أن يعد السفينة لتكون صالحة للملاحة وللقيام بالرحلة المتفق عليها، كما يلتزم بالعمل على إبقائها كذلك طوال فترة الرحلة، فإذا هلكت البضائع أو تلفت نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة فإن الناقل سيكون مسئولاً، إذ أنه وطبقاً لنص المادة ٢٢٧ من القانون البحري يضمن هلاك البضائع أو تلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلمه البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق، أو إيداعها في حالة عدم تقدم

المرسل إليه لاستلامها، أو امتنع عن تسلمها، وإذا أراد الناقل أن يفلت من المسؤولية فعليه. طبقاً للمادة ٢٢٩ من القانون البحري. أن يثبت أن هلاك أو تلف البضائع يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه (٢).

(١) تظهر أهمية المادة ٢١٤ من القانون البحري في الفروض التي ينفصل فيها شخص الناقل البحري عن شخص مجهز السفينة، ويكون ذلك غالباً في فرض استئجار الناقل للسفينة بالمدة، ففي هذا الفرض، وبالرغم من مسؤولية المؤجر عن تجهيز السفينة وضمن صلاحيتها للملاحة البحرية، فإنه في العلاقة بين الناقل والشاحن يظل الناقل مسؤولاً عن تجهيز السفينة وضمن صلاحيتها، ويتأكد بالتالي عدم جواز الاحتجاج بعقد الإيجار في مواجهة الشاحن حتى في الفرض الذي يحيل فيه سند الشحن البحري إلى عقد الإيجار. د. هاتي دويدار: الوجيز في القانون البحر ص ٦٣.

(١) جرى قضاء محكمة النقض على أن: " لمحكمة الموضوع تقرير ما إذا كانت الواقعة المدعى بها تعتبر سبباً أجنبياً وينتفى به الالتزام وتنتفى به المسؤولية متى أقامت قضاؤها على أسباب سائغة تكفي لحملة ". انظر: الطعن رقم ٦٢٧٨ لسنة ٦٣ ق جلسة ٢٧ / ١١ / ١٩٩٥ س ٤٦ ج ٢ ص ١٢٣٥.

(٢) الطعن رقم ١١٩ لسنة ٢٩ ق جلسة ١١ / ٣٠ / ١٩٩٣ س ١٥ ص ١٥٤.

وقد قضت محكمة النقض أيضا بأنه: " متي كان الحكم المطعون فيه قد اكتفي في التدليل علي صلاحية السفينة للملاحة عند بدء الرحلة وفي إطراح دفاع الطاعنة بعدم توافر هذه الصلاحية بما استخلصه من الشهادة المقدمة من الشركة الناقلة المطعون عليها والدالة على سلامة تستيف شحنة السفينة قبل مغادرتها ميناء القيام من أن المطعون عليها قد بذلت الهمة الكافية لسلامة الشحنة فان هذا الذي استخلصه الحكم ليس من شأنه أن يؤدي إلي ما ترتبه عليه من اعتبار السفينة صالحة للسفر عند بدء الرحلة ومن إعفاء المطعون عليها الناقلة تبعا لذلك من إثبات ما ألزمها القانون إثباته للخلاص من المسؤولية، ذلك أن ثبوت أن المطعون عليها قد بذلت الهمة الكافية لسلامة الشحنة لا يدل بحال علي أنها بذلت الهمة لجعل السفينة صالحة للسفر لاختلاف الأمرين وعدم ترتب أحدهما علي الآخر ومن ثم يكون الحكم المطعون فيه معيبا بفساد الاستدلال ". (٢)

ويتم إثبات هذه الصلاحية للملاحة من خلال ترخيص الملاحة الذي يحصل عليه الناقل من الجهة البحرية المختصة، أو من خلال الشهادات التي تمنحها هيئات الإشراف البحرية المعترف بها دوليا، ومع ذلك فإن الشاحن يجوز له أن يثبت بالرغم من ذلك عدم صلاحية السفينة للملاحة، ويحصل على تعويض من الناقل عن الأضرار التي لحقت به نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة، فضلا عن حقه في طلب الفسخ لعدم تنفيذ الناقل لالتزامه وفقا للقواعد العامة. (١)

(١) د. حماد مصطفى عذب: دروس في القانون البحري ص ٢٥٦.

(٢) هناك اختلاف بين الشحن والرص والتفريغ، فالشحن هو مجرد وضع البضائع على ظهر السفينة، والرص الذي يقوم به الريان ينحصر في ترتيب البضائع وتنظيمها في العنابر المخصصة لها أو على ظهر السفينة، أما التفريغ فهو إنزال

ثانياً: الالتزام بشحن البضائع

يقصد بشحن البضائع (٢): عملية رفع البضائع من الرصيف ووضعها على ظهر السفينة أيا كانت الوسيلة التي تستخدم لذلك، سواء تم الشحن بواسطة روافع السفينة (٣)، أو باستخدام روافع الميناء، والوضع العادي البسيط أن تقف السفينة بجانبها في محاذاة الرصيف، و يتم رفع البضائع بواسطة رافعات الميناء أو بواسطة الأنابيب كالبترول مثلا فيتم شحن السوائل مباشرة بواسطة خرطوم تصل مستودعها على الرصيف بصهاريج في السفينة وتستخدم في ذلك شفاطات السفينة أو مضخات الميناء، أو أن يتم الرفع بواسطة مصاعد خاصة كما هو الحال بالنسبة لشحن الفحم في بعض الموانئ، وإذا كانت البضائع تصب كالحبوب السائبة كالقمح مثلا، فإنها تصب مباشرة في السفينة بواسطة أقماع خاصة، أو أن يتم رفع البضائع على السفينة باستخدام الدرجات بالنسبة للوسائل والوحدات المتحركة كالسيارات وعربات الصهاريج و لوارى الثلجات، وتتم العملية بسحب هذه الوسائل أو الوحدات المتحركة من مناطق التخزين المكشوفة أو الحظائر إلى السفينة. (١)

البضائع من سجاج السفينة. أنظر د. مصطفى كمال طه: أصول القانون البحري ص ٤١٧ بند ٤٣١.

(٣) الواقع العملي هي أن السفن الحالية استغنت في معظمها عن روافعها كي تستفيد من سطحها في شحن البضائع وأصبحت تعتمد في شحن وتفريغ البضائع على روافع الميناء.

(١) د. كمال حمدى: مسنولية الناقل البحري للبضائع ص ٤٣ ٤٤٠ بند ١٤
 (٢) يراجع في تفصيل هذا الاختلاف د. رضا عبيد: انتقال المخاطر في عقد النقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين القانون المصرى ومعاهدة بروكسل واتفاقية هامبورج ص ١٠ وما بعدها بند ٥ طبعة دار النهضة العربية للطبع والنشر والتوزيع سنة ١٩٩٠م.

(٣) د. على البارودى، د. هانى دويدار: مبادئ القانون البحري ص ٢٠٠ بند ١٣٣.

ويختلف الفقه حول المسئول عن عملية الشحن، فمنها ما يلقى هذا العبء على عاتق الناقل لأنه بداية عملية النقل نفسها، ولكن يقع على عاتق الشاحن أن يمكن الناقل من تنفيذ التزامه بالشحن، بمعنى أن يضع البضائع محل النقل تحت تصرف الناقل على الرصيف، أي تحت روافع السفينة. إن وجدت. مع جواز الاتفاق على خلاف ذلك، ومنها ما يلقى بعبء هذه العملية على عاتق الشاحن مع عدم تقييد حريته في الاتفاق على خلاف ذلك، ومنها ما يجعل الالتزام بالشحن على عاتق الناقل البحري مع عدم جواز الاتفاق على مخالفة هذا الالتزام. (٢)

وتقضي المادة ٢١٥ فقرة أولى من القانون البحري بأن الناقل يلتزم بشحن البضائع في السفينة ما لم يتفق على غير ذلك، وموّد ذلك أن التزام الناقل البحري بالشحن لا يتعلق بالنظام العام، وبالتالي يجوز الاتفاق على أن يتحمل الشاحن عبء شحن البضائع في السفينة. (٣)

ويلاحظ في هذا الصدد أن الفقه في ظل التقنين البحري الملغى لعام ١٨٨٣ م كان يجمع أو كاد على أن التزام الشحن يقع على عاتق الشاحن ما لم يتفق على خلاف ذلك بموجب شرط يعرف بشرط الاستلام تحت الروافع.

أما القانون الفرنسي فإنه يجعل الالتزام بالشحن على عاتق الناقل البحري، وهو التزام متعلق بالنظام العام، إذ لا يجوز الاتفاق على أن يتحمل الشاحن عبء شحن البضائع في السفينة، وتلقى اتفاقية بروكسل التزام الشحن على الناقل، فالمادة ٣ / ثانيا تنص على أنه: " مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع..... "، وتفترض هذه المادة أن الناقل قد أخذ على عاتقه عملية الشحن والتفريغ، فضلا عن أن المرسل إليه والشاحن لا يقومان بهذه المهمة بالسرعة

المطلوبة فتتعطل الرحلة، لذلك تفضل شركات الملاحة البحرية استلام البضائع من الشاحن وشحنها على السفينة من قبلها مباشرة، وكذلك القيام بعملية تفريغها. (١)

وقد أخذ المشرع المصري في قانون التجارة البحرية موقفاً وسطاً بين هذه الاتجاهات، فقد جعل القاعدة القانونية تلزم الناقل البحري بالشحن، ولكنها قاعدة مكملة لإرادة الطرفين فيجوز الاتفاق على أن يتحمل الشاحن عبء شحن البضائع على السفينة. (٢)

وعملية شحن البضائع قد تكون شحناً فعلياً، وقد تكون شحناً حكماً، فمثلاً إذا قام الشاحن بوضع البضائع على السفينة أو تسليمها للناقل تحت روافع السفينة، أو على الرصيف لشحنها على السفينة، فالشحن هنا شحن فعلي، مما يعني أنه لا يوجد فاصل زمني مؤثر بين لحظة التسليم إلى الناقل ولحظة وضع البضائع على ظهر السفينة، أما الشحن الحكمي فهو تسليم البضائع إلى الناقل في مخازنه، فالتسليم في هذه الحالة لم يعقبه شحن البضائع مباشرة إلى السفينة، وإنما ستجتاز البضائع مرحلة أخرى للوصول بها إلى مرحلة الشحن على ظهر السفينة. (٢)

(١) د. بسام عاطف المختار: معاهدة بروكسل وتعديلاتها ص ١٠٥

(٢) د. هانى دويدار: موجز القانون البحري ص ٢٠٩.

(١) د. رضا عبيد: انتقال المخاطر في عقد النقل البحري للبضائع ص ١٤ بند ٥
(٢) مقال الشحن والتفريغ هو ذلك الشخص، طبيعياً كان أو معنوياً الذي يتولى في الميناء عملية رفع البضائع على ظهر السفينة تمهيداً لنقلها، أو إنزالها من السفينة لدى وصولها إلى الميناء تمهيداً لتسليمها إلى صاحب الحق في استلامها. د. رفعت فخرى: القانون البحري ص ٣٠١ بند ١٦٣

(٣) د. لطيف جبر كوماتي: مسئولية الناقل البحري ص ٦٥ بند ٤٣.

(٤) د. رضا عبيد: انتقال المخاطر في عقد النقل البحري للبضائع ص ٢٧، ٢٨ بند ١٣، د. حماد مصطفى عزب: الالتزام برص البضائع في عقد النقل البحري ومشاركة الإيجار بالرحلة (دراسة مقارنة) ص ٤ طبعة دار النهضة العربية سنة

ومن الجدير بالذكر أن بحث مسألة الالتزام بعملية الشحن غايتها تحديد المسئول عن هذه العملية، وليس من يقوم بها فعلاً، حيث إنه وفي كل الأحوال لا يتولى الناقل البحري أو الشاحن تنفيذ الشحن مادياً بنفسه، وإنما يتولاه المقاول البحري أي مقاول الشحن والتفريغ^(٢)، وإذا تضمن سند الشحن شرطاً يقضي بالالتزام الشاحن بإتمام شحن البضائع، فعادة ما يقترن هذا الشرط باتفاق آخر على توكيل الناقل البحري في التعاقد مع المقاول البحري، ويترتب على ذلك أن الناقل يستطيع إنجاز الشحن بالكيفية التي يراها ملائمة وتحت إشرافه مع نقل تبعة المخاطر التي قد تنجم عنه بالإضافة إلى أعبائه المالية إلى الشاحن.^(٣)

ثالثاً: الالتزام برص البضائع

يقصد برص البضائع بالسفينة في القانون البحري المصري ترتيبها وتنظيمها في العنابر المخصصة لها، أو على سطح السفينة في الحالات التي يجوز فيها ذلك، فهو عبارة عن توزيع وتنظيم للبضائع المشحونة بطريقة تمكن السفينة من تجنب مخاطر الهلاك أو التلف أثناء الرحلة البحرية^(٤)، وبالتالي فهو يشمل جميع الأعمال اللازمة لوضع البضائع في السفينة على نحو يأمنها من الهلاك أو التلف.

ويجب أن يكون الرص في عنابر السفينة، كما يجب أن تغطي البضائع بقطع خشبية أو قماش سميك أو مشمع يقيها ماء البحر، كما يتضمن التسستيف إقامة الفواصل بين البضائع وبعضها وبينها وبين

٢٠٠٢م، د. صفوت ناجي بهنساوى: مسئولية مقاول الشحن والتفريغ (المقاول البحري) ص ٦، طبعة دار النهضة العربية سنة ١٩٩٦م.

الماكينة وجسم السفينة، وذلك لمنع إضرار كل منهما بالأخرى، ولمنع زيادة ميل السفينة بسبب ميل البضائع الصب إذا تحركت السفينة. (١)

وتقضى المادة ٢١٥ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية المصري بأن الناقل البحري يلتزم برص البضائع بالسفينة. والنص المتقدم يتعلق بالنظام العام، إذ لم ينص القانون بجواز الاتفاق على غير ذلك كما فعل بالنسبة إلى الالتزام بالشحن والتفريغ في صلب تلك الفقرة، ويضاف إلى ذلك أن الالتزام بالرص يقترن في النص بالالتزام بنقل البضائع وتسليمها عند وصولها، وهي التزامات لا يجوز للناقل البحري النزول عنها لأنها تمثل جوهر الخدمة التي يقدمها.

وبالإضافة إلى ذلك لا يرتبط رص البضائع بغاية المحافظة عليها فحسب، وإنما رص البضائع على نحو معين يحقق التوازن اللازم للسفينة حتى تستطيع أنجاز الرحلة في سلام، فالأمر يتعلق أيضا بمصالح الناقل البحري ومصالح الشاحنين الآخرين على حد سواء ومن الوجهة العملية تتم عملية الرص تحت إشراف الربان. وقد يتولاها الملاحون ذاتهم أو تابعون آخرون للمجهز يقتصر دورهم على رص البضائع دون أن يمتد إلى مصاحبة السفينة أثناء الرحلة البحرية. (٢)

وتعد خريطة الشحن بواسطة الضابط الثاني تحت مسؤولية الربان وهي خريطة توضح مكان مختلف الحمولات داخل العنابر، ويراعى في

(١) د. مصطفى كمال طه: أصول القانون البحري ص ٤٥٨ بند ٤٦٣، د. محمد كمال حمدي: عقد الشحن والتفريغ في القانون البحري ص ٩١، د. هاني دويدار: موجز القانون البحري ص ٢١٢.

(١) د. على البارودي، د. هاني دويدار: مبادئ القانون البحري ص ٢٠٢ بند ١٣٤.

إعدادها عوامل عدة ويؤدى إتباعها إلى ثبات السفينة، وتسهيل تداول وتحريك البضائع سواء عند الشحن أو عند التفريغ، والمحافظة على الحمولة في حالة جيدة.

ورص البضائع له قواعد فنية تضمنتها معاهدات دولية أهمها معاهدة لندن لسنة ١٩٦٦ الخاصة بخطوط الشحن، وقد انضمت مصر لهذه المعاهدة بالقرار الجمهوري رقم ٧٥٣ لسنة ١٩٦٨م.

وفي فرنسا فقد تم تنظيم قواعد رص البضائع بمقتضى المرسوم الصادر في ديسمبر سنة ١٨٩٣م الخاص بتنظيم رص البضائع على ظهر السفن التجارية بصفة عامة، ورص بعض البضائع كالحبوب والسوائل. (١)

وحكمة وقوع الالتزام بالرص على عاتق الناقل لا الشاحن، ذلك أن عملية الرص تتصل اتصالاً وثيقاً ومباشراً بسلامة الرحلة البحرية، ولأن الناقل بما لديه من وسائل وإمكانيات أدرى من الشاحن بما تقتضيه هذه السلامة من متطلبات. (٢)

كما أن الرص المعيب للبضائع غالباً ما يكون هو السبب المباشر في هلاك البضائع أو تلفها، كرص البضائع دون استعمال الفواصل الخشبية لفصل المشحونات، أو كرص البضائع دون ترك فتحات كافية لدوران الهواء وتوفير التهوية اللازمة، عندما يكون ذلك لازماً لسلامة نقل البضائع، ويثبت الخطأ في الرص بكافة طرق الإثبات.

(٢) د. حماد مصطفى عزب: الالتزام برص البضائع في عقد النقل البحري ومشاركة الإيجار بالرحلة ص ٥، د. عبد الفضيل محمد احمد: القانون الخاص البحري ص ٢٥٣ بند ٣١٩.

إلا أن الربان من أجل تجنب المنازعة بشأن سلامة الرص يسعى إلى الحصول على دليل إثبات بأن الرص قد تم طبقاً للأصول الفنية، وذلك عن طريق طلب معاينة تتم بواسطة خبراء متخصصين يسمون خبراء التستيف، حيث يحررون محضراً بهذه المعاينة، غير أن الأدلة المستمدة من هذه المحاضر ليست سوى قرائن بسيطة على سلامة الرص، وخاضعة لتقدير القاضي (١)

غير أن ما يترتب على إثبات خطأ الناقل برص البضائع يختلف بحسب مضمون التزام الناقل البحري في سلامة البضائع، فحين يكون مضمون التزام الناقل بذل عناية، يكون هذا الإثبات قرينة على أن الناقل البحري لم يبذل العناية المطلوبة، وبالتالي قيام مسئوليته، أما حين يكون مضمون التزام الناقل البحري تحقيق نتيجة يكون لهذا الإثبات فائدة تتمثل بحرمان الناقل من تحديد المسؤولية الذي تقرره النصوص، وبحرمان من الإعفاء منها. (٢)

كما أنه يجب التمييز بين الرص الملاحي والرص التجاري فالأول: هو الذي يتعلق بثبات السفينة، أما الثاني: فيتعلق بالمحافظة على البضائع، ومن الجائز أن يكون الرص معيباً بالنظر إلى الأضرار التي يمكن أن تلحق بالحمولة، ولكنه لا ينتقص من سلامة السفينة في البحر، وعلى أساس هذا التمييز يجوز تكليف الشاحن بالرص فيقوم به بواسطة مقاول الشحن، ولا يلتزم الربان في هذه الحالة بالإشراف على الرص إلا من الناحية الملاحية

(١) د. حسين الماحي: القانون البحري ٢١٩ بند ٣١٢، د. محمد كمال حمدي: سند الشحن والتفريغ في القانون البحري ص ٤٤
(٢) د. لطيف جبر كوماتي: مسؤولية الناقل البحري ص ٧٤ بند ٤٨.

فقط، وحينئذ لا تسأل السفينة عن الأضرار اللاحقة بالبضائع والناشئة عن خطأ الرص التجاري. (١)

وقد قضت محكمة النقض بأنه: " الناقل باعتباره المدين في تنفيذ الالتزام بالنقل يقع على عاتقه رص البضائع بطريقة تجنبها خطر الهلاك أو التلف وتحافظ على السفينة وحمولتها، يكون عليه إثبات توافر شروط السبب الذي يعفيه من المسؤولية، ولا يكفي في هذا الصدد مجرد الإشارة في سند الشحن إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن البضائع المتفق على شحنها على سطح السفينة بل يتعين عليه إثبات أن الضرر الذي يحدث لها يرجع إلى الشحن بهذه الطريقة، وأنه بذل العناية الواجبة عليه في المحافظة على هذه البضائع سواء بإحكام ربطها وتثبيتها، ووضع الفواصل بينها، أو بتغطيتها تغطية كافية تقيها السقوط في البحر من السطح كما تقيها البلل من مياهه حالة عوامل الجو العادية. (٢)

رابع: الالتزام بنقل البضائع

النقل: هو الالتزام الأساسي الذي يترتب عليه عقد النقل البحري في ذمة الناقل والذي بمقتضاه يتم نقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول.

فهو تحريك البضائع من مكان هي مستقرة فيه إلى مكان تستقر فيه، فعملية النقل هي الفترة التي تكون فيها البضائع المنقولة محمولة على وسيلة غير معدة لاستقرارها عليها استقراراً دائماً وهي السفينة،

(١) د. مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري ص ٢٥٧، ٢٥٨ بند ٣٣٧، د. حماد مصطفى عزب: الالتزام برص البضائع في عقد النقل البحري ومشاركة الإيجار بالرحلة ص ١٣٤.

(٢) الطعن رقم ٢١٣٦ لسنة ٥٥ ق - جلسة ١٩٩١/١٢/١٠٩١٣٠ س ٢٤٤٢ ص ٢٠١٧.

والاستقرار وعدمه هي مسألة نسبية بين طرفي العقد، فالناقل وهو يتسلم البضائع لنقلها إنما يتسلمها من مكان هي مستقرة فيه، ويحملها إلى مكان تستقر فيه بصرف النظر عما إذا كانت البضائع ستستقر في هذا المكان من عدمه، إذ قد تتعرض البضائع لعدة مراحل من النقل، ومع ذلك فهي تنقل من مكان مستقرة فيه إلى مكان تستقر فيه، وطالما كانت البضائع لدى الناقل فهي لم تستقر إلا بتسليمها إلى المرسل إليه، فتسليم البضائع إلى المرسل إليه هو الذي يؤدي إلى استقرارها بالنسبة إلى الناقل حتى لو قام المرسل إليه بشحنها إلى منطقة أخرى بعد ذلك^(١)، ويحكم عملية النقل عدة مبادئ أهمها ما يأتي:

(أ) خط السير

يلتزم الناقل البحري بنقل البضائع إلى ميناء الوصول^(٢)، وهذا هو الالتزام الرئيسي في عقد النقل البحري، ويلتزم الناقل بإتباع خط السير المتفق عليه في عقد النقل لإنجاز الرحلة البحرية فإذا لم يتضمن العقد تحديد خط السير، وجب اتخاذ خط السير المعتاد ملاحياً، وتتضمن أغلب سندات الشحن شرطاً يعطى الناقل الحرية الكاملة في اختيار خط سير الرحلة البحرية الذي يوفر الأمن والسلامة للرحلة البحرية للسفينة والبضائع المشحونة فيها.^(٣)

وإذا خالف الناقل الشروط التي تم الاتفاق عليها فهو مسئول عن الأضرار التي تصيب البضائع حتى لو كان سبب الضرر قوة القاهرة، فيسأل الناقل في

(١) د. رضا عبيد: انتقال المخاطر في عقد النقل البحري للبضائع ص ٢٨، ٢٩ بند ١٤

(٢) وقد قضت محكمة النقض بأنه: "عقد النقل البحري ينشئ التزامات متقابلة في ذمة كل من الناقل والمرسل إليه منها التزام الناقل بنقل البضائع إلى ميناء الوصول.... أنظر الطعن رقم ٢٥٦ لسنة ٥٢ ق جلسة ١٩٨٨/١/٢٥ س ٣٩ ١٤ ص ١٣٩

(٣) د. أسامة عبد العزيز: التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات ص ٢٦١

حالة الانحراف غير المسموح به عن الأضرار أيا كان سببها، لأنه يمكن القول أن ما أحدثته القوة القاهرة ما كان يحصل لولا هذا الانحراف غير المسموح به. (١)

(ب) ميعاد النقل.

الأصل أن يتم النقل في الميعاد المتفق عليه بين الناقل والشاحن، أما إذا لم يتفق الطرفان على الميعاد الذي يجب أن يتم فيه النقل، فيفترض أنهما اتفقا على أن يتم النقل في مدة عادية معقولة، مع مراعاة نوع السفينة وقوتها وطبيعة البضائع، وإذا لم يتم النقل في الميعاد المحدد، كان الناقل مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي لحق الشاحن من جراء هذا التأخير. (٢)

(ج) تغيير السفينة أثناء الرحلة

الأصل أن يتم النقل على السفينة التي شحنت فيها البضائع بداية، ولكن إذا توقفت السفينة عن مواصلة الرحلة أيا كان سبب ذلك، فيتعين على الناقل إعداد سفينة أخرى، حيث نصت المادة ٢١٧ القانون البحري على أنه: " على الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أيا كان سبب ذلك بذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه و تحمل المصروفات الناشئة عن ذلك، إلا إذا كان توقف السفينة راجعا إلى حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٢٢٩ من هذا القانون فتكون المصروفات في هذه الحالة على

(١) د. لطيف جبر كوماتي: مسؤولية الناقل البحري ص ٧٧ بند ٥٠.

(٢) د. مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري ص ٢٦٠ بند ٣٤١.

(٣) د. جلال وفاء محمدين: قانون التجارة البحرية ص ٢٨٣، د. حسين الماحي: القانون البحري ص ٢٢٣ بند ٣٢٠.

الشاحن و يستحق الناقل الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة إذا وصلت البضائع إلى الميناء المتفق عليه. (٣)

هذا وقد يحتفظ الناقل في العقد بحق تغيير السفينة أثناء الطريق، ولكن يجب أن تكون السفينة الثانية صالحة للملاحة، وعلى الناقل أن يخطر الشاحن في حالة حصول النقل على سفينة أخرى بذلك، وأن يرسل إليه سند الشحن المسلم من الربان لكي يتمكن الشاحن من استلام البضائع عند الوصول.

وعلى الربان التوجه إلى الميناء المتفق عليه، وإذا تحدد أكثر من ميناء فعليه التوجه إلى الميناء الأول و ينتظر أوامر الشاحن، وقد يجيز العقد للربان أحياناً التوجه إلى ميناء غير المتفق عليه كما في الحالة التي يتعذر فيها على السفينة أن تصل إلى الميناء المتفق عليه بسبب حصر بحري أو إضراب أو قوة القاهرة أو لإبعاد السفينة. (١)

وعلى الناقل في سبيل تنفيذ ذلك. أن يحافظ على البضائع وأن يرهاها بمعرفة الربان، وطبقاً للعرف، وطبيعة البضائع، وطول الرحلة، وإذا بذل في سبيل ذلك نفقة كان له أن يستردها من الشاحنين أو المرسل إليهم. (٢)

(د) ميناء الوصول

يجب على الناقل أن يقود السفينة إلى الميناء المتفق عليه، وقد يحدد في العقد ميناء للوصول حسب اختيار الشاحن " إسكندرية أو بورسعيد " مثلاً وفي هذه الحالة يجب على الربان أن يتوجه إلى الميناء

(١) د. عدلى أمير خالد: عقد النقل البحري ص ٦٦، ٦٧

(٢) د. على جمال الدين المرجع السابق ص ٢٤١ بند ٣٠٠، د. حسين الملاحي: القانون البحري ص ٢٢٣ بند ٣٢٠.

الأول، وينتظر أوامر الشاحن التي كثير ما تصل بسهولة أثناء الطريق بواسطة الراديو، أو غيرها من وسائل الاتصال الحديثة والتقنيات الحديثة في عالم الاتصالات.

وقد يجيز العقد للربان أحياناً أن يقود السفينة إلى ميناء غير الميناء المتفق عليها كأن يقترن تعيين ميناء الوصول بعبارة أو أي ميناء آخر قريب يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان، وينطبق هذا الشرط في الحالة التي يتعذر فيها على السفينة أن تصل إلى الميناء المتفق عليه بسبب قوة قاهرة كحجر صحي أو حصر بحري أو إضراب، كما ينطبق أيضاً في الحالة التي يتعذر فيها على السفينة دخول الميناء المتفق عليه نظراً لإبعادها. (١)

خامساً: الالتزام بالمحافظة على البضائع

نصت الفقرة الثانية من المادة ٢١٥ من القانون البحري على أن: " يلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التي تشحن على السفينة " وكانت هذه الفقرة في المشروع تنص على أن: " يلتزم الناقل ببذل العناية اللازمة للمحافظة على البضائع وفقاً لشروط عقد النقل والعرف البحري " ولذلك فقد جاء بالمذكرة الإيضاحية للمشروع بخصوص هذه الفقرة أن " التزام الناقل بالمحافظة على البضائع هو التزام بوسيلة وليس التزام بنتيجة يبرأ منه إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه التدابير اللازمة لمنع الضرر، أو أنهم لم يكن في استطاعتهم اتخاذها ".

أما وقد عدلت الفقرة الأولى للمادة ٢١٥ من المشروع على النحو الذي جاءت به في القانون، كما عدلت المادة ٢٢٩ من المشروع وجاءت كما هي واردة في القانون الحالي بحيث لم يعد في إمكان الناقل حتى

(١) د. مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري ص ٢٦١ بند ٣٤٣.

يعفى نفسه من المسؤولية أن يثبت قيامه هو ومن ينوب عنه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، وإنما يعفى فقط إذا أثبت أن هلاك البضائع أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه، أما وقد حدث ذلك فلم يعد هناك مجال للقول بأن التزام الناقل بالمحافظة على البضائع هو التزام بوسيلة وإنما هو في حقيقة الأمر وطبقاً لنصوص القانون التزام بنتيجة (١) لا يعفى الناقل نفسه منه إلا بإثبات السبب الأجنبي. (٢)

وعليه وإزاء اعتبار التزام الناقل بالمحافظة على البضائع التزاماً بتحقيق نتيجة أو غاية، فلا مجال للتعرض إلى درجة المحافظة المطلوبة إذ مجال ذلك أن يكون هذا الالتزام التزاماً بوسيلة بحيث يبرأ منه الناقل إذا أثبت بذله درجة المحافظة المطلوبة.

والالتزام بالمحافظة على البضائع لا يقع على الناقل وضباط السفينة والطاقم ووكلاء الناقل وحدهم، وإنما يقع أيضاً على مقاولي الشحن والتفريغ وغيرهم من المعنيين بمناولة البضائع، كما يقع على الناقل عبء إثبات أن هلاك البضائع أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد لأي من هؤلاء فيه.

(١) يرى الدكتور محمد كامل أمين ملش أن: " على الناقل أن يبذل في المحافظة على البضائع العناية التي تتطلبها هذه المحافظة تبعاً لطبيعة البضائع وطول الرحلة ويلاحظ أنه لا يمكن إلزام الناقل بجميع الأعمال التي تتطلبها المحافظة على البضائع وإلا أقحمنا على نشاطه الطبيعي الذي تخصص فيه - وهو النقل - عناصر أخرى غريبة عنه تعطل هذا النشاط الأصلي. انظر: عقد النقل النهري في التشريع العربي والمقارن طبعة ١٩٦٠/١٩٦١ ص ٣٥ بند ٢١.

(٢) د. ثروت على عبد الرحيم: دروس في القانون التجاري والقانون البحري ص ٢٨٥، د. عبد القادر العطير، د. باسم محمد ملحم: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ص ٢٨٩ بند ٢٦٢.

وتتطلب الشحنات ذات الطبيعة الخاصة اعتبارات خاصة في الالتزام بالمحافظة عليها، فالشحنات المبردة قد تتطلب الاحتفاظ بدرجات حرارة معينة خلال الرحلة، وأن أي إهمال في الاحتفاظ بدرجات الحرارة قد يؤدي بلا شك إلى ترتيب مسؤولية الناقل عن التلف الذي يصيب الشحنة، ومن ناحية أخرى فيجب ألا نتوقع أن يعرف الناقل كل شيء عن كل شحنة منقولة. (١)

هذا وقد حرص المشرع على ذكر الالتزام بالمحافظة على البضائع في عدة مواضع منها مثلا المادة ١٠٨ من القانون البحري التي تنص على يجب على الربان أن يتخذ الإجراءات الضرورية التي تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة، والمجهز، والبحارة، والمسافرين، وذوى الحقوق على الشحنة، وذلك طبقا للعرف، وعلى الربان أن يقوم في أحوال الضرورة بكل عمل تقتضيه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة، ومع ذلك يجب عليه إخطار المجهز قبل أن يقرر القيام بإجراء غير عادي إذا سمحت الظروف بذلك، ويكون الربان مسؤولاً عن أخطائه ولو كانت يسيره، وقد أكدت محكمة النقض المصرية على التزام الناقل بالمحافظة على البضائع وتسليمها كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في العديد من أحكامها. (٢)

سادسا: الالتزام بتسليم البضائع

تسليم البضائع هو العملية الأخيرة في تنفيذ عقد النقل وبها تنتهي مسؤولية الناقل بوصفها كذلك، وتتلخص في وضع البضائع تحت تصرف

١ (١) د. احمد حسني: عقد النقل البحري ص ١٣٢، ١٣٣ بند ١٩٠، ١٩١.

(٢) د. على جمال الدين عوض: النقل البحري للبضائع ص ٤٩٧ بند ٤٩٠.

(٣) الطعن رقم ٢٠٤٣ لسنة ٥٩ ق جلسة ١٩٩٦ / ٢ / ١ س ٤٧ ج ١ ص ٢٧٨.

صاحب الحق في استلامها في ميناء الوصول، وهي تختلف عن التفريغ من ناحية أن التسليم عمل قانوني ينهي عقد النقل البحري، أما التفريغ فهو العملية المادية التي تتلخص في إخراج البضائع من السفينة. (١)

والأصل أن يكون التسليم لاحقاً على التفريغ، وقد يكون التسليم سابقاً على التفريغ، وذلك إذا كان التفريغ على عاتق المرسل إليه، فإنه يتسلم البضائع على السفينة، ويكون عليه أن يفرغها بنفسه. (٢)

تقضى المادة ٤٣٥ من القانون المدني المصري بأن التسليم يتم بوضع المبيع تحت تصرف المشتري بحيث يتمكن من حيازته والانتفاع به دون عائق، ويفهم من هذا النص، أن التسليم يتم ولو لم يضع المشتري يده على الشيء بصفة فعلية، أي ولو لم يستول المشتري على الشيء المبيع استيلاء مادياً، وإنما يتم البائع التزامه بالتسليم بوضع المبيع تحت تصرف المشتري، إذ أن التسليم عموماً هو دفع الشيء المبيع إلى المشتري، ووضعه تحت تصرفه، أي تمكينه من السيطرة عليه والانتفاع به. (٣)

وقد قضت محكمة النقض في العديد من أحكامها مؤكدة على هذا المعنى حيث قضت بأنه: المقرر في قضاء هذه المحكمة أن التزام الناقل البحري هو التزام غايته تسليم الشحنة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في

(١) يقصد بالتسليم من وجهة نظر محكمة النقض هو: "... الاستلام الفعلي من جانب صاحب الحق في البضائع أو نائبه بحيث تنتقل إليه حيازتها ويتمكن من فحصها والتحقق من حالتها ومقدارها، فلا يعد استلاماً مجرد تفريغ البضائع من الباخرة بالدائرة الجمركية على ذمة تسلم المرسل إليه لها... انظر: الطعن رقم ٦٥٥ لسنة ٤٨ ق جلسة ١٩٨١/١٢/٨ س ٣٢ ص ٢٢٩٣.

(٢) د. حسين الماحي: القانون البحري ص ٢٢٦ بند ٣٢٤، د. ثروت على عبد الرحيم: دروس في القانون التجاري والقانون البحري ص ٢٨٢.

(٣) د. محمود سمير الشرقاوي: الالتزام بالتسليم في عقد بيع البضائع (دراسة مقارنة) ص ٣١٥.

ميناء الوصول، أيا كانت الطريقة المتفق عليها لهذا التسليم، ومن ثم فإن عقد النقل لا ينقضي ولا تنتهي معه مسؤولية الناقل في جميع الأحوال إلا بتسليم البضائع المشحونة إلى المرسل إليه أو نائبة تسليماً فعلياً بالقدر والحالة التي وضعت بها. (١)

الفرق بين التفريغ والتسليم:

الفرق بين التفريغ والتسليم هو أن التسليم هو العمل القانوني الذي يوفى به الناقل التزامه بتسليم البضائع المنقولة إلى المرسل إليه، وبه ينقضي عقد النقل البحري.

وإذا كان التسليم غالباً ما يتمثل في تفريغ البضائع من السفينة إلا أنه يجب عدم الخلط بين التفريغ والتسليم، فالتسليم تصرف قانوني في حين أن التفريغ عمل مادي و يتكون التسليم من عمليتين، الأولى: تقديم البضائع من الناقل أو ممثله إلى المرسل إليه أو وكيله، والثانية: هي تحقق المرسل إليه من البضائع وفحصها وقبولها، وهذا القبول هو الذي يحدد أن المرسل إليه قد تسلم قانوناً ومنذ هذا التسليم تنتقل مخاطر البضائع إليه؛ تنهى مرحلة تحمل الناقل لمخاطر البضائع، إلا أن قبول المرسل إليه تسلم البضائع لا يعني أن الناقل قد أوفى التزامه تماماً، وإنما يبقى هذا الأخير مسؤولاً عما يكون قد أصاب البضائع من عجز أو تلف أثناء وجودها في عهده، فبالتسليم ينقضي عقد النقل البحري وبه أيضاً تبدأ فترة تقادم الدعوى ضد الناقل. (٢)

هذا وقد تطرق واضعو اتفاقية هامبورج إلى تحديد فكري الأخذ في العهدة وفكرة التسليم، فعرفوا أخذ الناقل للبضائع في عهده بأنه

(١) الطعن رقم ٣٢٦ لسنة ٥٩ جلسة ١٤/١٢/١٩٩٥ س ٤٦ ج ٢ ص ١٣٨٠.

(٢) د. احمد حسني: عقد النقل البحري ص ١٣٤ بند ١٩٣.

ينصرف إلى الوقت الذي يتلقى فيه البضائع سواء من الشاحن أو من ينوب عنه، أو من سلطة أو أحد من الغير توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليمها إليه.

أما فكرة التسليم فيقصد بها تسليم البضائع إلى المرسل إليه، أو وضعها تحت تصرفه، وفقاً للعقد أو القانون أو العرف الخاص بالتجارة المعنية في ميناء الشحن، في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، أو بتسليمها إلى سلطة أو أحد من الغير توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليمها إليه.

والمواقع أن تعريف اتفاقية هامبورج للتسليم وإن كان يبدو معقولاً، إلا أنه ومع ذلك يسبب أخطاراً كبيرة بالنسبة للشاحنين والمرسل إليهم، فقد أجاز النص للأطراف أن يحددوا اتفاقاً طريقة التسليم، الذي يمكن أن يتم بوضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه طبقاً للعقد، ولم تتضمن قواعد هامبورج أي نص خاص لتحديد الحدود التي تترك لحرية الأطراف في هذا الصدد على نحو ما ورد بالمادة ٣/٢ من معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤.

وعلى ذلك، فإذا تضمن سند الشحن شرطاً بأن البضائع ستسلم للمرسل إليه أو لأي مقاول يعمل لحسابه مثل مقاول التفريغ، أو تسلّم إليه بمجرد فتح عناير السفينة، أو عندما يتم التفريغ لحساب وتحت مسؤولية المرسل إليه، فإن كل هذه الشروط تكون صحيحة طبقاً لقواعد هامبورج.^(١)

(١) د. احمد حسني: التعليق على نصوص اتفاق هامبورج ص ١٨.

التسليم تحت الروافع

الأصل طبقاً للمادة ٢١٥ فقرة (١) من القانون البحري المصري أن الالتزام بالشحن والتفريغ يقع على عاتق الناقل البحري، ويترتب على ذلك دخول مرحلتي الشحن والتفريغ في فترة النقل البحري، فيظل الناقل البحري مسؤولاً تجاه الشاحن أو المرسل إليه عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء الشحن أو أثناء التفريغ، وهذا الالتزام لا يتعلق بالنظام العام، إذ تجيز المادة ٢١٥ فقرة (١) من القانون البحري الاتفاق على خلاف ذلك، ويختلف حكم القانون البحري المصري في هذا الشأن عن القانون الفرنسي الذي يجعل التزام الناقل بالشحن والتفريغ التزاماً متعلقاً بالنظام العام.

وهذا الشرط الذي يجعل التفريغ التزاماً على عاتق المرسل إليه يعرف بشرط التسليم تحت الروافع **Clause sous palan** ويقترن هذا الشرط عادة بشرط آخر مفاده توكيل الشاحن الناقل البحري في التعاقد مع المقاول البحري أي مقاول الشحن والتفريغ^(١)، فيتقرر للناقل البحري اختيار المقاول البحري ولكن لحساب الشاحن أو المرسل إليه.

وتنعكس هذه الشروط على أنماط تفريغ البضائع وتسليمها، فعند التفريغ يعد المرسل إليه الأصيل في التعاقد مع المقاول البحري لأن الناقل البحري لا يتدخل إلا بوصفه نائباً عنه، أما عن تسليم البضائع يكون مؤدى شرط التسليم تحت الروافع تحقق التسليم قانوناً بمجرد خروج

(١) ومن الجدير بالذكر أن مقاول الشحن، والتفريغ لا يعتبر ناقلاً بحرياً ولا برياً حتى ولو قام بعملية نقل الصنادل بين مكان السفينة وبين رصيف الميناء، أو قام بنقل البضائع من الرصيف إلى مخازن الميناء، ولا تسرى عليه أحكام عقد النقل البحري أو البري. أنظر: د. سعيد بن سلمان العبرى: القانون البحري العماني ص ٢١٠ طبعة دار النهضة العربية سنة ١٩٩٤ م.

البضائع من عنابر السفينة، أو إعلان الريان استعداده لتفريغها من على متن السفينة.

ويرجع تضمين سندات الشحن الشرطين السابقين إلى رغبة الناقل البحري في الهيمنة الفعلية على عمليات الشحن والتفريغ، مع التخلص من تبعاتها المالية والمخاطر الناشئة عنها، فمن جانب يؤدي ترك أمر الشحن للشاحنين وترك أمر التفريغ للمرسل إليهم إلى تعطيل السفينة أمداً طويلاً في الميناء، ومع حرص الناقل البحري على سرعة دورة رحلات السفينة يقبض على أمر الشحن والتفريغ بين يديه، ويتولى التعاقد مع المفاوض البحري، ومن جانب آخر، ونظراً لدقة عمليتي الشحن والتفريغ من الناحية الفنية، فإنه كثيراً ما تنشأ الأضرار التي تلحق بالبضائع عن شحنها على متن السفينة، أو عن تفريغ البضائع منها، ورغبة من الناقل البحري في الوقوف داخل الحدود الضيقة لتخصصه الدقيق ألا وهو الملاحة البحرية، لا يقبل تحمل المسؤولية إلا عن الأضرار التي تنشأ أثناء المرحلة البحرية من الرحلة.

وبالرغم من أن عمليتي الشحن والتفريغ ضروريتان لإنجاز الرحلة البحرية والنقل المتفق عليه، فيرفض الناقل البحري اعتبارهما من مخاطر المشروع، ويتخلص من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء الشحن والتفريغ بجعل الالتزام بهما على عاتق الشاحن أو المرسل إليه.

فيجمع الناقل البحري بين التخلص من تبعات الشحن والتفريغ وبين ضمان سرعة دورة رحلات السفينة عن طريق نقل الالتزام بالشحن والتفريغ على عاتق الشاحن، وهيمنته على تلك العمليات بموجب شرط التوكيل الوارد بسند الشحن. (١)

(١) د. هاني دويدار: إشكالات تسليم البضائع ص ١٣٧ وما بعدها بند ١٣٣ وما بعده.

التسليم تحت شكة السفينة (تسليم صاحبه).

من المعلوم أنه بموجب شرط التسليم تحت الروافع وما يقترن به من شرط توكيل الناقل البحري في التعاقد مع المقاول البحري، هو أن الناقل البحري يهيمن فعلياً على عملية التفريغ مع نقل تبعاته على المرسل إليه.

ومع ذلك يستطيع المرسل إليه التخفيف من غلو شروط سند الشحن بأن يطلب تسليم البضائع على رصيف الميناء فور تفريغها من السفينة، وتعرف هذه الظاهرة في بعض الموانئ بالتسليم " تحت الشكة " أو " تسليم صاحبه " وبموجبه يتسلم المرسل إليه أو وكيله البضائع على رصيف الميناء، وذلك بشحنها على عربات فور تفريغها من على السفينة تمهيداً لنقلها إلى المخازن الجمركية أو إلى موقع ما داخل البلاد، لذلك عادة ما يتولى وكيل الشحنة الإشراف على تفريغها في حالة نقلها إلى المخازن الجمركية، بينما يتولى وكيل العبور الإشراف على البضائع في حالة نقل البضائع خارج الدائرة الجمركية.

ويلزم اتخاذ إجراءات الإفراج الجمركي عن البضائع فور تفريغها من السفينة، ذلك أن معاينة خبير الجمارك لها تتم في أغلب الأحوال على رصيف الميناء، وينتج عن ذلك وجوب صدور إذن من مصلحة الجمارك حتى يتمكن المرسل إليه من تسلم البضائع تحت الشكة، وتشتترط مصلحة الجمارك شروطاً خاصة بحجم الشحنة حتى يصدر الإذن بالتسليم تحت الشكة، كما تشتترط تماثل البضائع التي يتم تسليمها بهذه الكيفية.

وتكمن العلة من اشتراط الحجم المعين للشحنة هو تفادي الزحام على رصيف الميناء، إذ كلما زاد حجم الشحنة كلما قل بالتالي عدد المرسل إليهم الذين يمكنهم المطالبة بالتسليم تحت الشكة، أما الحكمة من اشتراط

تمثل البضائع فتكمن في التيسير على الخبير الجمركي تقدير قيمتها من واقع معاينته لها تمهيداً لتحديد الرسوم الجمركية المستحقة عليها. ويلاحظ أنه متى أذنت مصلحة الجمارك للمرسل إليه بالتسليم تحت الشكّة، لا يجوز للناقل البحري المعارضة في التسليم بهذه الكيفية، ويترتب على ذلك أن المرسل إليه يجد في الترخيص الصادر عن مصلحة الجمارك ما يحد من غلو شروط سند الشحن، فهو يتفادى بذلك التعامل مع وكيل السفينة فيما يتعلق بتسليم البضائع وما يرتبط به عادة من ضرورة تخزينها، فالوكيل يحمل عادة المرسل إليه الكثير من النفقات التي تتعلق بالمحافظة على البضائع، يثور الشك الجدى حول واقعة تقديمها بالفعل، ولذلك يكون تقديم المرسل إليه طلب التسليم تحت الشكّة مصدراً لاشتراطات ثقيلة من قبل الناقل البحري، فكثيراً ما يدون على استمارة الطلب ما يفيد تحمل المرسل إليه مسؤولية أي عجز أو تلف يحدث بالرسالة أثناء تفريغها، أو اكتشاف العجز بعد تسلم الرسالة كاملة، أو حصول العجز بعد انتهاء التفريغ والإيداع بالمخازن.

وتتضمن البيانات المدونة على استمارة طلب التسليم تحت الشكّة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضائع، ولا شك في صحة شرط الإعفاء عن الأضرار التي تلحق بالبضائع بعد انتهاء التفريغ أو الإيداع بالمخازن، حيث إن أحكام القضاء تؤكد على تحقق واقعة التسليم بعد تمام التفريغ في ظل نظام التسليم تحت الشكّة، وتنقضي فترة النقل البحري بالتسليم، وفي ظل هذا النظام يتسلم المرسل إليه أو من ينوب عنه البضائع استلاماً فعلياً بعد تمام التفريغ.

أما إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء تفريغها، فإنه لا يقع صحيحاً ما لم يتبين أن الالتزام بالشحن والتفريغ يقع على عاتق المرسل إليه، إذ الأصل أن نظام التسليم

تحت الشكّة يجوز اللجوء إليه بغض النظر عما إذا كان الالتزام بالتفريغ يقع على عاتق الناقل البحري أم على عاتق المرسل إليه، فإذا كان المرسل إليه يتسلم البضائع فعلا على رصيف الميناء عقب تفريغها لا يعنى ذلك بالضرورة أن مخاطر التفريغ صارت على عاتقه، أما إذا كان سند الشحن يتضمن أصلا شرط التسليم تحت الروافع، فسواء تسلّم المرسل إليه البضائع من تحت شكّة السفينة أو من وكيل السفينة أو من المستودعات، فإنه يتحمل وحده وفي جميع الأحوال مخاطر التفريغ.

ومع ذلك يمثل تقديم طلب التسليم تحت الشكّة مناسبة للخروج من حكم القاعدة المكملّة الواردة بالمادة ٢١٥ فقرة (١) من القانون البحري، ويعنى ذلك خلو سند الشحن ابتداء من شرط التسليم تحت الروافع، وتبعا له شرط توكيل الناقل البحري في التعاقد مع المقاول البحري، وتكون العبارة بمدى نقل عبء التفريغ على عاتق المرسل إليه بتكليف المقاول البحري بالقيام بعمليات التفريغ من على متن السفينة.

ويبين مما تقدم أن نظام التسليم تحت الشكّة وإن كان يتضمن مزايا عديدة للمرسل إليه إلا أنه يقتضى منه يقظة وهمة في الحفاظ على حقوقه، فأمر البضائع وحالتها ومدى المسئولية عنها يتركز في لحظة التفريغ ونزول البضائع على رصيف الميناء، ففي هذه الحالة يتحقق التسليم الفعلي دون تراخ إلى أن تتم إجراءات الإفراج عن البضائع، فيجب الكشف عن البضائع ومعاينتها وإخطار الناقل بالهلاك أو التلف الذي يعثرها، خاصة إذا اضطر المرسل إليه أو من ينوب عنه إلى النزول عن حق الرجوع بالمسئولية عن أي عجز أو تلف يتم اكتشافه بعد ذلك، ولو كانت البضائع لا تزال داخل الدائرة الجمركية.

ويبين أيضا أن نظام التسليم تحت الشكّة قد يتضمن جانبا من المخاطر بالنسبة إلى الربان، إذ أنه لا يحق للناقل البحري المعارضة في التسليم بهذه الكيفية متى أذنت به مصلحة الجمارك، كما أن الناقل لا يعارض في التسليم تحت الشكّة لما يمثله ذلك من التخلص من مخاطر البضائع عند تسليمها.

ومع ذلك لا يؤثر نظام التسليم تحت الشكّة في مسؤولية الربان عن أداء الرسوم الجمركية المستحقة عن البضائع المدرجة في قائمة الشحن والتي يثبت نقصها عند معاينة البضائع، ولذلك متى يثور الشك لدى الربان حول حقيقة حجم الشحنة فإنه يحاول تفادي التسليم الفعلي للبضائع تحت شكّة السفينة حتى تبقى البضائع في حيازة وكيل السفينة فيستطيع إقامة الدليل على مصدر العجز في حالة ثبوته.

وسبيل الربان إلى ذلك هو تعمد إنزال البضائع من على متن السفينة، أو إنزال الجزء الأكبر منها قبل أن يتقدم المرسل إليه بالعربات التي تشحن فيها البضائع عند تفريغها من السفينة، ويترتب على ذلك محو كل فعالية لنظام التسليم تحت الشكّة، وهو ما يعرف في العمل " بكسر القرار " ويترتب على ذلك زوال الآثار القانونية التي تكون قد ترتبت على تقديم طلب التسليم تحت الشكّة. (١)، وقد أكدت الأحكام الصادرة عن محكمة النقض المصرية هذه المعاني. (٢)

(١) د. أحمد حسني: عقد النقل البحري ص ١٤١ وما بعدها بند ٢٠٥ وما بعده.
 (٢) راجع: الطعن رقم ٢٤ لسنة ٤٣ ق جلسة ١٩٧٩/١/٢٩ س ٣٠ ع ١ ص ٤٢٨.
 (١) يراجع في إيراد هذا الحكم د. على جمال الدين: النقل البحري للبضائع ص ٥١٠ بند ٥٠٠.
 (٢) د. سوزان على حسن: عقد نقل البضائع بالحاويات ص ٨٣، ٨٤.

وقضت أيضاً بأنه " لا يرتبط استلام البضائع عند الوصول بالتغيير المادي لمكانها، وإنما هو يترتب على اتفاق الطرفين، ويحسم هذا الاتفاق أمر التسليم الذي يعطيه الناقل للمرسل إليه ليتلقى حيازة البضائع من مقاول التفريغ، وبالتالي فإن الأضرار الحاصلة بعد استلام أمر تسلّم البضائع تظل على عاتق المرسل إليه وبالتالي على مؤمنه الذي حل محله ما دامت الدعوى مقصورة على الناقل البحري ". (١)

إجراءات التسليم

تبدأ إجراءات تسليم البضائع بمجرد وصول البضائع إلى ميناء الوصول، فيقوم الناقل بإخطار المرسل إليه بوصول السفينة، حتى يستعد للحضور، وتسلم البضائع مقابل تسليم المستندات اللازمة للناقل.

ويكون الأمر هين عندما يكون هناك مرسل إليه واحد، ويزداد الأمر صعوبة عندما يتعدد المرسل إليهم، فقد يحدث أن يجد الناقل نفسه أمام عدة أشخاص يحملون جميعاً نسخاً من ذات سند الشحن، ويحدث ذلك عندما يبيع الشاحن البضائع عدة مرات لأشخاص مختلفين يتسلم كل منهم نسخة واحدة من سند الشحن، فلمن يتم تسليم البضائع في هذه الحالة. (٢)، وتبدأ إجراءات التسليم بما يأتي:

(١) إخطار المرسل إليه بوصول البضائع:

إذا وصلت السفينة إلى ميناء الوصول، فهل يفترض علم المرسل إليه بميعاد وصول السفينة، ووجوب تقدمه لتسلم بضائعه، أم يقع على عاتق الناقل إخطار المرسل إليه بوصول السفينة ليتمكن من تسلّم بضائعه؟

أجابت محكمة النقض على هذا التساؤل بقولها " لما كان عقد النقل البحري ينشئ التزامات متقابلة في ذمة كل من الناقل والمرسل إليه منها.... التقدم إلى الناقل أو وكيله البحري في ميناء الوصول لتسلم البضائع دون حاجة إلي إخطاره أو إعلامه بذلك حسب الأحوال متي كان ميعاد وصول السفينة معلوماً له سلفاً سواء بالنص عليه في سند الشحن أو لشحن البضائع علي خط ملاحي منتظم معلنة مواعيده من قبل ذلك، وأنه وإن كان من مستلزمات تنفيذ عقد النقل البحري وتسليم البضائع إلي صاحب الحق في استلامها إخطار الأخير أو إعلامه بوصول السفينة والبضائع إلا أن مناط ذلك قيام الحاجة إلي هذا الإجراء الذي خلا قانون النقل البحري ومعاهدة بروكسل من النص عليه ومن ثم إذا خلا سند الشحن من النص على التزام الناقل به، فإن الناقل لا يلتزم به إلا إذا كان ميعاد وصول السفينة غير محدد في سند الشحن، أو كان الشحن علي خطوط ملاحية غير منتظمة، وغير معلوم سلفاً مواعيد وصولها، أو طرأ تعديل علي ميعاد الوصول المحدد من قبل، ولما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد خلس إلى التزام الناقل في جميع الحالات بإخطار المرسل إليه المعلوم لديه بوصول السفينة فإنه يكون قد خالف القانون". (١)

ومفاد ما تقدم أن هناك التزاماً على المرسل إليه بالتقدم من تلقاء نفسه لاستلام البضائع متى كان ميعاد وصول السفينة محدداً مسبقاً، إذ أنه في هذه الحالة لا مجال للتحدث عن إخطار المرسل إليه، خاصة وأن قانون التجارة البحرية لم ينص عليه في أي من أحكامه، أما إذا كان ميعاد وصول السفينة غير محدد من قبل، أو طرأ تعديل على ميعاد وصول البضائع، فإنه يجب على الناقل في هذه الحالة إخطار المرسل إليه

(١) الطعن رقم ٢٥٦ لسنة ٥٢ ق جلسة ١٩٨٨/١/٢٥ س ٣٩ ع ١٤ ص ١٣٩.

بوصول البضائع، أو تعديل ميعاد الوصول إن كان الميعاد المحدد من قبل قد تغير، أما خلاف ذلك فإن الناقل لا يلتزم بإخطار المرسل إليه.

أما في قانون التجارة فقد نصت المادة ٢٣١ فقرة ١ منه على أنه "إذا لم يكن التسليم واجبا في محل المرسل إليه فعلى الناقل أن يخطره بوصول الشيء، وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمه"، ويعنى هذا النص أن الناقل يلتزم بتسليم البضائع في محل المرسل إليه إذا تم الاتفاق على ذلك ويكون ذلك بدون إخطار، أما إذا لم يتم الاتفاق على التسليم في محل المرسل إليه، فقد ألزم القانون الناقل بإخطار المرسل إليه بوصول البضائع وبالميعاد الذي يستطيع خلاله المرسل إليه الحضور لتسلمها.

ويختلف في ذلك القانون التجاري عن القانون البحري، وأيضا عن موقف محكمة النقض بإلزام الناقل بإخطار المرسل إليه في جميع الأحوال إلا إذا كان قد تم الاتفاق على التسليم في محل المرسل إليه، فإذا ما أخطر المرسل إليه بموعد وصول البضائع فإنه يجب عليه الحضور لمكان التسليم، وفي الميعاد الذي عينه الناقل، فإذا لم يأتي المرسل إليه في الموعد المحدد للتسليم فإنه يجوز للناقل بعد انقضاء هذا الميعاد نقل البضائع إلى محل المرسل إليه مقابل أجرة إضافية.

(٢) التسليم مقابل مستندات التسليم.

يتسلم المرسل إليه البضائع بموجب مستندات النقل (سند الشحن أو بوليصة الشحن أو وثيقة الشحن) التي سلمها إليه المرسل حتى يتمكن من تسلم البضائع، ويقوم المرسل إليه بدوره بتسليم هذه المستندات إلى وكيل السفينة (التوكيل الملاحي) الذي يسلمه في المقابل أمر تسليم يقوم

المرسل إليه بتسليمه إلى الربان لتسلم البضائع المنقولة. (١) وهذه المستندات قد تكون سند الشحن ذاته، وقد تكون أذون تسليم أو حتى إيصالات تسليم وقد يحدث تزامم بين حملة سند الشحن في حالة تعدد سندات الشحن وذلك على التفصيل التالي:

أولاً: تسليم البضائع بمقتضى سند الشحن.

ترتبط واقعة تسليم البضائع في ميناء الوصول بالقيام ببعض الإجراءات منها الإفراج الجمركي، ويترتب على ذلك أن مرحلة اتخاذ هذه الإجراءات داخل الدائرة الجمركية تتوسط وصول البضائع إلى ميناء الوصول، وتفريغها من على السفينة من جانب، واستلام صاحب الحق في تسلمها لها بالفعل من جانب آخر، وكثيراً ما تقضى مرحلة اتخاذ الإجراءات تخزين البضائع داخل الدائرة الجمركية.

والأصل أن تسليم البضائع يتم بموجب سند الشحن، إلا أنه ذاع في العمل تجزئة الشحنة المثبتة في سند الشحن، وذلك نظراً لتعدد من لهم الحق في تسلّم كل جزء من أجزاء الشحنة، فلا تتخذ إجراءات الإفراج عن البضائع بموجب سند الشحن بل بموجب أذون التسليم التي يصدرها الناقل البحري أو وكيل السفينة إلى صاحب الحق في تسلّم البضائع، ولا يقوم الناقل أو وكيل السفينة بإصدار أذون التسليم إلا مقابل تسلّمه سند الشحن. (٢)

وتظهر أهمية استلام البضائع بموجب أذون التسليم في أن وكيل السفينة يتولى حسم الإشكالات الناجمة عن تحديد صاحب الحق في تسلّم

(١) سوزان على حسن: عقد نقل البضائع بالحاويات ص ٨٤ وما بعدها.

(٢) يذهب د. هاني دويدار إلى اقتراح ورقة تسليم أطلق عليها سيادته اسم (خطاب

التسليم) إشكالات تسليم البضائع هامش ص ١٢٣.

البضائع في حالة تعدد نسخ سند الشحن وبالتالي يعفى وكيل السفينة مختلف الجهات العاملة في ميناء التفريغ كالجمارك والمخازن الجمركية والحجر الصحي من خوض مشكلات تحديد صاحب الحق في تسلّم البضائع.

كما يفيد تسليم البضائع بهذه الكيفية في الحيلولة دون اتخاذ إجراءات الإفراج عن البضائع في الحالات التي يحق فيها للناقل البحري الامتناع عن تسليم البضائع.

وقد يحدث أن المرسل إليه لا يكون قد تلقى سند الشحن في الوقت الذي تصل فيه البضائع إلى ميناء التفريغ، ويعمل الربان في مثل هذه الحالة إلى التخلص من تبعة البضائع بتسليمها إلى أحد الوكلاء البحريين المتخصصين، ومع ذلك قد يواجه خطر ظهور الحامل الشرعي لسند الشحن طالباً تسليم البضائع، وقد يرجع التأخير في تلقى سند الشحن إلى تسوية المبادلة السلعية الدولية من خلال اعتماد مستندي، لذلك قد يطلب الناقل البحري أو وكيل السفينة ممن يدعى صفته كمرسل إليه استصدار خطاب ضمان يغطي مسؤولية الناقل البحري في حالة ثبوت صفة صاحب الحق في تسلّم البضائع في شخص آخر.

وقد يتمثل خطاب الضمان في خطاب ضمان مصرفي إذا اشترط الناقل البحري أو وكيل السفينة ذلك، وقد يكتفي بصدور خطاب ضمان عن إحدى الجهات العامة وبوجه خاص إذا كان تسلّم البضائع يتم في حقيقة الأمر لحساب هذه الجهة، ويتعهد المرسل إليه بتقديم سند الشحن فور تلقيه، ولا يلزم بالضرورة تعيين مبلغ نقدي ثابت في خطاب الضمان، وإنما يكفي فيه النص على أنه يغطي جميع الأضرار التي تلحق الناقل البحري بسبب تسليم البضائع وما كانت تلحق به لو أنه قام بتسليم البضائع

بموجب سند الشحن، ولا يوجد ارتباط بالضرورة بين قيمة خطاب الضمان وقيمة البضائع فقد يزيد جبر الضرر على قيمة البضائع ذاتها.

كما أنه يعزز تقديم صورة ضوئية لسند الشحن استصدار خطاب الضمان، حتى يطمئن الناقل البحري إلى صحة وفائه بالتزامه بالتسليم.

ومتى حصل المرسل إليه على إذن الإفراج يعود المرسل إليه إلى الناقل البحري أو وكيل السفينة إذا كانت البضائع في حوزته أو يتوجه إلى المخازن الجمركية لتسلم البضائع المودعة بها، مع ملاحظة أن طبيعة البضائع قد تقتضي تخزينها بالمستودعات كالمواد الخطرة، ويمتنع على وكيل السفينة تخزينها بالمخازن الخاصة به.

فيتسلم المرسل إليه البضائع الخاصة به من الوجهة المادية بإبراز ما يفيد الإفراج عنها، ويستوى في ذلك أن يتم استلام البضائع في مخازن وكيل السفينة، أو في المخازن الجمركية، أما إذا كان هناك اتفاق على تسليم البضائع تحت شكة السفينة (نظام تسليم صاحبه) يؤدي إلى تعديل كيفية إتمام الإفراج الجمركي عن البضائع ويختصر زمن التسليم والتسلم لأنه يفترض عدم تخزين البضائع داخل الدائرة الجمركية.

وبالتالي فإن التسليم الفعلي للبضائع بمقتضى سند الشحن يتحقق إما في مخازن وكيل السفينة وإما في المخازن الجمركية وإما تحت شكة السفينة وهو ما يعرف بنظام تسليم صاحبه. (١)

ثانياً: تسليم البضائع بمقتضى أذن التسليم

وانتشر في العمل البحري ظاهرة تسليم البضائع بموجب أذن التسليم، ونشأت هذه الظاهرة من كثرة الحالات التي يكلف فيها الشاحن

(١) د. هاني دويدار: إشكالات تسليم البضائع ص ٢٢ ؛ وما بعدها بند ١٢١ وما بعده.

الناقل البحري بنقل شحنة كبيرة يتوقع بيع عناصرها لأكثر من شخص، فإذا لم يكن هؤلاء الأشخاص محددين عند إبرام عقد النقل فلا يتسنى إصدار عدة سندات شحن، إذ لا يصدر الناقل البحري سوى سند شحن واحد، وإذا تم بيع البضائع لعدة أشخاص أثناء السفر، يعجز الشاحن عن نقل الحق الثابت في سند الشحن إلى المشتريين جميعاً.

في أول الأمر كان الشاحن يصدر أذن التسليم إلى المشتريين، فتمنحهم هذه الأذن الحق في تسلم البضائع التي اشتروها، غير أن الناقل البحري ظل لأمد طويل أجنبياً عن تلك الممارسة لا شأن له بأذن التسليم، والذي كان يجرى عليه العمل هو تكليف الشاحن لوكيل الشحنة باستلام الرسالة جملة من الناقل البحري بموجب سند الشحن، على أن يتولى توزيعها بين مختلف المشتريين بموجب أذن التسليم التي أصدرها الشاحن.

إلا أن تحقيق هذه الغاية كان يقحم الشاحن في عمليات استلام البضائع في ميناء التفريغ بالرغم من قيامه ببيعها انقطاع صالحه فيها، ورغبة من الشاحنين في تفادي اللجوء إلى وكيل الشحنة في ميناء التفريغ توجهوا نحو تكليف الناقل البحري بإصدار أذن التسليم إلى مختلف المشتريين، واستجاب الناقلون إلى هذا الوضع بأن أجازوا تقديم طلب أذن التسليم من قبل من له الحق في تسلم البضائع، وبغض النظر عما إذا كان صاحب الحق في التسلم هو الشاحن نفسه أو المرسل إليه.

ونظراً إلى الفوائد التي يحققها إصدار أذن التسليم فقد بلغ حداً من الانتشار فرض على المشرع ضرورة تنظيمه، خاصة أنه مع الاعتراف لحامل إذن التسليم بحق استلام البضائع ينبغي ألا يغيب عن البال أن هناك سند شحن قابل للتداول ولا يزال قيد التعامل ويعطى صاحبه

حق تسلّم الشحنة المثبتة فيه بأكملها، وقد ينشأ عن ذلك التنازع بين تسليم البضائع بموجب إذن التسليم وتسليمها بموجب سند الشحن.

وقد نظمت المادة ٢١٢ من القانون البحري الأحكام الخاصة بأذن التسليم، حيث تنص الفقرة الأولى من المادة ٢١٢ على أنه يجوز لكل من له حق في تسلّم البضائع بمقتضى سند شحن أن يطلب من الناقل إصدار أذن التسليم تتعلق بكميات منها، إلا أن القانون يشترط أن يكون ذلك منصوصاً عليه في سند الشحن، وموّدَى هذا الشرط أنه لا يجوز إلزام الناقل البحري بإصدار أذن تسليم إذا لم يكن سند الشحن قد نص على إمكانية ذلك، وتتمثل الحكمة من هذا الشرط في تحقيق علم كل حامل لسند الشحن بإمكانية تسليم البضائع بموجب أذن التسليم؛ مما يخول الناقل إمكانية الاحتجاج بصحة الوفاء بالتزامه بتسليم البضائع أو جزء منها في مواجهة حامل سند الشحن.

وطبقاً للفقرة الثانية من المادة ٢١٢ من القانون البحري تصدر أذن التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله، ويوقعها الناقل وطالب الإذن، وبناءً عليه تتعدد أشكال أذن التسليم، فقد يكون إذن التسليم اسمياً، وقد يكون إذنيّاً، كما قد يكون لحامله، وإن كان الغالب في العمل هو صدور إذن التسليم في الشكل الإذني، إلا أنه في جميع الأحوال لا بد من أن يوقعه كل من الناقل وطالب إصداره حتى تتوافر له الحجية التي تسمح له بأن يلعب دوره كأداة لاستلام البضائع.

فلم يكتف المشرع بتوقيع الناقل إذن التسليم، وإنما اشترط فوق ذلك توقيع طالب إصداره وبالتالي يتأكد كل صاحب مصلحة في البضائع المنقولة أن الناقل لم يصدر إذن التسليم إلا بناءً على تكليف من صاحب

الحق في تسلم البضائع، وحتى يكون حجة في مواجهة طالب الإذن ذاته إذا كان حاملا شرعيا لسند الشحن.

وتقضى الفقرة الثالثة من المادة ٢١٢ من القانون البحري بوجود ذكر بيان عن أذن التسليم التي أصدرها الناقل البحري في سند الشحن القابل للتداول، ويتضح من ذلك أن الناقل أو وكيل السفينة لا يصدر أذن التسليم إلا من واقع اطلاعه على سند الشحن، وثبوت صفة صاحب الحق في تسلم البضائع، كما يجب تحديد البضائع المبينة بمختلف أذن التسليم في سند الشحن، وبذلك يتبين لحامل السند حدود الحق الذي يخوله إياه السند في تسلم البضائع، إذ يجب استبعاد من نطاقه تلك البضائع التي صدر عنها أذن التسليم.

ولذلك إذا تم توزيع الشحنة بأكملها على أذن التسليم لم يعد لسند الشحن أية أهمية، ويفرض القانون على الناقل البحري استرداده في هذه الحالة، ويتحمل الناقل البحري عواقب رجوع حامل شرعي جديد لسند الشحن إذا أهمل استرداده.

وطبقا للفقرة الرابعة من المادة ٢١٢ من القانون البحري يعطى إذن التسليم حامله الشرعي حق استلام البضائع المبينة به، ويترتب على ذلك تخويل حامل الإذن حق إثارة مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك أو التلف أو التأخير وذلك لاقتران مركزه القانوني بمركز المرسل إليه، ولا يترتب على إصدار أذن التسليم تجديد لالتزام الناقل، إذ تبقى العلاقة بين أطراف النقل محكومة بما يتضمنه سند الشحن من شروط وأحكام.

ويلاحظ على نص الفقرة الرابعة من المادة ٢١٢ من القانون البحري أنها خولت حامل إذن التسليم حق تسلم البضائع المبينة به إلا أنه لم يرد بها ذكر لتمثيل إذن التسليم لهذه البضائع، وتختلف صياغة النص

هنا عن تلك التي تضمنها نص المادة ٢٠٢ فقرة (٢) من القانون في شأن سند الشحن، و التي ذكر فيها أن النسخة من سند الشحن الموقعة هنا من الناقل أو من ينوب عنه تعطى حاملها الشرعي الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها.

أما الصعوبات التي تثور بسبب إذن التسليم فتنشأ أساساً عن أن الأصل في تجزئة الشدة أنها تتم نتيجة للتصرف في كميات من البضائع لعدة أشخاص ولا يحوز أي منهم سوى إذن التسليم مما ينتفى معه توافر مستند دال على ملكية البضائع خلافاً للحيازة الشرعية لسند الشحن.

أما عن فائدة إذن التسليم فتتمثل في أن عدم تمثيل إذن التسليم للبضائع رغم قابليته للتداول إمكانية النزول عنه إلى وكيل الشحنة أو وكيل العبور دون أن يسمح بإثارة النزاع حول ملكية البضائع، وتبعاً لذلك يبقى مالك البضائع بمنأى عن المشكلات الدائرة حول الصفة النيابية أو غير النيابية للوكيل. (١)

ثالثاً: تسليم البضائع بمقتضى إيصالات التسليم.

إذا قام الناقل البحري بتسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها فإنه يستطيع الحصول منه على مخالصة بذلك، أي إيصال تسليم البضائع إليه، إلا أن العمل يجرى على التأشير بالتسليم على سند الشحن الذي يسترده الناقل البحري من حامله عند تسليم البضائع، ويفترض ذلك بطبيعة الحال أن النقل البحري تم بموجب سند شحن، أما إذا كان الأطراف قد اكتفوا بإيصال تسلم البضائع، يستطيع الشاحن تسلم البضائع بموجبه عند الوصول، ولا يشهد إنجاز عقد النقل البحري في هذه الحالة

١ (١) د. كمال حمدي: اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البديري للبضائع ٥٧، ٥٨ بند ٥٠.

تدخل المرسل إليه، وتبقى العلاقة مقصورة بين الناقل البحري والشاحن، ويكفي الناقل في هذه الحالة استرداد إيصال تسلم البضائع من الشاحن حتى يقوم الدليل على تسلم هذا الأخير البضائع في ميناء التفريع، إلا أنه يجرى العمل على إلزام الشاحن بالتأشير على الإيصال بما يفيد استلامه البضائع مع التوقيع.^(١)

تسليم البضائع عند تعدد نسخ سند الشحن.

تنشأ عن ظاهرة تعدد نسخ سندات الشحن صعوبات بالغة خاصة فيما يتعلق بتسليم البضائع، ذلك أن الناقل البحري لا شأن له بملكية البضائع المنقولة، فكل ما يعنيه هو تنفيذ التزامه بنقل البضائع بحراً، وتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها، ولما كان سند الشحن يمثل البضائع المنقولة، ويترتب على تداوله انتقال ملكية هذه البضائع، وأن الناقل البحري يظل بعيداً عن الإشكالات التي قد تثور حول ملكية البضائع، إلا أن المشرع يضع في اعتباره دور سند الشحن في تمثيل البضائع عند وضع الحلول الواجب اتباعها في حالة التزاحم على استلام البضائع بين حاملي نسخ متعددة لسند شحن واحد.

يميز المشرع بين فرضين: الأول: هو أن يسبق أحد حاملي نسخة من سند الشحن غيره من حاملي النسخ الأخرى في التقدم لاستلام البضائع المنقولة، الفرض الثاني: هو الفرض الذي يتزاحم فيه عدة أشخاص في المطالبة بتسليم البضائع.

أولاً: أسبقية التقدم في تسلم البضائع

من المعلوم أنه يمكن تحرير سند الشحن البحري من عدة نسخ، وتكون كل نسخة موقعة من الناقل البحري، أو من ينوب عنه، ويذكر فيها

(١) د. هانى دويدار: إشكالات تسليم البضائع ص ١٧٣ بند ١٥٨.

عدد النسخ التي حررت، وتقوم كل نسخة مقام الأخرى، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل.

ولا يثير تسليم البضائع صعوبات عند تعدد نسخ سند الشحن إلا إذا كان قابلاً للتداول، فالسند الاسمي الذي لا يكون قابلاً للتداول لا يثير صعوبات ذلك أنه في جميع الأحوال لا نكون إلا بصدد شخص واحد له الحق في تسلم البضائع، ولا يتعدى أثر تحرير السند من عدة نسخ إلا ضمان وصول إحداها إلى المرسل إليه خاصة في أوقات الأزمات والحروب.

أما إذا كان السند الاسمي قابلاً للتداول فلا تثور الصعوبات خاصة في حالة حوالة إلى أكثر من شخص بموجب النسخ المختلفة، ذلك أن الحوالة لا تكون نافذة في مواجهة الناقل البحري إلا إذا قبلها أو أعلن بها، وإذا تعددت الحوالات بحق واحد فضلت الحوالة التي تصبح قبل غيرها نافذة في حق الغير، وبالتالي يتعين على الناقل البحري تسليم البضائع إلى المحال إليه الذي قبل الناقل حوالة الحق إليه أو أعلن بها قبل غيرها من الحوالات، إلا أنه يجب مراعاة أن نفاذ الحوالة قبل الغير بقبول الناقل يستلزم أن يكون هذا القبول ثابت التاريخ.

أما إذا كان سند الشحن إذنيا أو لحامله وتم تحريره من عدة نسخ فإنه طبقاً للمادة ٢٠٢ فقرة ثالثة من القانون البحري يجوز للناقل البحري تسليم البضائع إلى حامل إحدى نسخ سند الشحن الذي تقدم قبل غيره لتسلم البضائع، ومتى تم التسليم بمقتضى هذه النسخة تعتبر جميع النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل، وبالتالي لا يجوز لحاملي النسخ الأخرى الرجوع على الناقل بالمسئولية لامتناعه عن تسليم البضائع إليهم.

ويراعى أنه لا يجوز لحامل سند الشحن الذي حرر منه عدة نسخ المعارضة في تسليم البضائع إلى حامل لنسخة أخرى أثناء السفر، ذلك أن النسخة التي بين يديه يذكر فيها عدد النسخ التي حررت وتتضمن بياناً بأن كل نسخة تقوم مقام الأخرى، وبالتالي يعلم حامل إحدى النسخ الأخرى بإمكانية تسليم البضائع المنقولة إلى شخص آخر بموجب النسخة الأخرى من سند الشحن، ويتأكد ذلك من نص المادة ٢٠٣ فقرة ثالثة من القانون البحري على تطبيق أحكام القانون التجاري على تظهير سند الشحن تظهيراً ناقلاً للملكية، وأنه طبقاً للمادة ١٤٨ من القانون التجاري " لا يجوز المعارضة في الوفاء إلا في حالة ضياع الورقة التجارية أو إفلاس حاملها، وبالتالي لا يجوز المعارضة في الوفاء بسبب تعدد نسخ سند الشحن. (١)

ثانياً: التزاحم في طلب تسلّم البضائع

يتمثل الفرض الثاني في أن هناك عدة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن البحري يتقدمون إلى الناقل البحري لتسلم البضائع المنقولة، فإذا ما تأكد الناقل البحري أن جميع هذه النسخ موقعة منه أو ممن ينوب عنه وأن كل حامل لإحدى النسخ هو الحامل الشرعي لها، فإنه تتور مشكلة فض التزاحم بين هؤلاء الأشخاص، فيجب التمييز بين أشكال سند الشحن المختلفة كما يأتي:

(١) التزاحم بين حملة نسخ سند الشحن الاسمي.

(١) د. هاني دويدار: الوجيز في القانون البحري ص ٨٠، د. محمد السيد الفقى:

القانون البحري ص ٣٤٠ بند ٢٣٦.

إذا تعددت نسخ سند الشحن الإسمي وتقدم أكثر من شخص لتسلم البضائع، فإن سلوك الناقل البحري يكون واحداً دائماً، أي سواء سبق أحدهم الآخرين أو تقدموا جميعاً لتسلم البضائع.

فبما أن حوالة سند الشحن لا تكون نافذة قبل الناقل البحري إلا إذا قبلها، أو أعلن بها، وتعين تفضيل الحوالة عند تعدد الحوالات بحق واحد الحوالة التي تصبح قبل غيرها نافذة في حق الغير، وجب على الناقل البحري تسليم البضائع إلى المحال إليه الذي قبل الناقل حوالة سند الشحن إليه، أو أعلن بها قبل غيرها من الحوالات، مع مراعاة أن نفاذ الحوالة قبل الغير بقبول الناقل يستلزم أن يكون هذا القبول ثابت التاريخ.

(٢) التزام بين حملة نسخ سند الشحن الإذني.

تعد هذه الحالة الوحيدة التي واجهها المشرع بنص خاص هو نص المادة ٢٢٥ فقرة أولى من القانون البحري، ولعل السبب في ذلك هو ذبوع شكل السند الإذني، إذ تقضى المادة ٢٢٥ فقره أولى بأنه: " إذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسلّم البضائع، وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقاً على تظهيرات النسخ الأخرى ".

وبهذا الحكم يعتد المشرع بدور سند الشحن في تمثيل البضائع، ذلك أن أقدم التظهيرات الواردة على أي من نسخ سند الشحن تفيد انتقال ملكية البضائع إلى المظهر إليه، وذلك على خلاف التظهيرات الواردة في النسخ الأخرى التي لا ترد في واقع الأمر على بضائع مملوكة للمظهر، ولذلك عند التزام يجب تفضيل حامل نسخة سند الشحن التي تحمل أسبق التظهيرات تاريخاً، ولا عبرة بعد ذلك لتاريخ آخر تظهير وارد في

سند الشحن، ويستوي في هذه الحالة أن يكون حامل السند هو آخر مظهر إليه فيه، أو كان حائزاً له بعد تظهيره على بياض.

وإذا تم تظهير أكثر من نسخة في تاريخ واحد انتفى بذلك المرجح بين حاملي هذه النسخ وتخضع هذه الحالة لحكم التزاحم بين حاملي نسخ سند الشحن لحامله. (١)

(٣) التزاحم بين حملة نسخ مسند الشحن لحامله.

قد تصل عدة نسخ من سند شحن واحد إلى عدة أشخاص مختلفين بطريق الخطأ أو السرقة، وقد يكون الشاحن شخصاً سيئ النية تصرف في البضائع المشحونة عدة مرات إلى مشترين متعددين، وسلم نسخة من سند الشحن لكل مشتر عندئذ تثور الصعوبات بصدد تحديد من هو صاحب الحق في تسلم البضائع.

يفرق الفقه في حل هذا التزاحم بين التزاحم قبل تسليم البضائع، والتزاحم بعد تمام عملية التسليم:

الحالة الأولى: إذا حدث التزاحم بين حملة نسخ متعددة لسند الشحن قبل تسليم البضائع، فإن الأفضلية تكون لحامل النسخة الأقدم في تاريخ التظهير، وهذا الحكم يتفق والقواعد العامة إذ بمجرد التظهير بافتراض أنه تظهير ناقل الملكية تنتقل للمظهر إليه ملكية البضائع (م ٢٠٤، ٩٣٢ مدني)، ويقوم تسليم سند الشحن إلى المظهر إليه مقام تسليم البضائع ذاتها (م ٩٥٤ مدني)، ومن ثم فإن الشاحن عندما يظهر نسخة ثانية من سند الشحن فإنه يكون قد تصرف في ما لا يملك، وقد أقرت المادة ٢٢٥ / ١ من القانون البحري الحكم السابق حيث نصت على أنه: " إذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسلم

(١) د. هاني دويدار: الوجيز في القانون البحري ص ٨٤، ٨٥.

البضائع وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقاً على تظهير النسخ الأخرى".

الحالة الثانية: إذا حدث التزام بعد تسليم البضائع فلا تثور أدنى مشكلة إذا تصادف وكان الحامل الأول أي الأقدم في تاريخ التظهير هو الذي تسلم البضائع لأنها ملكه، وإنما تثور المشكلة إذا تسلم البضائع حامل غير الحامل الأول، في هذه الحالة لا يحق للحامل استرداد البضائع من الحامل الذي يليه في تاريخ التظهير، ولكن سبقه إلى استلام البضائع، لأن الحيابة في المنقول سند الملكية، متى كان الحامل الثاني حسن النية، ذلك أن الحيابة الفعلية تفضل الحيابة الرمزية، فالحامل الأول للسند وإن كان يحوز البضائع حيابة رمزية باعتبار أن السند يمثلها، إلا أن من حاز البضائع حيابة فعلية يفضلها.

وقد نصت المادة ٩٥٤ من القانون المدني على ذلك صراحة بالنص على أنه " تسليم السندات المعطاة عن البضائع المعهود بها إلى أمين النقل، أو المودعة في المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها، على أنه إذا تسلم شخص هذه المستندات وتسلم آخر البضائع ذاتها وكان كلاهما حسن النية، فإن الأفضلية تكون لمن تسلم البضائع".

وقد أخذ المشرع البحري بالحل المتقدم حيث نصت المادة ٢٢٥ فقرة ٢ من القانون البحري على أنه " إذا تسلم البضائع حامل حسن النية لإحدى النسخ، كانت له الأفضلية على حامل النسخ الأخرى، ولو كانت تظهيراتها أسبق تاريخاً"، وهذا الحل على وجاهته، يساعد على الغش، ويضعف من قيمة سند الشحن الائتمانية.

والأحكام السابقة تفترض صدور عدد من سندات الشحن دون أن يكتب على كل واحد منها عددها، وأن التسليم بمقتضى إحداها يبطل ما عداها من النسخ. (١)

ثالثاً: التنازع بين حامل إذن التسليم وحامل سند الشحن.

يتوقف فض التنازع بين حامل إذن التسليم وحامل سند الشحن على مدى تضمين سند الشحن البيان الذي أوجبه القانون بأذن التسليم الصادرة عن الناقل والبضائع المبينة بها، ففي فرض ورود البيان لا يحق لحامل سند الشحن المطالبة بتسليم البضائع المبينة بأذن التسليم.

أما في الفرض العكسي أي في حالة إغفال ذكر بيان في سند الشحن بأذن التسليم والبضائع المبينة بها، فإنه لا شك أولاً في مسئولية الناقل عن التسليم في مواجهة حامل سند الشحن الذي يتلقاه بعد أن تم إصدار أذن التسليم.

إلا أن الترجيح بين حامل إذن التسليم وحامل سند الشحن يتوقف على مدى جواز الاحتجاج بتداول سند الشحن في مواجهة الناقل البحري، ذلك أن الناقل البحري لا يصدر أذن التسليم عادة إلا عند وصول البضائع ميناء التفريغ ووقوفه على صاحب الحق في تسلم البضائع وهو الذي يملك طلب إصدار أذن التسليم.

ذلك أن المادة ٢٠٣ فقرة (٣) من القانون البحري تقضي بسرمان أحكام قانون التجارة على تداول سند الشحن، والرأي مستقر على جواز الاحتجاج بتظهير الورقة التجارية تجاه المطالب بالوفاء بعد حلول ميعاد

(١) د. عبد الفضيل محمد أحمد: القانون الخاص البحري ص ٢٦٤، ٢٦٥، بند ٢٣٢، د. على جمال الدين عوض: النقل البحري للبضائع ص ٥١٢، وما بعدها بند ٥٠٢، ٥٠٣.

الاستحقاق بشرط أن يكون التظهير قد تم قبل فوات الميعاد المنصوص عليه قانوناً لإجراء بروتستو عدم الوفاء، ونظراً لغياب الإجراء المقابل لبروتستو عدم الوفاء في أحكام قانون التجارة البحرية، ولا يكون تداول سند الشحن بعد صدور أذن التسليم حجة في مواجهة الناقل البحري ويترتب على ذلك أن يكون تسليمه البضائع إلى حامل إذن التسليم صحيحاً، مع بقائه مسئولاً تجاه حامل سند الشحن بسبب إغفال البيان بأذن التسليم والبضائع المبينة بها.

ومما تجدر الإشارة إليه أن هناك بعض الصعوبات التي تنشأ عن العمل في الموانئ البحرية والتي تمثل عائقاً لإصدار أذن التسليم عند تجزئة الشحنة، فمن جانب تفرض مصلحة الجمارك اشتراطات خاصة لإمكانية اللجوء إلى نظام التسليم تحت شكة السفينة، وتحول هذه الاشتراطات دون عملية تجزئة الشحنة بين عدة أشخاص وتفرض تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسليمها كما يتبين سند الشحن.

ومن جانب آخر تعوق آليات الإفراج الجمركي ظاهرة إصدار أذن التسليم، ذلك أن إجراءات الإفراج لا تتم إلا على ضوء البيانات الواردة في الإيصال التجاري والتي تتضمن البيان التفصيلي للبضائع المشحونة من حيث نوعها والكمية والوزن والحجم والقيمة، ومدى تطابقها لما في قائمة الشحن من جهة، ومدى مطابقتها من واقع معاينة البضائع من جهة أخرى، حيث إن العمل يجرى على تقدير الرسوم الجمركية على الشحنة المبينة بالإيصال التجاري جملة، يتعذر تقدير الرسوم المستحقة عن كل كمية أو نوع من البضائع التي يشملها كل إذن تسليم صادر عن الناقل، ويعود ذو الشأن بذلك إلى واقع تكليف وكيل شحنة واحدة في اتخاذ الإجراءات، والذي بدوره يكلف أحد المخلصين الجمركيين للإفراج

عن الرسالة جملة، وأخيرا قيام وكيل الشحنة بتوزيعها على حاملي أذون التسليم.^(١)

إثبات عملية تسليم البضائع:

من المعلوم أن الناقل البحري إذا قام بتسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها فإنه يستطيع الحصول من المرسل إليه على مخالصة بذلك، أي إيصال تسليم البضائع إليه، إلا أن العمل يجرى على التأشير بالتسليم على سند الشحن الذي يسترده الناقل البحري من حامله عند تسليم البضائع، ويفترض ذلك بطبيعة الحال أن النقل البحري تم بموجب سند شحن، أما إذا كان الأطراف قد اكتفوا بإيصال تسلم البضائع يستطيع الشاحن تسلم البضائع بموجبه عند الوصول، ولا يشهد إنجاز عقد النقل البحري في هذه الحالة تدخل المرسل إليه، وتبقى العلاقة مقصورة بين الناقل البحري والشاحن، ويكفي الناقل في هذه الحالة استرداد إيصال تسلم البضائع من الشاحن حتى يقوم الدليل على تسلم هذا الأخير البضائع في ميناء التفريغ، إلا أنه يجرى العمل على إلزام الشاحن بالتأشير على الإيصال بما يفيد استلامه البضائع مع التوقيع.

أما في الصورة الغالبة في النقل البحري أن النقل يتم بموجب سند الشحن البحري، ويجري العمل على استرداد الناقل سند الشحن عند تسليم البضائع، ومع ذلك قد لا يفيد رد سند الشحن إلى الناقل أن المرسل إليه تسلم بالفعل البضائع في جميع الأحوال، إذ أن التسليم يتم من الناحية العملية بموجب أذون تسليم يصدرها وكيل الشحنة، يستطيع بمقتضاها المرسل إليه إنهاء إجراءات الإفراج الجمركي عن البضائع ثم تسلم البضائع بالفعل، ولا يصدر وكيل السفينة أذون التسليم إلا على ضوء

(١) د. هاني دويدار: إشكالات تسليم البضائع ص ١٣٣ وما بعدها بند ١٣٠، ١٣١

سند الشحن، أو مقابل خطاب الضمان، إذا لم يكن المرسل إليه قد تلقى بعد سند الشحن.

كذلك في حالة تجزئة الشحنة وإصدار الناقل البحري أو وكيل السفينة أذون التسليم، فمن جهة قد يتم تسليم البضائع أو كميات منها بموجب أذون التسليم مع بقاء سند الشحن في التداول، ومن ناحية أخرى قد يسترد الناقل سند الشحن رغم عدم قيامه بتسليم البضائع بالفعل، ذلك أن القانون قد أوجب على الناقل استرداد سند الشحن إذا تم توزيع الشحنة بأكملها بين أذون تسليم متعددة.

ولم يشأ المشرع أن يجعل من استرداد الناقل سند الشحن البحري دليلاً كاملاً على تسليمه البضائع إلى صاحب الحق في تسليمها، فالمادة ٢٢٤ من القانون البحري تنص على أنه يعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل البحري قرينه على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسليمها ما لم يثبت غير ذلك.

يتضح من ذلك أنه متى كان بيد الناقل البحري نسخة من سند الشحن، فإن ذلك قرينة على تسليمه البضائع إلى صاحب الحق في تسليمها، غير أن هذه القرينة بسيطة إذ يجوز إقامة الدليل على عكسها كإثبات حامل إذن التسليم عدم تسلّم البضائع المبينة.

ويلاحظ أن النسخة التي تصلح أن تمثل قرينة على تسليم الناقل البضائع هي تلك التي تسلّم إلى الشاحن موقعة من الناقل أو من ينوب عنه، وفي حالة تعدد النسخ بناء على طلب الشاحن تصلح أي منها قرينة على التسليم متى استردها الناقل البحري، أما النسخة الأخرى من سند الشحن التي تخص الناقل والتي تبقى لديه ابتداءً ويذكر فيها أنها غير

قابلة للنزول عنها، فهذه لا تعدو سوى أداة الناقل البحري في إثبات عقد النقل ومضمونه الاتفاقي، وأداة الربان في تنفيذ العقد، ولا تصلح بالتالي قرينة على تسليم الناقل البضائع إلى صاحب الحق في تسليمها في ميناء التفريغ.

وتظهر أهمية القرينة المستمدة من استرداد الناقل البحري لسند الشحن في حالة تعدد نسخ سند الشحن وقيام النزاع بين حاملي النسخ المختلفة حول استلام البضائع، فاسترداد الناقل البحري أو وكيل السفينة إحدى هذه النسخ يعد قرينة على التسليم من جهة، وعلى تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسليمها من جهة أخرى، وينتقل عبء الإثبات إلى حاملي النسخ الأخرى، وعليهم إقامة الدليل على أن الناقل لم يقم بتسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسليمها.

فيستطيع حامل إحدى نسخ السند الإسمي إثبات أن حوالة الحق الثابت في سند الشحن إليه نفذت في حق الناقل قبل أية حوالة أخرى، ومع ذلك قام الناقل بتسليم البضائع إلى حامل نسخة أخرى، وامتنع بالتالي عن تسليم البضائع إليه.

ويستطيع أيضا حامل نسخة سند الشحن الإذني التي تتضمن أول تظهير إقامة الدليل على تقدمه لاستلام البضائع وامتناع الناقل البحري عن تسليم البضائع إلى حامل نسخة أخرى رغم أنه لم يسبقه في التقدم بطلب استلام البضائع.

كما يستطيع حامل إحدى نسخ سند الشحن لحامله إثارة مسؤولية الناقل البحري عن تسليمه البضائع إلى أحد حاملي النسخ الأخرى رغم تقدمهم جميعا لاستلام البضائع، وكان ينبغي على الناقل الامتناع عن تسليم

البضائع لأي منهم إلى أن يتولى القضاء الفصل في النزاع حول ملكية البضائع.

وإذا كان المشرع قد نص على إثبات واقعة التسليم بموجب القرينة البسيطة المستمدة من استرداد الناقل البحري لسند الشحن، فإن ذلك لا يحول دون إقامة الدليل على واقعة التسليم الفعلي بوسائل أخرى، ففضلا عن جواز إثبات التسليم بموجب مخالصة، أو بموجب تأشير، أو توقيع الشاحن على إيصال تسليم البضائع، أو بشهادة الشهود، أو غيرها من وسائل الإثبات التي يمكن من خلالها استخلاص الدليل على تحقق واقعة التسليم الفعلي.

ويستخلص الدليل على التسليم من قيام المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالتأخير الذي تحقق في تسليم البضائع، وكذلك إذا قام المرسل إليه بإخطار الناقل بالهلاك أو التلف الذي يعترى البضائع، ذلك أن التأخير لا يتبين إلا على ضوء الموعد الفعلي الذي تم تسليم البضائع فيه، كما يفترض الإخطار بالهلاك أو التلف الكشف عن البضائع مما يفيد تسلّم المرسل إليه لها، وإذا أجريت معاينة للبضائع وتم إثبات حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو من ينوب عنه مع المرسل إليه، فإن محضر المعاينة يقوم دليلا على تحقق واقعة التسليم الفعلي.^(١)

(١) د. هاتي دويدار: إشكالات تسليم البضائع ص ١٧٢ وما بعدها بند ١٥٨ وما بعده، د. على جمال الدين عوض: النقل البحري للبضائع ص ٥١٤ بند ٥٠٤، د. عبد القادر العطير، د. باسم محمد ملحم: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ص ٢٩٩ بند ٢٦٩.

المطلب الثالث

صاحب الحق في استلام البضائع

تمهيد:

من المعلوم أن عقد النقل لا ينقضي ولا تنتهي معه مسنولية الناقل في جميع الأحوال إلا بتسليم البضائع المشحونة كاملة وسليمة إلى صاحب الحق في تسلمها تسليماً فعلياً بالقدر والحالة التي وضعت بها ومن ثم يتطلب الأمر تحديد صاحب الحق في استلام البضائع، وبيان أساس هذا الحق وذلك من خلال الفروع التالية:

الفرع الأول: صاحب الحق في استلام البضائع في القانون البحري.

الفرع الثاني: أساس حق المرسل إليه في استلام البضائع.

الفرع الأول

صاحب الحق في استلام البضائع

يلتزم الناقل البحري بتسليم البضائع إلى المرسل إليه، وهو الحامل الشرعي لوثيقة النقل أو لسند الشحن أو من ينوب عنه كأمين الحمولة، وفي هذا الخصوص تنص المادة ٢٢٣، ٢٢٤ من القانون البحري على أن صاحب الحق في تسلم البضائع هو الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه، وفي هذا الشأن يجب التمييز بين ما إذا كان سند الشحن باسم شخص معين أو لأمر أو لحامله.

فإذا كان سند الشحن باسم شخص معين، فإنه يجب على الناقل تسليم البضائع لمن حرر السند باسمه أو لمن انتقل إليه السند بمقتضى إجراءات حوالة الحق الأمر الذي يتطلب من الناقل التحقق من شخصية من يطالب بالبضائع.

أما إذا كان سند الشحن لأمر، فيجب على الناقل عدم تسليم البضائع إلا للمظهر إليه الأخير وفقاً للتظهير الثابت على ظهر السند. وإذا كان سند الشحن لحامله، وجب على الناقل تسليم البضائع لمن يكون بيده سند الشحن. (١)

ويحصل أحيانا أن تصل السفينة إلى ميناء الوصول قبل أن تصل مستندات التسليم، ويتقدم المرسل إليه طالباً تسلم البضائع دون تقديم أصل سند الشحن الذي ظهر إليه، وتحاشياً للمخاطر التي تحيط بتسليم الشحنة دون تقديم سند الشحن فإن الناقل يطلب من المرسل إليه أن يقدم خطاب ضمان من أحد البنوك بقيمة ثمن البضائع.

وقد جرى العمل في حالة تقديم المرسل إليه خطاب ضمان مصرفي للإفراج عن البضائع، أن يقوم الناقل أو وكيله بالاتصال بالشاحن لتلقى تعليماته، وإن كان البعض يرى عدم لزوم ذلك ما دام أن الوكيل حصل على الضمان الكافي، إلا أن كثيرين من الوكلاء في مواني الوصول يفضلون عادة الاتصال بالناقل في ميناء القيام ليتصل بدوره بالشاحن تفادياً لما قد ينشأ من مشاكل إذا ما تبين أن المرسل إليه (المشتري) لم يكن قد دفع ثمن البضائع للشاحن (البائع)، و أيا ما كان الأمر فإن الناقل لا تبرأ ذمته إلا إذا تم التسليم للمرسل إليه الحقيقي أو الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه، كما تطلبت المادة ٢٢٣ من القانون البحري.

(١) د. مصطفى كمال طه: القانون البحري الجديد ص ٢٧٠ بند ٣٧١، الطعن رقم ٢٥٦ لسنة ٥٢ ق جلسة ١٩٨٨/١/٢٥ س ٢٩ ١٤ ص ١٣٩.

كما أن المادة ٢٢٤ من القانون البحري قد اعتبرت أن تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها، ما لم يثبت غير ذلك، ويحصل في العمل أن يتسلم الناقل أو وكيله نسخة سند الشحن من المرسل إليه قبل أن يكون هذا الأخير قد تسلم البضائع فعلاً، خاصة إذا كانت البضائع مما تقضى اللوائح الجمركية بإدخالها إلى المخازن، ففي هذه الحالة يقوم الناقل أو وكيله بإيداع البضائع المخازن الجمركية، وحتى تتم عملية التسليم يتقدم المرسل إليه بنسخة سند الشحن فيعطيه الناقل بدلاً منها إذن تسليم موجه إلى مأمور الجمارك، وبموجبه يتسلم المرسل إليه البضائع من المخزن (١).

ولا يمنع من التسليم للمستفيد من الحامل الشرعي من السند سوى الحجز التحفظي تحت يد الربان على حق المرسل إليه في المطالبة باستلام البضائع، والأصل أن الربان ليس له أن يفصل في صحة الحجز أو المعارضة تحت يده بل عليه أن يحترمها، ويمتنع عن التسليم حتى يفصل القضاء في أمر هذا الحجز أو المعارضة، ولا تنطبق في هذا الخصوص الأحكام الخاصة بالمعارضة في وفاء الأوراق التجارية ذلك أن سند الشحن لا يخول المستفيد منه حقاً في وفاء نقدي، بل في المطالبة باستلام بضائع.

ولا يقبل الحجز إلا من دائني الشخص الذي له حق التصرف في البضائع أثناء الطريق، فهم دائنو الشاحن أو المرسل إليه تبعاً لما إذا كان السند محرراً باسم الأول أو باسم الأخير، بصرف النظر عن كون مالكاً للبضائع، ولذا فإن المعارضة أو الحجز تحت يد الربان لا يمنع أيهما من

(١) د. احمد حسني: عقد النقل البحري ص ١٣٨ بند ١٩٩، ٢٠٠، في ذات المعنى:

د. أسامة عبد العزيز: التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات ص ٢٦٨ بند ٧٢.

التصرف في البضائع، ومتى فعل ذلك فإن الحيازة تنتقل للمتصرف إليه، ويفضل الحامل الجديد للسند متى كان حسن النية لا يعلم بواقعة الحجز أو المعارضة، ويغلب على الحاجز لأن الأول يكون قد تلقى - بحسن نية - حيازة البضائع. (١)

أولاً: تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

تسليم البضائع هو العملية الأخير في عقد النقل البحري، وبه تنتهي مسؤولية الناقل البحري، والتسليم الذي ينقضي به عقد النقل هو وضع البضائع فعلاً تحت تصرف المرسل إليه صاحب الحق في استلامها في ميناء الوصول، وتسبقه عمليات فحص البضائع ومعاينتها للتحقق من حالتها وعددها ووزنها وقياسها، فلا يكفي أن تصل الأشياء سليمة إلى جهة الوصول ولو أخطر المرسل إليه بوصولها وأخطر باستلامها طالما أنه لم يتسلمها فعلاً من الناقل.

ولا يعتبر تسليم البضائع إلى السلطات الجمركية مبرراً لذمة الناقل قبل المرسل إليه، إذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نانية عن هذا الأخير، وإنما تتسلمها بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها وهي الوفاء بالرسوم المستحقة على هذه البضائع.

ولما كان التزام الناقل لا ينقضي بوصول الأشياء سليمة إلى جهة الوصول ولو أخطر المرسل إليه بوصولها وأعذره باستلامها، وطالما أنه لم يتسلمها فعلاً، فإن الناقل يكون مسئولاً عن سلامتها، وإنما يكون له إذا شاء التخلص من هذه المسؤولية في حالة امتناع المرسل إليه عن استلام الأشياء أن يلجأ إلى محكمة المواد الجزئية لإثبات حالتها والأمر بإيداعها

(١) د. على جمال الدين: النقل البحري للبضائع ص ٥٠٧ بند ٤٩٧.

أحد المخازن، أو للإذن له ببيع جزء منها بقدر أجره النقل والخسارة البحرية والمصاريف.

وإذا استعمل الناقل حقه في حبس الأشياء المنقولة أو بعضها استيفاء لأجرة النقل المستحقة له، فإن ذلك لا يعفيه من واجب المحافظة على البضائع في فترة حبسه لها، بل عليه أن يبذل في حفظها وصيانتها من العناية ما يبذله الشخص المعتاد، ويكون مسنولاً عن هلاكها أو تلفها، ما لم يثبت أن ذلك يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لأحد من تابعيه فيه، ومتى وفي المرسل إليه الأجرة للنقل انقضى حق الحبس وزال المانع الذي كان يحول دون تسليم الأشياء المنقولة إليه، ويعود الالتزام بالتسليم في ذمة الناقل وفقاً للعلاقة القانونية التي كانت تربطه بالمرسل إليه قبل الحبس، وهي أحكام عقد النقل البحري، فيلتزم بتسليمها للمرسل إليه، ولا يترتب على استعمال حق الحبس انفساخ هذا العقد، أو انقضاء الالتزامات الناشئة عنه، بل يقتصر الأمر على وقف تنفيذ التزام الناقل البحري بالتسليم حتى يفي المرسل إليه بالتزامه بأجرة النقل، ولا يغير من ذلك أن يكون المرسل إليه هو المتسبب في حبس البضائع بتخلفه عن الوفاء بأجرة النقل، إذ أن تقصيره في الوفاء بالتزامه هذا وإن كان يخول الناقل أن يستعمل حقه في الحبس، إلا أنه لا يعفى هذا الناقل من التزامه بالمحافظة على الشيء المحبوس، وهو التزام متولد عن حق الحبس ذاته، ولا يمكن أن يعتبر مجرد التأخير في الوفاء بالأجرة هو السبب فيما يصيب الأشياء المحبوسة من تلف في فترة احتباسها إذ للحابس إذا خشي على الشيء المحبوس من الهلاك أن يحصل على إذن من القضاء في بيعه طبقاً لأحكام القانون المدني المنصوص عليها في المادة ٢٤٧ منه.^(١)

(١) د. احمد حسني: عقد النقل البحري ص ١٥٣، ١٥٤ بند ٢١٤.

ثانياً: التسليم إلى وكيل المرسل إليه:

يتطلب التسليم للمرسل إليه إجراءات طويلة يستلزمها التحقق من البضائع والمناقشة في حالتها، مما قد يرهق المرسل إليه الذي قد يعتمد إلى تعيين وكيل عنه ويكتفى بتظهير سند الشحن إليه تظهيراً توكلياً أو يظهره على بياض، فيتقدم هذا الوكيل إلى الربان طالبا منه التسليم على أن يتقيد بحقوق موكله والتزاماته، وقد يعتمد المرسل إليهم إذا كانوا متعددين إلى تعيين وكيل واحد مشترك ليقوم عنهم بالعمليات التي يقتضيها استلام البضائع ثم يعود هذا الوكيل فيسلم البضائع إلى موكله طبقاً لعقد الوكالة المبرم بينهم، ويسمى هذا الوكيل (أمين الحمولة) ويكون التسليم بين يديه مبرئاً لذمة الناقل ما دام هذا الوكيل كان حائزاً لسند الشحن.

وقد يحدث أن يكون وكيل الشحن هذا وكلياً عن الشاحن نفسه لا عن المرسل إليه، ويكون ذلك مثلاً إذا شحنت شحنة كبيرة ولم يتمكن الشاحن من بيعها كلها أثناء الطريق، بل باعها مجزأة إلى أشخاص مختلفين، فإنه في هذه الحالة لا يستطيع التصرف في سند الشحن الذي يمثل البضائع كلها، لذلك فإنه يعطى كلا من المشتريين أمر أو إذن تسليم، وهو أمر موجه من الشاحن البائع إلى وكيله يأمره بتسليم المستفيدين من هذا الأمر كمية البضائع المعينة فيه، وتلزم التفرقة بين أمر التسليم هذا وسند الشحن: فأمر التسليم لا يخول صاحبه أي حق على البضائع، ولا يلزم الربان في شيء لأنه لم يوقع عليه، وإنما تنحصر قوته في مسؤولية الشاحن الذي أصدره، ووكيله الملزم بتنفيذه. (١)

(١) د. على جمال الدين: النقل البحري للبضائع ص ٥٠٧، ٥٠٨ بند ٤٩٨، د. مصطفى كمال: القانون البحري الجديد ص ٢٧١ بند ٣٧٣.

(٢) د. على جمال الدين: النقل البحري للبضائع ص ٥٠٩ بند ٥٠٠.

(٣) عقد النقل البحري وعلي ما جري به قضاء هذه المحكمة لا ينقضي وتنتهي معه مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المشحونة إلا بتسليمها للمرسل إليه

ثالثا: التسليم إلى مصلحة الجمارك:

لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه في استلام البضائع، وإنما تتسلمها بناء على الحق المخول لها بمقتضى القانون، وذلك ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها وهي الوفاء بالرسوم الجمركية المستحقة على هذه البضائع، ومن ثم لا ينقضي عقد النقل بهذا التسليم، ولا تبرأ به ذمة الناقل قبل المرسل إليه (٢)، وهو ما جرى عليه قضاء محكمة النقض المصرية (٣).

مدى مسؤولية مصلحة الجمارك في حالة استلام البضائع:

جرت أحكام محكمة النقض المصرية في خصوص مسؤولية مصلحة الجمارك عند استلام البضائع على أن مصلحة الجمارك إذ تتسلم البضائع المستوردة وتستبقيها تحت يدها حتى يوفى المستورد الرسوم المقررة لا تضع يدها على هذه البضائع كمودع لديه متبرع بخدماته لمصلحة المودع بل تحتفظ بها بناء على الحق المخول لها بمقتضى القانون ابتغاء مصلحة خاصة بها وهي وفاء الرسوم المستحقة، ومن ثم فإنه في حالة فقد البضائع لا يجوز التحدي بأحكام عقد الوديعة، وبأن مسؤوليتها لا تعدو مسؤولية المودع لديه بلا أجر، وذلك لانقضاء قيام هذا العقد الذي لا يقوم إلا إذا كان القصد من تسليم الشيء أساسا هو المحافظة عليه ورده للمودع عند طلبه فإذا كانت المحافظة على الشيء متفرعة من أصل آخر كما هو الشأن في الرهن الحيازي انتفى القول بوجوب تطبيق أحكام عقد الوديعة (١).

تسليما فعليا. يراجع في ذلك: الطعن رقم ٦٣٣ لسنة ٤٠ ق جلسة ١٩٨١/١٢/٧ س ٣٢ ص ٢٢٤٠.

(١) يراجع في إيراد هذا الحكم د. على جمال الدين: النقل البحري للبضائع ص، ٥٠٩ بند ٥٠٠.

(٢) د. على جمال الدين: النقل البحري للبضائع ص ٥٠٨ بند ٤٩٩.

وبناء على ما تقدم يبين أن مصلحة الجمارك لا تعتبر نائبة عن المرسل إليه في استلام البضائع وإنما يتم تسليم البضائع إليها بمقتضى الحق المخول لها طبقا للقانون.

التسليم بواسطة الوكيل البحري:

الأصل أن الربان هو الذي يقوم بتسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها، إلا أن العمل البحري قد جرى. إذا كانت الحمولة مرسله إلى أشخاص متعددين، على أن يقوم بذلك وكيل عن الناقل هو الوكيل البحري. (٢)

الفرع الثاني

أساس حق المرسل إليه في استلام البضائع

إذا كانت البضائع مرسله لنفس الشاحن أو لممثله فلا صعوبة في الأمر، إذ يستمد الشاحن حقه في المطالبة بالبضائع عند الوصول من عقد النقل نفسه الذي كان طرفا فيه، أما إذا كان المرسل إليه شخصاً آخر غير الشاحن، فقد اختلف في تحديد مبنى حق المرسل إليه في مطالبة الناقل بالبضائع، ومباشرة الحقوق الناشئة عن عقد النقل الذي لم يكن طرفا فيه.

ومن هنا يثور التساؤل حول أساس حق المرسل إليه في استلام البضائع، أو بصياغة أخرى كيف يحق للمرسل إليه تسلم البضائع وهو ليس طرفا في عقد النقل؟

بداية يتم عقد النقل البحري بين الشاحن والناقل، أما المرسل إليه فهو أجنبي عن العقد لم يشترك في إبرامه، أما إذا كان الشاحن قد أرسل البضائع إلى نفسه أو إلى وكيل عنه فلا يكون ثمة مرسل إليه، ومع ذلك فالثابت أن المرسل إليه يستفيد من هذا العقد، ويرتبط مع الناقل برابطة

قانونية تستند إلى العقد المذكور، على أن هذه الرابطة إنما تنشأ إذا ما أعلن المرسل إليه عن رغبته في التمسك بسند الشحن، ويتأكد ذلك بما تنص عليه المادة ٢١٩ من القانون البحري من أن الشاحن يلتزم بأداء أجرة النقل، وأنه إذا كانت مستحقة الأداء عند الوصول التزم أيضا بأدائها من له حق في تسلّم البضائع إذا قبل تسلمها، وما تنص عليه المادة ٢٢٦ فقرة أولى من القانون البحري من أن يكون للناقل إذا حضر صاحب الحق في تسلّم البضائع وامتنع عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن العقد أن يطلب من قاضي الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي.

هذه الرابطة تخول المرسل إليه مباشرة الدعاوى الناشئة عن عقد النقل وتلقى الحقوق من العقد، وفي مقابل ذلك يكون للناقل مباشرة كافة الدعاوى الناشئة عن العقد ضد المرسل إليه، وذلك كالمطالبة بالأجرة، وإن كان ذلك لا يعني أن المرسل إليه يحل محل الشاحن حلولا كاملا إذ يبقى الشاحن مرتبطا بعقد النقل الذي أبرمه مع الناقل، فيكون للناقل مطالبته بالأجرة، وللشاحن أن يقاضيه بالدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري، وفي ذلك تنص المادة ٢٣٥ فقرة ٢ من القانون البحري على أنه: " إذا اتفق على أن يتحمل المرسل إليه أجرة النقل أو غيرها من المصاريف كان كل من المرسل و المرسل إليه مسئولين بالتضامن قبل والناقل ". (١)

(١) د. كمال حمدي: مسئولية الناقل البحري للبضائع ص ٦٠ بند ٢٦، د. سوزان على حسن: عقد نقل البضائع بالحاويات ص ٨٠، ٨١ بند ٦٠، د. مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري ص ٢٦٥، ٢٦٦ بند ٣٥٠.

(٢) د. طالب حسن موسى: القانون البحري ص ١٢٤ وما بعدها بند ٧٣.

(٣) د. كمال حمدي: مسئولية الناقل البحري للبضائع ص ٦٠ بند ٢٦، د. أسامة د العزيز: التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات ص ١٢٩ بند ٥٠.

هذا وقد تعددت آراء الفقهاء في تأسيسهم لحق المرسل إليه في تسلم البضائع، فتوالت بين الاشتراط لمصلحة الغير، أو النيابة الناقصة، أو خلافة المرسل إليه للشاحن بصفته مشترياً للبضائع، أو على العرف المبني على المصلحة التجارية، أو على الحيازة لسند الشحن، أو على العملية القانونية بين ثلاثة أشخاص. (١) وتفصيل ذلك فيما يأتي:

(١) الاشتراط لمصلحة الغير: فالشاحن عندما يبرم عقد النقل فهو يشترط لمصلحة المرسل إليه الذي يكتسب حقاً مباشراً قبل الناقل في مطالبته بتسليم البضائع، والمرسل إليه عندما يطالب بهذا التسليم يقبل الاشتراط لمصلحته مع تحمله بدفع الأجرة إن كانت مستحقة عند الوصول. (٢)

إلا أن هذا الرأي إذا كان من شأنه تفسير حق المرسل إليه في تسلم البضائع، إلا أنه لا يفسر ما يتحملة المرسل إليه من التزامات تجاه الناقل، وبوجه خاص التزامه بدفع الأجرة، إذ وفقاً لأحكام نظرية الاشتراط لمصلحة الغير أنه لا يترتب على قبول المستفيد التزامه في مواجهة المتعهد (١).

(٢) المرسل إليه خلف خاص للشاحن: ذهب هذا الرأي إلى أنه يمكن تفسير حقوق المرسل إليه والتزاماته استناداً إلى المادة ١٤٦ من القانون المدني، إذ تنص على أنه " إذا أنشأ العقد التزامات وحقوق شخصية تتصل بشيء انتقل بعد ذلك إلى خلف خاص، فإن هذه الالتزامات تنتقل على هذا الخلف في الوقت الذي ينتقل فيه الشيء، إذا كان من مستلزماته وكان الخلف الخاص يعلم بها وقت انتقال الشيء إليه "، ولما كان المرسل إليه يعتبر خلفاً خاصاً للشاحن بوصفه مشترياً للبضائع، وقد عقد المستخلف

(١) د. مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري ص ٢٦٦ بند ٢٠٠، د.

سوزان على حسن: عقد نقل البضائع بالحاويات ص ٨٢ بند ٦١

(الشاحن) عقد نقل يتعلق بهذه البضائع، فإن الخلف الخاص (المرسل إليه) ينتقل إليه ما يرتبه هذا العقد من حقوق والتزامات.

وقد أعترض على هذا الرأي بأن النقل لا يعتبر من مستلزمات البضائع، بيد أن هذا الاعتراض مردود بأن الأعمال التحضيرية للقانون المدني قاطعة في أن الحقوق والالتزامات الناشئة عن العقد تعتبر من مستلزمات الشيء إذا كانت مكملة له كعقود التأمين مثلاً، ولا شك في أن النقل يعتبر مكملاً للبضائع، لأنه يزيد من قيمتها بنقلها إلى حيث تشتد الحاجة إليها. (١)

يعيب هذا الرأي أنه لا يستند إلى أي أساس قانوني (٢)، كما أن هذا الرأي لا يصلح لتفسير التزامات المرسل إليه في سند الشحن، لأنه يحمل نص المادة ١٤٦ من القانون المدني أكثر مما تحتمل، فلا ينتقل من السلف إلى الخلف إلا الالتزامات المحددة للشيء كالارتفاقات العينية التي ترتبت على الشيء، أو الالتزامات التي تقيد من ملكية العين، أو تقيد استعمالها، أما إذا كان ما رتبه السلف التزاماً شخصياً فإنه لا ينتقل إلى الخلف (المشترى) إلا بنص في القانون أو باتفاق خاص بين السلف والخلف. (٣)

(٣) النيابة الناقصة: فالشاحن في تعاقدته مع الناقل يعد نائباً عن المرسل إليه، غير أن هذه النيابة ليست نيابة كاملة، وإنما نيابة ناقصة، فيظل

(١) د. مصطفى كمال طه: أصول القانون البحري ص ٤٧٧، ٤٧٨ بند ٤٨٢، هذا وقد عدل د. مصطفى كمال طه عن الأخذ بنظرية الخلف الخاص إلى نظرية النيابة الناقصة في المرحلة التالية أنظر: الوجيز في القانون البحري ص ٢٦٧ بند ٣٥٠، وكذا: القانون البحري ص ٢٧٥ بند ٣٧٧.

(٢) د. سوزان على حسن: عقد نقل البضائع بالحاويات ص ٨٢ بند ٦١.

(٣) د. أحمد حسني: البيوع البحرية ص ٥٨ بند ٤٤.

(٤) وقد أخذ بهذا الرأي د. مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري ص ٢٦٧ بند ٣٥٠.

الشاحن طرفاً في عقد النقل في الوقت الذي يكون فيه المرسل إليه طرفاً في ذات العقد وفقاً لأحكام النيابة التي تقضي بانصراف العقد إلى الأصيل. (٤)

يؤخذ على هذا الرأي أيضاً محاولته مخالفة نية الطرفين جعل المرسل إليه طرفاً في عقد النقل رغم أنه أجنبي عن العقد، فالشاحن في تعاقدته مع الناقل لا يقصد أن تكون له صفتان، صفته كأصيل، وصفته كنائب عن المرسل إليه، كذلك لا يقصد المرسل إليه أن يكون طرفاً في عقد النقل، ولا أن يكون الشاحن نائباً عنه، فضلاً عن أن حامل سند الشحن قد لا يكون معلوماً وقت إبرام العقد، كما قد يتغير تبعاً لتداول سند الشحن الممثل للبضائع مما يصعب معه افتراض نيابة الشاحن عن حامل سند الشحن الذي يتقدم للربان مطالباً تسليمه البضائع، والذي قد يكون شخصاً غير المرسل إليه الذي كان الشاحن قد تعاقد لحسابه عند إبرام عقد النقل.

ومؤدى القول بالنيابة الناقصة أن يلغي حق الشاحن في تغيير اسم المرسل إليه المذكور في سند الشحن، لأن حقوق المرسل إليه والتزاماته تتأكد حينئذ منذ انعقاد العقد، ولا يكون في انتقال سند الشحن من الشاحن للمرسل إليه أي أثر خاص في هذا الشأن، أما آثار القول بالنيابة الناقصة في عقد النقل البحري فهي تتعارض تماماً مع الآثار المتعارف عليها، فهي تجعل المرسل إليه حامل سند الشحن يرتبط بعقد النقل، لا من وقت وصول سند الشحن إليه، وإنما منذ انعقاد العقد بين الشاحن والناقل، لأن الفرض أن الشاحن يعد في هذا العقد نائباً عن المرسل إليه. (١)

(١) د. أحمد حسني: البيوع البحرية ص ٥٩ بند ٤٥، في ذات المعنى: د. محمود سمير الشرقاوي: القانون البحري ص ٣٦٤ بند ٣٦٢.

(٤) العرف المبني على المصلحة التجارية: يذهب أصحاب هذا الرأي إلى أن أساس حق المرسل إليه في استلام البضائع إنما يركز على العرف المبني على المصلحة التجارية، إذ أن العلاقة بين الناقل والمرسل إليه قد نشأت منذ القدم وتعارف عليها التجار في وقت سابق على تقسيمات القانون المدني، فالمصلحة التجارية فقط هي التي كونت هذا العرف، وهي التي أنشأت العلاقة المباشرة بين الناقل والمرسل إليه.

(٥) حيازة المرسل إليه لسند الشحن: يذهب هذا الرأي إلى أن حق المرسل إليه في المطالبة باستلام البضائع إنما يستند إلى سند الشحن وحده، وينشأ بالذات من توقيع الربان أو الناقل على هذا السند، فعقد النقل ينشئ رابطة عقدية بين الشاحن والناقل ولكن العقد لا يحكم العلاقة بين المرسل إليه والناقل، وبعبارة أخرى أن مشاركة الإيجار أو عقد النقل لا يحكم إلا العلاقات المباشرة بين الشاحن والناقل، أما العلاقة بين الشاحن والمرسل إليه، فيحكمها العقد الذي بينهما كالبيع أو الرهن، أما العلاقة بين الناقل والمرسل إليه فيحكمها سند الشحن وحده إذ هو لا يعرف غيره، ويتفرع عن ذلك ما يأتي:

(أ) لا يحتج على المرسل إليه بما يرد في مشاركة الإيجار مخالفاً شروط سند الشحن إلا إذا تضمن السند الإحالة إلى مشاركة الإيجار، فتعتبر المشاركة حينئذ جزءاً من سند الشحن، وفي حدود هذه الإحالة.

(ب) تتحدد حقوق المرسل إليه بالبيانات الواردة في سند الشحن، وقد يؤدي ذلك إلى أن تكون له حقوق أكثر من حقوق الشاحن قبل الناقل، فلا يجوز للربان مثلاً أن يثبت أن البضائع الوارد ذكرها في السند لم تشحن فعلاً، بل يلتزم بتسليم البضائع الواردة في سند الشحن.

(ج) لا يلزم المرسل إليه إلا بالالتزامات الواردة في سند الشحن، ولا يستطيع أن يفلت منها مادام يتمسك بما يثبت له سند الشحن من حقوق، إذ أن السند يعتبر كلاً لا يتجزأ، والربان إذ يحوز البضائع لحساب المرسل إليه، فإن هذا الأخير لا يلتزم بتعويضه عن الالتزامات السابقة إلا إذا تقدم مطالباً بالبضائع، فعندئذ يكون للربان أن يطالبه بما كلفته حيازته لها، فإذا بقي المرسل إليه ساكناً أو امتنع عن استلامها، لم يكن للربان سوى الرجوع على الشاحن بمقتضى عقد النقل المبرم بينهما. (١)

لم يسلم هذا الرأي أيضاً من النقد، حيث أخذ عليه أن حيازة سند الشحن لا تثبت إلا أمراً واحداً هو الحى الشخصي لحائز السند في مطالبة الناقل بالتسليم، ويكون من حق الناقل الامتناع عن التسليم لمالك البضائع حتى لو أفلح في إثبات ملكيته بكافة المستندات القاطعة، ما دام قد عجز عن تقديم سند الشحن للناقل، وتبرأ ذمة الناقل لو قام بتسليم البضائع لحائز السند حتى لو تيقن أنه ليس المالك الحقيقي ما دام هو الحامل الشرعي لسند الشحن. (٢)

(٦) العملية القانونية بين ثلاثة أطراف: حيث إن حق المرسل إليه في تسلم البضائع يستند إلى كون عقد النقل عقداً مبرماً منذ البداية بين ثلاثة أطراف هم الشاحن والناقل والمرسل إليه، تظهر فيه العلاقة بين الناقل والشاحن مباشرة منذ البداية، في حين تتأخر في الظهور بعض الوقت العلاقة بين الناقل والمرسل إليه، حيث يفسر انضمام المرسل إليه لهذه العلاقة التعاقدية أنه استثناء على مبدأ نسبية آثار العقد، المنصوص عليها

(١) د. على جمال الدين عرض: القانون البحري ص ٢٤٥ بند ٣١٢، د. محمد بهجت قايد: العقود البحرية ص ٩٢ بند ١٢٥.

(٢) د. محمود مختار بريري: قانون التجارة البحرية ص ٣٥٦ بند ٣٤٨.

في المادة ١٤٥ من القانون المدني، فالوظيفة الاقتصادية التي يحققها عقد النقل تدعو للاعتراف بانضمام المرسل إليه إلى العقد. (١)

يعيب هذا الرأي أنه يقوم على أساس اقتصادي بحت لا على أساس قانوني يتمثل في أن المرسل إليه هو المستفيد اقتصادياً من عقد النقل، ويعتبر بالتالي طرفاً فيه بالرغم من أن انضمامه إليه كان بعد إبرامه، دون أن يبين هذا الرأي الأساس القانوني الذي يستند إليه. (٢)

ونحن نؤيد الرأي الذي يذهب إلى القول بأن حيازة سند الشحن يمثل الحيازة الرمزية للبضائع في ذات الوقت تطبيقاً للمادة ٩٥٤ / ١ من القانون المدني والتي تقضي بأن تسليم السندات المعطاة عن المبالغ المعهود بها إلى أمين النقل أو المودعة في المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها وبواسطة هذه الحيازة الرمزية يمكن التعامل على البضائع بالبيع والرهن مما يجعل من سند الشحن أداة ائتمان لها أهميتها في التعامل التجاري، هذا بالإضافة إلى أن توقيع الريان على سند الشحن يجعله ملتزماً في مواجهة حامله الشرعي بالوفاء بالتزامه بالتسليم، وينتج عن هذا الأساس القانوني، أنه لا يحتج على المرسل إليه بالشروط الواردة بعقد النقل إذا كانت مخالفة لشروط سند الشحن، كما أن علاقة المرسل إليه بالناقل تتحدد بما ورد في سند الشحن.

وقد يحدث أحيانا أن يبيع الشاحن البضائع المنقولة لعدة مشترين فيعطى كل منهم أمر تسليم للبضائع من الريان، هذا الأمر يعطى صاحبه حق المطالبة بالبضائع من الناقل بالقدر الذي يمثله، كما يمكن صاحبه من

(١) د. عدلي أمير خالد: أحكام دعوى مسنولية الناقل البحري ص ٧٤، د. سوزان على حسن: عقد نقل البضائع بالحاويات ص ٨٣ بند ٦١.

(٢) د. حماد مصطفى عزب: دروس في القانون البحري ص ٢٦٨، د. مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري ص ٢٦٦ بند ٣٥٠.

الرجوع قضائياً على الناقل، دون حاجة إلى الرجوع على مصدر أمر التسليم. (١)

المطلب الرابع

زمان ومكان ونفقات التسليم

تمهيد:

تحديد زمان التسليم أو ميعاده ليس من بين البيانات التي نص المشرع عليها في القانون البحري، أو على ضرورة ذكرها في سند الشحن، غير أن المشرع تناول ميعاد التسليم في معرض تنظيم مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع المنصوص عليه في المادة ٢٤٠ من القانون البحري، بخلاف مكان تسليم البضائع فقد نص المشرع على ضرورة بيان مكان التسليم بميناء الوصول كما حدده الاتفاق، وأوجب قانون التجارة البحرية ذكرها ضمن بيانات سند الشحن، وبيان الشخص الذي يتحمل نفقات التسليم وذلك في المطالب التالية:

الفرع الأول: زمان تسليم البضائع

الفرع الثاني: مكان تسليم البضائع.

الفرع الثالث: نفقات تسليم البضائع.

١ (١) د. سميحة القليوبي: القانون البحري ص ٢٦٠، ٢٦١ بند ٣٠، د. محمود الشرقاوي: العقود البحرية ص ٥٨ بند ٤٩.

الفرع الأول

زمان تسليم البضائع

عقد النقل البحري للبضائع عقد فوري، ينقضي بمجرد تنفيذ الطرفين لالتزاماتهما دون أن يكون لعنصر الزمن أثر في ذلك، فخدمة النقل من الخدمات التي تستهلك بمجرد الحصول عليها، ولا تتمثل في سلسلة متتابعة من الأداءات، ولا يؤثر في ذلك استغراق النقل فترة من الزمن، إذ يرد العقد على تغيير مكان البضائع، ولا يرد على أداء لا يتم بطبيعته إلا في الزمان، لذلك لا يعدو دور الزمن في عقد لنقل البحري للبضائع سوى محدد لنطاق التزامات الناقل، الذي يجب عليه تسليم البضائع المنقولة بحراً في الميعاد المتفق عليه، و إلا ثارت مسؤوليته الناقل عن التأخير..

ويفسر ذلك أن المشرع المصري لم يذكر ميعاد التسليم من بين البيانات الواجب ذكرها في سند الشحن البحري، كما يفسر أنه لم يأت ذكر لميعاد تسليم البضائع إلا بمعرض تنظيم مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع.

فإنه وطبقاً للمادة ٢٤٠ فقرة (١) من القانون البحري يكون الناقل مسؤولاً عن التأخير في تسليم البضائع إلى من له الحق في تسلمها.

ويبين من ذلك أن نطاق التزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد تغيير مكان البضائع بحراً من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، وإنما يجب عليه نقلها في موعد معين يسمح بتسليمها إلى المرسل إليه على نحو لا يضر بمصالحه.

إلا أنه لا بد من الإشارة إلى أن التأخير في ذاته قد لا يفضي إلى الإضرار بالمرسل إليه، على خلاف الهلاك أو التلف الذي يفضي حتماً

إلى فوات قيمة البضائع كلها أو بعضها أو إلى النقص في قيمتها، وعلى ذلك إذا كان يكفي المضرور إثبات الهلاك أو التلف كدليل على الضرر الذي لحق به، فإنه يتعين عليه إقامة الدليل على الضرر الذي لحق به من جراء تأخير الناقل في تسليم البضائع.

وفي سبيل تحديد ميعاد التسليم فإنه يجب في البداية تحديد ما إذا كان الناقل قد تأخر في تسليم البضائع أم لا، وهنا ميزت المادة ٢٤٠ فقرة (٢) من القانون البحري بين حالتين:

الحالة الأولى: هو الاتفاق على موعد محدد للتسليم، وفيه يعتبر الناقل البحري قد تأخر في تسليم البضائع إذا لم يسلمها في الميعاد المتفق عليه، فالاتفاق على موعد محدد للتسليم قد يكون صريحاً وقد يكون ضمناً، ويكون الاتفاق صريحاً وذلك بذكر ميعاد التسليم في سند الشحن البحري، ولكن لا يلزم بالضرورة أن يكون الميعاد مذكوراً في سند الشحن إلا إذا احتج به الناقل البحري في مواجهة المرسل إليه أو الغير، كما يكون الاتفاق على ميعاد التسليم ضمناً إذا كانت السفينة تعمل على خط شحن منظم تتحدد له مواعيد إبحار ووصول، ويتحدد بالتالي ميعاد التسليم باليوم المقرر لوصول السفينة إلى ميناء التفريغ.

الحالة الثانية: هي حالة عدم الاتفاق على موعد محدد للتسليم، وهو الفرض الغالب في التسليم في النقل البحري، إذ تحرص سندات الشحن على تأكيد أن مواعيد الإبحار والوصول هي مواعيد تقريبية لا يترتب على تجاوز الناقل البحري لها أية مسئولية، ويؤكد ذلك ما تتضمنه سندات الشحن من الترخيص للناقل البحري بعدم إتباع الطريق المعتاد للرحلة البحرية، وتجزئ له بنود سندات الشحن دخول الموانئ أو الترع أو الأنهار بالاستعانة بمرشد أو بغير مرشد، واللجوء إلى القطر البحري،

وإنقاذ السفن الأخرى، الرسو في أي ميناء رسو سواء وقع الميناء في مسار المرحلة البحرية أم لا، وموؤدى ذلك إلا يكون هناك طريق ملزم للناقل البحري، ولا يحول ذلك دون إمكانية إثارة مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم.

وفي حالة عدم الاتفاق على موعد محدد للتسليم لا يستقيم القول بأن الناقل البحري حر طليق من كل قيد في إنجاز النقل البحري وإنما يظل ملتزماً بإنجاز النقل في فترة زمنية معقولة، وفي سبيل ذلك اتجه المشرع المصري إلى إلزام الناقل البحري بالتسليم في الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي البضائع في الظروف المماثلة.

ولا يعني إلزام الناقل البحري بالتسليم في الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي البضائع وفي الظروف المماثلة، أن التزامه بالتسليم في الميعاد ينقلب من التزام بتحقيق نتيجة إلى التزام ببذل عناية في القانون المصري، ذلك أنه بمجرد عدم تسليم البضائع في الميعاد الذي حدده المشرع تثور مسؤولية الناقل.

أما معيار تسليم الناقل العادي في الظروف المماثلة، وإن كان معياراً موضوعياً لعناية الناقل البحري وهمته في تسليم البضائع، فإن دوره لا يتجاوز حدود تعيين ميعاد التسليم دون تأثير له على طبيعة التزام الناقل البحري.

ويترتب على ذلك أن تثور مسؤولية الناقل البحري الذي لم يسلم البضائع في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة،

ولو بذل في سبيل ذلك عناية الناقل العادي ولم تتحقق مع ذلك النتيجة. (١)

الفرع الثاني

مكان تسليم البضائع

يتم التسليم في ميناء الوصول كما حدده الاتفاق (٢)، وأوجب قانون التجارة البحرية ذكرها ضمن بيانات سند الشحن الذي يصدره الناقل البحري عند تسلمه البضائع من الشاحن، ويرتبط مكان التسليم ارتباطاً وثيقاً بالشروط التي قد يتضمنها السند بشأن عملية التفريغ التي قد تقع على عاتق الناقل، فيقوم الناقل بإخراج البضائع من السفينة ووضعها على رصيف الميناء حتى يتم التسليم، وقد يتم الاتفاق على التزام الشاحن بالتفريغ تحت روافع السفينة على ظهرها مما يعني انتهاء التزام الناقل بإخراج البضائع من العنابر ووضعها تحت الروافع وهي لم تزل على ظهر السفينة فيتم التسليم قبل التفريغ، وقد يتفق على التسليم تحت الروافع بعد وضع البضائع على الرصيف، وفي هذه الحالة تنتهي مسؤولية الناقل عن الفترة والعمليات اللاحقة التي يباشرها الشاحن، والعرف هو الذي يحدد المقصود في حالة الغموض.

وقد يحدث ما يعوق رسو السفينة على رصيف الميناء مباشرة نظراً لضحالة المياه، فيتم التسليم على الصنادل التي تبحر لمكان رسو السفينة، وتكون المسؤولية في النقل في الميناء على عاتق الشاحن الذي تسلم على سطح هذه الصنادل.

(١) د. هاني دويدار: إشكالات تسليم البضائع ص ٣٥ وما بعدها بند ٢٩ وما بعده، في ذات المعنى: د. محمود مختار بريري: قانون التجارة البحرية ص ٣٤٦، ٣٤٧ بند ٣٣٩ وما بعده.

(٢) الطعن رقم ٢٣٢٥ لسنة ٥٧ ق جلسة ١٩٩٤/٧/٤ س ٤٥ ج ٢ ص ١٠٦٣، الطعن رقم ١٩١٣ لسنة ٥٣ ق جلسة ١٩٩٢/٣/٢ س ٤٣ ص ٤٠٦.

ولا يوجد ما يمنع الاتفاق على التسليم في المركز الرئيسي أو أحد مراكز الناقل، أو في مخازنه وهو ما يعرف بشرط من المخزن إلى المخزن، وإن كان هذه الشرط يزيد من أعباء الناقل ويجعل مسئوليته تشمل عمليات الشحن والتفريغ على الرصيف أو تحت الروافع لأن هذه العمليات مع هذا الشرط تقع دون تسليم. (١)

الفرع الثالث

نفقات تسليم البضائع

تكون نفقات تسليم البضائع المباعة على البائع، فيتحمل كل المصاريف التي يقتضى الأمر مواجهتها للوفاء بالتزامه بوضع البضائع على ظهر السفينة التي يعينها المشتري، ولا يلتزم البائع بمصاريف وضع البضائع في العنابر ورسها لأن هذه المصاريف تضمن دائما في أجرة النقل التي يدفعها المشتري، كما يتحمل البائع رسوم الصادر على البضائع، حتى ولو لم تكن هذه الرسوم مفروضة يوم إبرام عقد البيع ما دامت مستحقة الدفع عند إخراج البضائع من البلاد، إذ لا يمكنه والحال كذلك أن يوفي بالتزامه بالتسليم. أي بوضع البضائع على ظهر السفينة إلا بعد دفعها، ويتحمل البائع أيضا مصاريف عمليات الفحص اللازمة لتسليم البضائع مثل فحص الصنف أو القياس أو الوزن أو العدد.

وإذا كان البائع يتحمل مصاريف شحن البضائع، فإنه لا يتحمل المصاريف الإضافية اللازمة لنقل البضائع من سفينة إلى أخرى أثناء

(١) د. محمود مختار بريري: قانون التجارة البحرية ص ٣٤٧، ٣٤٨ بند ٣٤١، د حسين الماحي: القانون البحري ص ٢٢٤: ٢٢٥ بند ٣٢٢.

الطريق عندما تكون البضائع محل شحن مباشر، كما أن المشتري بدوره يحق له رفض دفع هذه المصاريف لأنها لا تعتبر مصاريف تسلم.

وإذا كان الرأي الغالب أن يلتزم البائع بمصاريف وضع البضائع المباعة على ظهر السفينة فقد ذهب البعض (١) إلى القول بأن هذه القاعدة لا تطبق على إطلاقها، وإنما يرجع بشأنها إلى العرف في ميناء الشحن، بحيث لا يتحمل البائع هذه المصاريف إلا إذا قضى عرف ميناء الشحن بتحميلها للشاحن، فالعصر الذي يحدد توزيع المصاريف بين البائع والمشتري. وفق هذا الرأي. هو الوقت الذي يتحمل الناقل البحري ابتداء منه المصاريف طبقاً للعرف السائد في ميناء الشحن، لأن المصاريف التي يتحملها الناقل البحري تدخل ضمن أجره النقل التي يدفعها المشتري، فالمفروض أن طرفي العقد قصداً تحميل البائع المصاريف التي تتضمنها أجره النقل دون غيرها وهي المصاريف التي يتحملها الشاحن عادة. (٢)

المبحث الثالث

مسئولية الناقل البحري للبضائع

تمهيد:

إن مسؤولية الناقل البحري التي أرسى المشرع أساسها لا تغطي إلا مدة زمنية محددة يتعين أن يتحقق الضرر خلالها، وإذا توافر ذلك فإنها تغطي كل صور الضرر التي قد تلحق بالبضائع، فتنص المادة ٢٢٧ فقرة أولى من القانون البحري على ضمان الناقل لهلاك أو تلف البضائع " إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلم الناقل للبضائع في ميناء

(١) يراجع في إيراد هذا الرأي د. أحمد حسني: البيوع البحرية ص ٤٧٣ بند ٤١٥.

(٢) د. أحمد حسني: البيوع البحرية ص ٤٧٢ وما بعدها بند ٤١٤ وما بعده.

الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها أو إيداعها.... "

فالناقل يكون مسئولاً عن البضائع منذ تسلمها من الشاحن، فتصبح تحت حراسته، إلا أن مسئوليته لا تخضع لنصوص القانون البحري المتعلقة بالمسئولية وإنما تخضع للقواعد العامة^(١)، فقد تخضع لأحكام عقد النقل الجوي أو البري إذا قام بتسلم البضائع من مخازن الشاحن ونقلها إلى الميناء، وقد يسأل بوصفه مودعا لديه إذا قام بإيداع البضائع في مخازنه خارج الميناء لحين نقلها إلى ميناء الشحن، وقد يحدث العكس، أي عمليات نقل أو إيداع بعد التفريغ في الميناء إذ أن ذلك كله تحكمه القواعد العامة.

ونتناول فيما يلي مسئولية الناقل البحري للبضائع من خلال المطالب التالية:

الفرع الأول: حالات مسئولية الناقل البحري.

الفرع الثاني: حالات إعفاء الناقل من المسئولية.

الفرع الثالث: أسباب دفع مسئولية الناقل البحري.

الفرع الرابع: تحديد مسئولية الناقل البحري.

الفرع الأول

حالات مسئولية الناقل البحري للبضائع

من المعلوم أن الناقل مسئول عن تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها كاملة من حيث الوزن أو الكمية أو الحجم، وسليمة غير تالفة، وأن يتم ذلك كله في الميعاد المحدد في سند الشحن، وعلى ذلك فإن صور

(١) د. على أمير خالد: عقد النقل البحري ص ٧٦.

الضرر التي يمكن أن تصيب صاحب الحق في البضائع، والتي ترتب في ذات الوقت المسؤولية على الناقل البحري يمكن حصرها في الحالات الآتية:

١- هلاك البضائع:

الهلاك يعني الانعدام^(١)، سواء تعلق الأمر بالبضائع كلها، أو تعلق الأمر بجزء من هذه البضائع^(٢)، فالناقل في هذه الحالة أو تلك لا يسلم البضائع كلية، أو يسلمها ناقصة من حيث الوزن أو الكمية أو الحجم، فالمرجع في حالة الهلاك الجزئي هو سند الشحن وفق ما تضمنه من بيانات تتعلق بكمية البضائع أو وزنها أو حجمها، ولا تكون هناك صعوبة إذا كان سند الشحن نظيفاً، أي لم يتضمن تحفظات من جانب الناقل مما يعني تسليمه بصحة البيانات التي يتضمنها سند الشحن، وإذا ادعى عكس ذلك فعليه يقع عبء الإثبات إذا كان الأمر يخص علاقته بالشاحن، أما إذا كان السند في يد المرسل إليه بعد أن تم تداوله، فلا يستطيع الناقل إثبات عكس بيانات سند الشحن، حتى ولو كان حائزاً لخطاب ضمان موقع من الشاحن، لأن هذا الخطاب لا يحتج به على الغير الذي يشمل المرسل إليه.

أما إذا تضمن سند الشحن تحفظات بشأن الوزن أو الكمية فعلى الشاحن عبء إثبات الكمية أو الوزن أو عدد الطرود التي تم شحنها بكافة طرق الإثبات.

(١) وهو زوال مادة الشيء، وهو الحالة المثلى لتحقق الضرر حيث يصعب على الناقل المنازعة في حصوله، فيما يكون أوفر حظاً عندما يدفع بعدم حصول الضرر في حالتي التلف والتأخير في التسليم. انظر: د. لطيف جبر كوماتي: مسؤولية الناقل البحري ص ٨٤ بند ٥٥.

(٢) لا يعتبر نقصاً أو هلاكاً جزئياً ما سمي بعجز الطريق، وهو النقص العادي الذي يصيب البضائع بحسب طبيعتها، كما لو كانت البضائع من السوائل وتبخر جزء منها. انظر: د. محمود سمير الشرقاوي: القانون البحري ص ٣٧٣ بند ٣٧٣.

وقد سوى المشرع بين الهلاك الحقيقي أي انعدام البضائع وبين عدم تسليم البضائع في الميعاد ومضى مدة ستين يوماً من تاريخ هذا الميعاد وهو ما يمكن أن يسمى بالهلاك الحكمي فنصت المادة ٢٢٨ من القانون البحري على أن البضائع تعد " في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال الستين يوماً التالية لانقضاء ميعاد التسليم..... " وميعاد التسليم وفقاً لنص المادة ٢٤٠ من القانون البحري هو الميعاد المتفق عليه، أو الميعاد الذي يسلم الناقل العادي فيه البضائع في الظروف المماثلة إذا لم يوجد اتفاق على تحديد الميعاد. (١)

هذا وقد تضمنت المادة ٢٢٨ من القانون البحري المصري حكماً مماثلاً للمادة الخامسة في فقرتها الثالثة من اتفاقية هامبورج، إذ تقضى باعتبار البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها خلال ستين يوماً التالية لانتهاؤ الوقت المحدد للتسليم، أي إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ في حدود الوقت المتفق عليه صراحة، أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب التسليم فيه من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحال. (٢)

-
- (١) د. محمود مختار بريري: قانون التجارة البحرية ص ٣٦٩، ٣٧٠ بند ٣٦١.
- (١) د. هاني دويدار: الوجيز في القانون البحري ص ١١٢.
- (٢) د. حسين الماحي: القانون البحري ص ٢٤٨ بند ٣٦٠، د. حسين النوري: دراسات في القانون التجاري والبحري ص ٢٠٤، د. طالب حسن موسى: القانون البحري ص ١٤٠ بند ٨٨.
- (٣) د. سميحة القليوبي: القانون البحري ص ٢٦٥.
- (٤) يرى د. علي جمال الدين عوض أن " تلف جزء من البضائع فقط بحيث لا يصلح الباقي لاستعماله فيما أعد له يعتبر هلاكاً كلياً " انظر: النقل البحري للبضائع ص ٥٣١ بند ٥٢٤.

٢- تلف البضائع

تلف البضائع: يقصد به إصابة البضائع كلها أو بعضها بعطب أو عوار^(٢)، وقيل أن التلف هو: كل عطب في مادة الشيء يؤثر على قيمته بحسب الاستعمال الذي أعد له، وأن العطب في مادة الشيء أو سوء حالته يعني كونه لم يعد صالحا للاستخدام الذي أعد له، أو أن استخدامه لم يكن بالشكل الكامل فيما لو لم يصب بالتلف فإذا كان الهلاك ينصرف إلى " كم البضائع فإن التلف ينصب على " كيفها " أي حالتها، فهي وصلت غير منقوصة ولكنها في غير حالتها السليمة التي سلمت عليها^(٣)، وقيل أن التلف هو: سوء حالة الشيء عند الوصول عما كان عليه من حالة جيدة وقت الشحن في ميناء القيام، أو زيادة سوء حالته عند الوصول عما كان عليه الشيء في ميناء القيام فلو تعلق الأمر برسالة من الأقمشة فهي تصل ممزقة مثلا، أو تعلق الأمر بحبوب مثلا أو نباتات فهي تصل متعفنة أو ذابلة، وهكذا يتحدد نوع التلف حسب طبيعة البضائع، ويظل الأمر متعلقا بالتلف حتى ولو شمل كل البضائع، فإتساع نطاق التلف لا يحوله إلى هلاك كلي أو جزئي^(٤)، وهذا ما يقتضيه التحديد الدقيق ومنع الخلط، ولا يكون مقبولا القول بأن

الهلاك الجزئي يأخذ حكم التلف. (١)

وإثبات التلف يقتضي المقارنة بين ما هو ثابت في سند الشحن بخصوص البيانات المتعلقة بوصف البضائع وحالتها عند الشحن،

(١) د. محمود مختار بريري: قانون التجارة البحرية ص ٣٧١ بند ٣٦٢.

(٢) د. محمود مختار بريري: قانون التجارة البحرية ص ٣٧٠، ٣٧١ بند ٣٦٢.

(٣) يرى د. على جمال الدين عوض أن التأخير هو: التأخر الذي ينتج عنه الضرر الاقتصادي الذي يصيب المرسل إليه اقتصاديا. أنظر: النقل البحري للبضائع ص ٥٣١ بند ٥٢٤.

وحالتها عند التسليم فيلزم إثبات ذلك وإخطار الناقل وإلا افتراض أن البضائع قد سلمت بحالتها الموضحة في سند الشحن. (٢)

٣- التأخير في تسليم البضائع

لا يقتصر التزام الناقل على تسليم البضائع كاملة وسليمة بحالتها التي تسلمها بها وإنما يتعين عليه تسليمها دون تأخير (٣)، وطبقاً للمادة ٢٤٠ من القانون البحري فإن التزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد تغيير مكان البضائع بحراً من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وإنما يجب عليه نقلها في موعد معين يسمح بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها على النحو الذي لا يضر بمصالحه.

وللمدة في النقل البحري أهمية بالغة، ذلك أن البضائع تكون معرضة لتقلبات الأسعار، فإن صادف التسليم الفعلي للبضائع هبوطاً في أسعارها فلا شك في إصابة المرسل إليه بالضرر نتيجة التأخير في تسليمها مما يستوجب الرجوع بالتعويض على الناقل البحري.

ومن ناحية أخرى قد يرتبط المرسل إليه بصفقة تحتم عليه تسليم البضائع في ميعاد محدد، ويؤدي تأخير الناقل في تسليمها إليه إلى فسخ الصفقة، مع ما قد يقترن به الفسخ من رجوع المشتري على المرسل إليه بالتعويض.

أضف إلى ذلك فإن هناك من البضائع ما قد يكون معرضاً للتلف إذا لم يتم استهلاكها في زمن محدد، وإن لم يؤدي التأخير في تسليم البضائع إلى تلفها فهو على الأقل يستنفذ قدراً من مدة صلاحية هذه البضائع مما يصعب معه التصرف فيها بالبيع، فلهذا أقر النظام القانوني مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع، ولكن لا بد من الإشارة إلى أن التأخير في ذاته قد لا يقضى إلى الإضرار بالمرسل إليه،

على خلاف الهلاك أو التلف، الذي يفضى حتماً إلى فوات قيمة البضائع كلها أو بعضها أو إلى النقص في قيمتها، وعلى ذلك إذا كان يكفي المضرور إثبات الهلاك أو التلف كدليل على الضرر الذي لحق به، فإنه يتعين عليه إقامة الدليل على الضرر الذي لحق به من جراء تأخير الناقل في تسليم البضائع.

وفي سبيل تحديد متى يعتبر الناقل البحري قد تأخر في تسليم البضائع تميز المادة ٢٤٠ من القانون البحري في فقرتها الثانية بين فرضين:

الأول: هو الاتفاق على موعد محدد للتسليم، وفي هذه الحالة يعتبر الناقل البحري قد تأخر في تسليم البضائع إذا لم يسلمها في الميعاد المتفق عليه، ولا يلزم بالضرورة أن يكون الميعاد المذكور مدوناً في سند الشحن البحري إلا إذا احتج به الناقل البحري في مواجهة المرسل إليه أو الغير.

الثاني: هو عدم وجود اتفاق على موعد محدد، وفي هذه الحالة يعتبر الناقل البحري قد تأخر في تسليم البضائع إذا لم يسلمها في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي وفي الظروف المماثلة.

ففي حالة عدم الاتفاق على موعد محدد للتسليم لا يستقيم القول بأن الناقل البحري صار طليقاً من كل قيد في إنجاز النقل البحري، وإنما يظل ملتزماً بإنجاز النقل في فترة زمنية معقولة، وفي سبيل تحديد مدة النقل المعقولة اتجه المشرع إلى إلزام الناقل البحري بالتسليم في الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي البضائع في الظروف المماثلة، ولا يعني ذلك أن التزام الناقل البحري بالتسليم في الميعاد ينقلب من التزام بتحقيق نتيجة

إلى التزام ببذل عناية في القانون المصري، لأنه بمجرد عدم تسليم البضائع في الميعاد الذي حدده المشرع تثور مسؤولية الناقل.

أما معيار تسليم الناقل العادي في الظروف المماثلة وإن كان معياراً موضوعياً لعناية الناقل البحري وهمته في تسليم البضائع، فلا يتجاوز دوره حدود تعيين ميعاد التسليم دون تأثير منه على طبيعة التزام الناقل البحري.

ويترتب على ذلك أن تثور مسؤولية الناقل البحري الذي لم يسلم البضائع في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة، ولو بذل في سبيل ذلك عناية الناقل العادي ولم تتحقق مع ذلك النتيجة. (١)
رابعاً: عبء الإثبات:

يقع على الشاحن أو المرسل إليه عبء إثبات هلاك البضائع كلياً أو جزئياً أو تلفها أو التأخير في تسليمها، فعلى الشاحن أو المرسل إليه عند استلام البضائع أن يقوم بمعاينتها جيداً ومطابقتها على سند الشحن، ويثبت ما قد تعرضت له من عجز أو تلف يخالف حالتها المذكورة في سند الشحن، أو التأخير في الوصول عن الميعاد الوارد بسند الشحن، أو عن المدة المعقولة لوصول البضائع.

وتنعدد مسؤولية الناقل بمجرد إثبات الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم دون حاجة إلى إثبات سبب إخلاله بالتزامه، حتى ولو ظل هذا السبب مجهولاً، كما يتعين على رافع دعوى المسؤولية أن يقيم الدليل على حصول الهلاك أو التلف أثناء وجود البضائع في حراسة الناقل وفقاً للمادة ٢٢٧ من القانون البحري، وأن يثبت في حالة التأخير في التسليم، أن

(١) د. هاني دويدار: الوجيز في القانون البحري ص ١١٣ وما بعدها.

البضائع لم تسلم في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة، إذا لم يوجد مثل هذا الإتفاق (المادة ٢٤٠ من القانون البحري).^(١)

الفرع الثاني

حالات إعفاء الناقل من المسؤولية

نصت المادة ٢٢٩ من القانون البحري على أنه: " يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ٢٢٧ من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضائع أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه ".

والمسئولية المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة ٢٢٧ هي المسؤولية التي أقام المشرع قرينة على توافرها مجرد تحقق الضرر، وقد كرست المادة ١/٢٤٠ من القانون البحري إمكانية الاستناد إلى السبب الأجنبي أيضا لدفع المسؤولية عن التأخير، والسبب الأجنبي يشمل العديد من الوقائع التي تعد منقطعة الصلة كلية بالناقل، ولا يمكن ادعاء مساهمته فيها، أو تدخله أو تدخل من ينوب عنه، أو أحد من تابعيه في إحداها، فتتعدد صور السبب الأجنبي وأهمها ما يلي:

١ - الخطأ الملاحي:

تنص المادة ٢٢٩ من القانون البحري على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن إهمال أو خطأ الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمى الناقل في الملاحة وفي إدارة

(١) د. محمد بهجت قايد: العقود البحرية ص ١٠٠ بند ١٣٥، د. عبد الفضيل محمد أحمد: القانون الخاص البحري ص ٢٧١، ٢٧٢ بند ٣٤٩.

السفينة، وقد كان الناقل يحرص على إدراج شرط الإهمال الذي يهدف إلى إعفائه من هذه الأخطاء، وكذلك الأخطاء التجارية في سند الشحن البحري، وعندما قرر المشرع بطلان كل شروط الإعفاء من المسؤولية حاول التوفيق بين مصالح كل من الناقل والشاحن، فقرر للناقل إعفاء قانونياً عن الأخطاء الملاحية المتمثلة في أخطاء التابعين الفنية، وفي إدارة السفينة، وحرّم عليه اشتراط إعفائه من الأخطاء التجارية، وقد أثار هذا النص ضرورة التفرقة بين الأخطاء الملاحية والأخطاء التجارية.

الخطأ الملاحي: بصفة عامة هو الخطأ الفني في قيادة السفينة وتسييرها كما إذا حدث تصادم أو جنوح للسفينة نتيجة سوء تقدير الربان عند قيادتها، ويلحق بالخطأ الملاحي أيضاً الخطأ في إدارة السفينة، ويقصد بها الأخطاء التي يقع فيها أفراد الطاقم بشأن إدارتهم لأجزاء السفينة، مثال ذلك الخطأ في غلق إحدى الفتحات في السفينة، أو عدم إحكام غلقها مما أدى إلى تسرب المياه إلى السفينة نتيجة إهمال المهندس البحري إغلاق الصنبور المخصص لسحب المياه فيعتبر ذلك خطأ ملاحياً في إدارة السفينة.

أما الخطأ التجاري: فهو الأخطاء التي تتعلق بحفظ البضائع أثناء عملية شحنها أو رصها أو تفريغها، وهذه الأخطاء التجارية يظل الناقل مسؤولاً عنها ولا يستطيع اشتراط إعفائه منها. (١)

(١) د. فايز نعيم رضوان: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ص ٣٦٨، ٣٦٩ بند ٣٦٣.

(٢) د. سميحة القليوبي: القانون البحري ص ٣٠٦ بند ٥٨، د. احمد حسني: التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج ص ٦.

أما في معاهدة بروكسل فقد أجازت المعاهدة وفقا للمادة الرابعة إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية على خلاف الحال بالنسبة للأخطاء التجارية فقد حرمت المعاهدة اشتراط الإعفاء منها. (٢)

٢ - أعمال الناقل الخالية من الخطأ:

أعفى المشرع الناقل البحري من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم التي تترتب على الأعمال التي يلتزم الناقل القيام بها حتى ولو أدى ذلك إلى إصابة البضائع المشحونة ببعض الهلاك أو التلف، وهذه الأفعال هي:

(أ) إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر:

حيث تنص المادة ٢٤٢ من القانون البحري على أنه: " لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر، أو بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر ".

فالناقل ملزم بالتدخل للمساعدة والإنقاذ، فإذا قام بذلك سواء لإنقاذ الأرواح، أو محاولة إنقاذ الأرواح، ولو لم يفلح، أو إذا قام باتخاذ الإجراءات المعقولة لإنقاذ الأموال دون أن يتسم تدخله بالاندفاع وتعريض السفينة للخطر، فإن أي ضرر يلحق البضائع من هلاك أو تلف أو ما قد يؤدي إليه ذلك من تأخير، فلا يسأل عنه الناقل (١)، ويتضح الفارق بين حالة إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال، فالإعفاء في الحالة الأولى يشمل الإنقاذ أو محاولة الإنقاذ، أما الإعفاء في الحالة الثانية وهي حالة الأموال فهو

(١) د. مصطفى كمال طه، د. على البارودي، د. مراد منير فهيم: أساسيات القانون التجاري والقانون البحري ص ٢٧٥ بند ٦٦٠.

(٢) د. محمود مختار بريري: في التجارة البشرية ص ٢٧٨ بند ٣٧٦.

مقصود على ما يتخذ من تدابير معقولة، لأن إنقاذ الأموال أمر اختياري للناقل. (٢)

بينما لم تميز معاهدة بروكسل لسندات الشحن بصدد إعفاء الناقل البحري من المسؤولية التي تنجم عن الإنقاذ بين إنقاذ الأرواح، وإنقاذ الأموال في البحر، فنجد أن اتفاقية هامبورج قد أخذت بهذا التمييز، فتكتفى اتفاقية هامبورج بالنسبة لإنقاذ الأرواح بأية تدابير تستهدف الإنقاذ ولو كان مبالغاً فيها، كما لو انحرفت السفينة عن خط سيرها للقيام بعمليات الإنقاذ، وذلك لأن إنقاذ الأرواح التزام قانوني يقع على عاتق الربان يترتب على التخلف عن أدائه تعرضه للعقاب. (١)

(١) وقد قضت محكمة جنح سفاجا الجزئية في الدعوى رقم ١٥٢٥ لسنة ٢٠٠٦ بالجلسة المنعقدة علنا بسراي المحكمة بالغردقة بتاريخ ٢٠٠٧/٧/٢٧ بما يأتي: ".... وامتنع المتهم السادس (ربان السفينة سانت كاترين) - التابعة للشركة - حالة كونه ربان سفينة مبحرة عن بذل ما يستطيعه من جهد لا يترتب عليه خطر جدي لسفينته ولراكبيها لإنقاذ البعض من ركاب السفينة الغارقة الموجودين في البحر والمعرضين لخطر الهلاك وفقا لقواعد الاتفاقيات الدولية وذلك بعدم تقديم وسائل نجاة لهم رغم قربه من مكان تواجدهم واستطاعته ذلك مما ساهم في بقاء المجني عليهم في المياه الباردة لفترة طويلة واطعف مقاومتهم وموتهم غرقا.... فهو لم يبذل ما يستطيعه من جهد لا يترتب عليه خطر جدي لسفينته والأشخاص الراكبين فيها لإنقاذ من تبقي من ركاب السفينة الغارقة السلام ٩٨ الذين عثر عليهم في البحر يشرفون على الغرق وذلك على النحو المبين بالتحقيقات. وطلبت معاقبتهم بمقتضى نصوص المواد ٢٣٨، ٢٤٤ من قانون العقوبات، والمادة ٢٢ من قرار رئيس الجمهورية بالقانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن والمادة ١/٣٠٤ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بإصدار قانون التجارة البحرية... " وقضت المحكمة: " ببراءة المتهم/..... من التهمتين الأولى والثانية، وبمعاقبته عن التهمة الثالثة بالحبس لمدة ستة أشهر وكفالة عشرة آلاف جنيه لإيقاف التنفيذ وألزمته بالمصروفات الجنائية. "، وقد استأنف الحكم برقم ٢٨٨٧ لسنة ٢٠٠٩م مستأنف البحر الأحمر وقضت المحكمة بقبول استئناف المتهم السادس شكلا وفي الموضوع برفضه وبتأييد الحكم المستأنف وألزمته بالمصاريف!!؟

(٢) د. محمد بهجت قايد: العقود البحرية ص ١٠٧ بند ١٤٢، د. سميحة القليوبي:

القانون البحري ص ٣٠٨ بند ٥٨

أما بالنسبة لإنقاذ الأموال أو الممتلكات فنجد اتفاقية هامبورج خلافا لاتفاقية بروكسل تستلزم في التدابير اللازمة لإنقاذ الأموال في البحر أن تكون تدابير معقولة، فلو مثلا انحرفت السفينة عن السير يجب أن يكون الانحراف معقولا حتى يتمتع الناقل بالإعفاء من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير في الوصول، وسبب هذه التفرقة أن الأموال لا تعادل في الأهمية إنقاذ الأرواح.

فضلا عن ذلك فإن اتفاقية هامبورج تتميز عن اتفاقية بروكسل في أنها توسع في حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية لتشمل فضلا عن حالتي الهلاك والتلف حالة التأخير في التسليم والتي لم تنص عليها اتفاقية بروكسل. (٢)

(ب) العيوب الخفية التي لا تدركها اليقظة المعقولة.

(ج) الانحراف في السير بشرط أن يكون هذا الانحراف معقولا، وتقدير ما إذا كان الانحراف معقولا أم لا من سلطة قاضي الموضوع، ويعتبر الانحراف معقولا إذا كانت ظروف الرحلة البحرية تستلزمه، أو الذي يجد الربان ضرورة له.

ولكن يلاحظ أن الأثر القانوني لهذه الإعفاءات هو قلب عبء الإثبات فقط من الناقل إلى الشاحن، أي يستطيع هذا الأخير أن يثبت أنه مع وجود سبب الإعفاء القانوني طبقا للمعاهدة، إلا أن الضرر الذي أصاب البضائع راجعا إلى خطأ الناقل، وإذا نجح في ذلك بقى الناقل البحري مسئولاً عن الضرر الذي أصاب البضائع بالرغم من وجود الإعفاء القانوني. (١)

٣ - تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضائع:

(١) د. فايز نعيم رضوان - شرح قانون التجارة البحرية ص ٣٧٤ بند ٣٦٨.

نصت المادة ٢٣٠ من القانون البحري على أنه: " إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات ".

يتضح من هذا النص أن المشرع أراد أن يعاقب الشاحن عند تعمده ذكر بيانات كاذبة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها، بتقرير إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع أياً كان سبب هذا الماء أو التلف إذا أثبت الناقل البحري عدم صحة هذه البيانات.

وينطبق هذا الإعفاء أياً كان سبب الهلاك أو التلف إذ يستوي في ذلك أن يكون البيان الكاذب هو سبب تحقق الضرر أم لا، ويستوي أيضاً أن يقصد الشاحن بالإدلاء بالبيانات الكاذبة غش الناقل، أو مجرد التهرب من قوانين أخرى صحيحة كانت أو جمركية.

ويشترط لإعمال هذا النص أن تكون البيانات الكاذبة قد صدرت عن عمد أي عن علم وبينة من الشاحن، أما إذا صدرت هذه البيانات عن حسن نية فلا محل لتطبيق هذا الجزاء، ولذا يتعين على الناقل ليس إثبات كذب هذه البيانات فحسب وإنما إثبات سوء نية الشاحن. (١)

أما في اتفاقية بروكسل فقد نصت المادة الخامسة فقرة (ح) على أنه: " لا يسأل الناقل أو السفينة بأي حال عن الفقد أو التلف اللاحق

(١) د. محمد بهجت قايد: العقود البحرية ص ١٠٤ بند ١٣٩، د. مصطفى كمال طه: القانون البحري الجديد ص ٢٨٩ د ٣٩٨، د. محمود سمير الشرقاوي: العقود البحرية ص ٧٣ بند ٦٤، د. محمود مختار بريري: قانون التجارة البحرية ص ٢٧٨ بند ٣٧٥.

بالبضائع أو ما يتعلق بها، إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن جنس البضائع أو قيمتها في سند الشحن ". يبين من هذا النص وجوب توافر ثلاثة شروط لإعماله:

الشرط الأول: وجود بيان كاذب عن البضائع أو قيمتها.

ومفاد هذا الشرط أن البيان الكاذب المقصود، هو البيان المتعلق بطبيعة البضائع أو قيمتها، فلا أثر للبيان الكاذب إن كان وارداً على علامات البضائع أو وزنها، ولا يشترط أن يكون البيان كاذباً فيما يتعلق بجنس البضائع وقيمتها، فيكفي أن يكون البيان كاذباً بالنسبة لواحد منهما.

الشرط الثاني: أن يكون هذا البيان قد تم عن علم وعمد.

ومفاد هذا الشرط أنه يجب أن يكون البيان الكاذب قد صدر عن علم وبينة من قبل الشاحن بعدم صحته، بمعنى أن الشاحن يعرف القيمة الحقيقية للبضائع ويعرف حقيقة جنسها، فإذا كان البيان قد جاء غير صحيح نتيجة خطأ معتفر، أو ثبت أنه قد صدر عن حسن نية، فلا محل لتطبيق الجزاء الوارد في هذا النص:

ولا يشترط في حكم هذا النص أن يكون قد أدرج البيان الكاذب بقصد غش الناقل أو خداعه، فترتفع مسئولية الناقل طبقاً للنص ولو كان قصد الشاحن التهرب من الرسوم الجمركية أو من قيود القوانين المالية المتعلقة بأثمان البضائع المستوردة، ويطبق الجزاء الوارد في النص على الشاحن أو المرسل إليه ولو لم يكن لهذا البيان الغير صحيح أثر في حدوث الضرر.

الشرط الثالث: أن يثبت هذا البيان في سند الشحن

وحتى يكون البيان حجة على الشاحن، وعلى حملة سند الشحن من بعده، فإنه يجب أن يكون هذا البيان مثبتاً في سند الشحن بناء على ما قدمه الشاحن للناقل من بيانات تخص البضائع المشحونة. (١)

٤ - البضائع المنقولة على سطح السفينة:

نصت المادة ٢٣١ من القانون البحري على هذه الحالة بقولها: " لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التي يذكر في سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة، إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ".

فالأصل أن رص البضائع يتم في العنابر المعدة لها في السفينة تجنباً لهلاكها أو تلفها أثناء النقل، فلا يجوز رص البضائع على سطح السفينة لكثرة المخاطر التي تتعرض لها من النقل بهذه الطريقة كمياه الأمطار، وحرارة الشمس، والعواصف الشديدة، وبالطبع فإن هذه المخاطر تتسبب عادة في هلاك البضائع أو تلفها، ولذلك تخفيفاً على الناقل قرر المشرع البحري إعفائه من المسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها إذا كانت منقولة على سطح السفينة، وفي الحالات التي يجوز فيها ذلك، بشرط أن يثبت الناقل البحري أن ما لحق البضائع من هلاك أو تلف منشأه المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، كحرارة الشمس، ومياه الأمطار، هذا فضلاً عن ضرورة تضمين سند الشحن بياناً يفيد أن البضائع موضوع الهلاك أو التلف منقولة فعلاً على سطح السفينة، أما إذا كان سبب الهلاك

(١) د. إبراهيم مكي: دعوى المسؤولية على الناقل البحري ص ٣٩٦ وما بعدها بند ٣٤٨ وما بعده.

أو التلف هو السرقة أو سوء التستيف أو الحريق فلا محل لمسئولية الناقل.^(١)

٥ - نقل الحيوانات الحية:

يرجع سبب الإعفاء من المسؤولية عن الهلاك أو التلف إلى الطبيعة الخاصة بالبضائع في هذه الحالة، فالبضائع المقصودة هنا هي الحيوانات الحية، وسبب الإعفاء من المسؤولية عن هلاكها أو تلفها أو ما يلحقها من ضرر ما تقرره المادة ٢٣٢ من القانون البحري والتي تنص على أنه " لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر، إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات أفترض أن هلاكها أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه ".

فوفقاً لهذه المادة لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو تلفها أو ما يلحق بها من ضرر إذا كان هذا الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل البحري أو من نائبه أو من أحد تابعيه.

ومما تجدر الإشارة إليه أن معاهدة بروكسل لسندات الشحن قد استبعدت نقل الحيوانات الحية من نطاق تطبيق أحكامها^(٢)، وأدخلت الفقرة الخامسة من المادة الأولى من اتفاقية هامبورج نقل الحيوانات الحية

(١) د. محمد بهجت قايد: العقود البحرية ص ١٠٤، ١٠٥ بند ١٤٠.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوي: العقود البحرية ص ١٠٩ بند ٩٢، القانون البحري ص ٤١٢ بند ٤٠٤، د. محمد بهجت قايد: العقود البحرية ص ١٣٧ بند ١٧١.

في مفهوم البضائع التي يخضع نقلها بحراً لأحكام المعاهدة، وقد كان الدافع إلى ذلك هو إلحاح الدول المصدرة لهذه الحيوانات في إخضاعها لأحكام الاتفاقية، وما لوحظ من أن كثيراً من الدول التي نقلت أحكام معاهدة بروكسل لم تأخذ بمنهجها في شأن هذه الحيوانات، وفضلت إخضاعها للأحكام التي تسرى على مسؤولية الناقل البحري مع بعض استثناءات تأتي في مقدمتها إجازة شرط الإعفاء من المسؤولية عنه^(١)، أما القانون البحري المصري فقد ساير اتفاقية هامبورج في هذا الصدد، فأخذ عنها إخضاع هذا النقل وأحكامه، وإعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف بالشروط والحدود التي رسمتها المادة ٢٣٢ من القانون البحري.

فالنص السابق (م ٢٣٢ بحري) لا ينطبق إلا حيث يكون موضوع النقل حيوانات حية، وحيث يثبت الناقل البحري أن الهلاك أو التلف الذي أصاب الحيوانات المنقولة قد نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، ولتخفيف عبء إثبات سبب الهلاك أو التلف يفترض المشرع أن الهلاك أو التلف نشأ عن المخاطر الخاصة لنقل الحيوانات الحية متى أثبت الناقل البحري أنه قد نفذ تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات، غير أن الشاحن يمكنه دحض هذه القرينة، إذا أثبت أن هلاك الحيوانات أو الضرر الذي أصابها نشأ عن خطأ الناقل البحري، أو خطأ نائبه، أو خطأ أحد من تابعيه.^(٢)

وجدير بالذكر أن نص المادة ٢٣٢ من القانون البحري لا يشمل التأخير في تسليم الحيوانات، في حين أن النص المقابل في قواعد هامبورج يشمل التأخير في التسليم كما يشمل الهلاك أو الإصابة بضرر،

(١) د. محمود سمير الشرقاوي: القانون البحري ص ٤٢٠ بند ٤١٦.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوي: العقود بحرية ص ٧٢، ٧٣ بند ٦٣.

ومن ثم يمتنع على الناقل طبقاً للقانون البحري المصري دفع مسئوليته عن التأخير في تسليم البضائع إلا بإثبات السبب الأجنبي، في حين أن الناقل البحري طبقاً لقواعد هامبورج (١) يمكنه أن يدفع مسئوليته عن التأخير في التسليم عن طريق إثبات أنه ناشئ عن المخاطر الخاصة بنقل الحيوانات الحية. (٢)

الفرع الثالث

أسباب دفع مسئولية الناقل البحري

يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم إذا كانت هذه الأضرار راجعة إلى خطأ الناقل الشخصي، كعدم صلاحية السفينة للملاحة، أو خطأ تابعيه البحريين أو البريين، كأن يكون العجز أو التلف ناشئ عن إهمال الريان أو سرقة رجال الطاقم لبعض المشحونات، أو بسبب سوء تستيف البضائع أو عدم العناية بها أثناء الطريق، أو يكون التأخير ناشئ عن إتباع الريان طريق أطول للرحلة البحرية من الطريق المتفق عليه، أما إذا كان سبب هذه الأضرار هو سبب أجنبي لا يد للناقل فيه، فتنتفى مسئولية الناقل وفقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني المصري (المادة ١٦٥ من القانون المدني)، وقواعد قانون التجارة البحرية المصري (المادة ٢٢٩ و ٢٤٠).

يبين من ذلك أنه لا محل لمسئولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم إذا كان منشأ ذلك القوة القاهرة، أو خطأ الشاحن أو خطأ الغير، أو بسبب العيب الذاتي للبضائع، وذلك على التفصيل التالي:

(١) المنصوص عليها في الفقرة الخامسة من المادة الأولى في اتفاقية هامبورج

١٩٧٨م.

(٢) د. مصطفى كمال طه: القانون البحري الجديد ص ٢٩١ بند ٤٠٠.

١ - القوة القاهرة:

يقصد بالقوة القاهرة كل أمر لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه أو تفاديه، يترتب معه استحالة تنفيذ العقد، ويلحق بالقوة القاهرة الحادث المفاجئ^(١)، ولا يعد من قبيل القوة القاهرة أخطار البحر العادية، أما هياج البحر الشديد أو عواصفه غير المتوقعة وغير المألوفة فيمكن اعتبارها من قبيل القوة القاهرة، ويمكن على أثرها إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار التي تنشأ بسببها، كذلك يعد من قبيل القوة القاهرة أوامر السلطة العامة، وحوادث الحرب.

ولا يعتبر الإضرار سبباً من أسباب الإعفاء من المسؤولية في جميع الأحوال، بل يشترط أن يكون هو السبب الذي أدى إلى تلف البضائع، وأن يكون هذا الإضرار عاماً، وغير متوقع، ولا يمكن تفاديه، وإذا كانت البضائع قد تلفت بسبب عدم نقلها في الميعاد المحدد نظراً لإضرار العمال، أمكن للناقل التمسك بإعفائه من المسؤولية بسبب خارج عن إرادته وهو إضرار العمال، ويقع على الناقل عبء إثبات الإضرار وأثره على عدم تنفيذ التزامه^(٢)

وقد قضت محكمة النقض: "بأنه يشترط لاعتبار الحادث قوة القاهرة عدم إمكان واستحالة توقعه، واستحالة دفعه، فإذا تخلف أحد هذين

(١) يشترط في القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ الذي يترتب عليه استحالة التنفيذ وينقضي به الالتزام عدم إمكان توقعه واستحالة دفعه، وتقدير ما إذا كانت الواقعة المدعى بها تعتبر قوة القاهرة هو تقدير موضوعي تملكه محكمة الموضوع في حدود سلطتها التقديرية متى أقامت قضاءها على أسباب سائغة. انظر: الطعن رقم ٢ لسنة ٤٦ق، جلسة ١٩٧٩/٣/١٩ س ٣٠ ص ٨٠٩.

(٢) د. سميحة القليوبي: القانون البحري ص ٢٦٦، ٢٦٧ بند ٣٣، د. محمود مختار بريري: قانون التجارة البحرية ص ٢٧٥، ٣٧٦ بند ٣٧١، د. محمد بهجت قايد: العقود البحرية ص ١٠١، ١٠٢ بند ١٣٧، محمود سمير الشرقاوي: العقود البحرية ص ٧١ بند ٦٣، د. عبد الفضيل محمد أحمد: القانون الخاص البحري، ص ٢٧٤ بند ٣٤٣.

الشرطين انتفت عن الحادث صفة القوة القاهرة، ولا يلزم لاعتباره ممكن التوقع أن يقع وفقاً للمألوف من الأمور، بل يكفي لذلك أن تشير الظروف الملابسات إلى احتمال حصوله، ولا يشترط أن يكون المدين قد علم بهذه الظروف إذا كانت لا تخفى على شخص شديد اليقظة والتبصر لأن عدم إمكان التوقع اللازم لتوفر القوة القاهرة يجب أن يكون مطلقاً لا نسبياً، فالمعيار في هذه الحالة موضوعي لا ذاتي، فإذا كان الحكم المطعون فيه قد استخلص بأسباب سائغة أن الانخفاض في منسوب النهر الذي وصفه الطاعن (الناقل) بأنه قوة القاهرة كان في الإمكان توقعه، لأنه لم يكن فجائياً، وإنما كان تدريجياً وظهرت بوادره قبل يوم الحادث، فإن ما سجله الحكم عن إمكان توقع الانخفاض في منسوب النهر يكفي بذاته لنفي وصف القوة القاهرة عنه". (١)

هذا وقد استقر الرأي على بعض أسباب الإعفاء القانوني التي تعتبر من قبيل القوة القاهرة بالنسبة إلى الناقل، حيث لا يمكن لهذا الأخير أن يتوقعه، أو أن يتفاداه، ويترتب عليه استحالة التنفيذ، ومن هذه الأسباب:

(١) الحريق الذي لا ينشأ عن فعل الناقل أو خطئه.

(٢) أفعال الطبيعة كالصاعقة.

(٣) أخطار البحر الاستثنائية.

(٤) حوادث الحرب.

(٥) أعمال الأعداء والقرصنة.

(٦) كل عمل صادر من سلطة عامة يمنع تنفيذ العقد، ولا يرجع إلى خطأ الناقل.

(٧) قيود الحجر الصحي.

(٨) الإضراب أو الإغلاق أثناء العمل.

(٩) الفتن أو الاضطرابات الأهلية.

٢ - العيب الذاتي للبضائع:

يقصد بالعيب الذاتي للبضائع (١) أن تكون طبيعتها مما يتلف إذا تعرضت لعوامل الطبيعة كالحرارة أو البرودة أو الرطوبة مما لا دخل للناقل به، ويعتبر العيب الذاتي للبضائع الذي يترتب عليه تلفها سبباً من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف.

ويعد من قبيل العيب الذاتي قابلية السوائل للتبخر بسبب حرارة الجو، أو قابلية الحبوب للجفاف، أو الفواكه أو الجلود للتعفن، أو قابلية الحديد للصدأ بسبب الرطوبة، ويعد أيضاً من قبيل العيب الذاتي مرض الماشية وموتها أثناء الطريق بسبب ذلك، فيعفى الناقل من المسؤولية عن العيب الذاتي للبضائع دون حاجة إلى تضمين سند الشحن تحفظاً بهذا الصدد.

(١) يرى د. عبد الفضيل محمد أحمد أنه " قد يقصد بالعيب الذاتي، العيب الذاتي في السفينة ذاتها والخفي الذي يجهله الناقل تماماً، والذي لا يمكنه كشفه بالعناية المعتادة " انظر: القانون الخاص البحري ص بند ٣٤٣.

والغالب عملاً أن تلف البضائع لعيب فيها يرجع في نفس الوقت إلى خطأ من جانب الشاحن ساعد على هذا التلف (١)، إذ من المفروض علمه بطبيعة البضائع ومدى تحملها للرحلة البحرية، ويقع على الناقل عبء إثبات العيب الذاتي للبضائع الذي أدى إلى تلفها حتى ولو كان سند الشحن خالياً من التحفظات.

ومن ناحية أخرى يستطيع الشاحن أن يثبت أن التلف الذي أصاب البضائع لا يرجع فقط إلى العيب الذاتي بها نظراً لطبيعتها، بل أيضاً إلى فعل الناقل الذي زاد من حالة البضائع سوءاً. (٢)

٣ - خطأ الشاحن:

يستطيع الناقل إثبات خطأ الشاحن للتوصل من المسؤولية عما أصاب البضائع من هلاك أو تلف، فإذا فرض ولم يحم الشاحن بتعبئة البضائع تعبئة تتناسب وطبيعتها أو لم يحكم ربطها وتحزيمها، أو تغليفها مما ترتب عليه تلف البضائع وتعرضها لعوامل جوية قد تكون ضارة بها فلا يسأل الناقل عن هذا التلف، ويجب على الشاحن أن يخطر الناقل بكل صراحة عن طبيعة البضائع المراد نقلها حتى يتمكن الناقل من اتخاذ كل ما يلزم للمحافظة عليها وفقاً لطبيعتها. (٣)

(١) ويضيف د. عبد الفضيل محمد احمد أنه: " يلزم في العيب الذاتي توافر شروط القوة القاهرة، أي ألا يكون في مقدور الناقل أو تابعيه توقعه أو دفعه " انظر: القانون الخاص البحري ص ٢٧٣ بند ٣٤٣.

(٢) د. سميحة القليوبي - القانون البحري ص ٢٧٦، ٢٦٨ بند ٣٣، د. فايز نعيم رضوان: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ص ٣٧١ بند ٣٦٥.

(٣) د. محمد بهجت قايد: العقود البحرية ص ١٠٢ بند ١٣٧، د. محمود مختار بريري: قانون التجارة البحرية ص ٣٧٧ بند ٣٧٣، د. عبد الفضيل محمد أحمد: القانون الخاص البحري ص ٢٧٢، ٢٧٣ بند ٣٤٣.

(٤) يرى د. محمد بهجت قايد أن خطأ الغير يدخل في مفهوم القوة القاهرة كما هو الحال في التلف الذي يصيب البضائع من جراء تصادم السفينة الشاحنة من قبل سفينة أخرى. العقود البحرية ص ١٠٢ بند ١٣٧.

٤ - خطأ الغير: (٤)

لا يسأل الناقل عن الضرر الذي يصيب البضائع بسبب خطأ يصدر من الغير، ويقصد بالغير في هذا الصدد كل شخص لا يكون الناقل مسئولاً عن أفعاله، فلا يعد من الغير إذن تابعو الناقل، وعلى ذلك لا يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذي يلحق البضائع بسبب تصادم السفينة التي تحمل البضائع مع سفينة أخرى بخطأ من ربان هذه السفينة^(١)، ويعد أيضاً من قبيل خطأ الغير تلف البضائع بسبب وجود بضائع أخرى معيبة بالسفينة لم يكن الناقل على علم بطبيعتها، لأنه إذا كان يعلم بعيبها فلا يكون سبب الضرر أجنبياً عنه.^(٢)

الفرع الرابع

تحديد مسؤولية الناقل البحري

تمهيد:

تختلف التشريعات الوطنية فيما بينها حول أساس مسؤولية الناقل البحري عند الإخلال بالالتزام بالتسليم، فالتشريعات اللاتينية تتجه نحو جعل مسؤولية الناقل البحري في حالة الإخلال بالالتزام بالتسليم مسؤولية تعاقدية تقوم على خطأ حقيقي يتمثل في الإخلال بالالتزام بتحقيق نتيجة، بينما تفرق الأنظمة الأنجلو سكسونية بين مسؤولية الناقل العام ومسؤولية الناقل الخاص، فالناقل العام هو الناقل الذي يتعهد لقاء مقابل بتلبية جميع طلبات النقل دون تمييز بينها، أما الناقل الخاص فهو من يتولى النقل

(١) د. مصطفى كمال طه، د. على البارودي، د. مراد منير فهميم: أساسيات القانون التجاري والقانون البحري ص ٣٧٥ بند ٦٥٩.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوي: العقود البحرية ص ٧٠ بند ٦٣، د. محمود مختار بريري: قانون التجارة البحرية ص ٣٧٧ بند ٣٧٤، د. عبد الفضيل محمد أحمد: القانون الخاص البحري ص ٢٧٣ بند ٣٧٣.

بناء على اتفاق خاص في كل حالة على حده دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل، وترتكز مسؤولية الناقل العام على أساس الخطأ التقصيري المفترض، أما مسؤولية الناقل الخاص فتقوم على الخطأ التقصيري الواجب إثباته.

أما في القانون البحري المصري فإن مسؤولية الناقل البحري في حالة الإخلال بالالتزام بالتسليم مسؤولية تعاقدية تقوم على إخلال الناقل بالتزام بتحقيق نتيجة حيث يضمن الناقل وصول البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد.

ويترتب على ذلك، اعتبار الناقل البحري مسنولاً تجاه متلقى خدمة النقل في كل حالة لا تتحقق فيها النتيجة المقصودة أي وصول البضائع كاملة وسليمة وفي الميعاد، بمعنى أن الناقل يكون مسنولاً عن هلاك البضائع، سواء كان هلاكاً كلياً أو جزئياً، وعن تلفها وعن التأخير في تسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها.

ومؤدى ذلك أنه يكفي للمدعى بمسؤولية الناقل البحري عن الإخلال بالالتزام بالتسليم الاستناد إلى عدم تحقق النتيجة، مع بيان وجه ارتباط ذلك بتنفيذ عقد النقل، ولا يلزم إقامة الدليل على ارتكاب الناقل ثمة خطأ، أو إثبات إهماله في تنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل البحري.

وقد كان مشروع قانون التجارة البحرية يقيم مسؤولية الناقل البحري على أساس الإخلال بالالتزام ببذل العناية مع افتراض الخطأ في جانب الناقل البحري، متأثراً في ذلك بأحكام اتفاقية هامبورج، إلا أنه عندما صدر القانون رقم (٨) لسنة ١٩٩٠م جعل المشرع مسؤولية الناقل البحري للبضائع تقوم على أساس إخلاله بالالتزام بتحقيق نتيجة.

حيث جاءت عبارات نص المادة ٢٢٧ فقرة أولى الخاصة بالمسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها تقضى بأن الناقل يضمن هلاك البضائع وتلفها إذا تحقق في المدة التي تكون فيها البضائع في حراسة الناقل، وجاءت عبارات المادة ٢٤٠ فقرة أولى الخاصة بالمسئولية عن التأخير تقضى بأن الناقل يسأل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

ويكمن الفارق بين قرينة المسئولية. باعتبار التزام الناقل بتحقيق نتيجة. وقرينة الخطأ. باعتبار التزام الناقل ببذل عناية مع افتراض ارتكابه الخطأ. في الكيفية التي يجوز بها للناقل البحري دفع المسئولية، ففي فرض قرينة المسئولية، لا يجوز دفع المسئولية إلا بإثبات السبب الأجنبي، وبالتالي لا يكفي إثبات الناقل أنه وتابعوه اتخذوا كافة التدابير لمنع وقوع الضرر، أما في فرض قرينة الخطأ يكون للناقل إثبات أنه لم يرتكب هو أو تابعوه ثمة خطأ، وذلك بإثبات الناقل أنه وتابعوه اتخذوا كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر.

ومما لا شك فيه أن تأسيس مسئولية الناقل على قرينة المسئولية يمثل معاملة أقسى للناقل البحري من تأسيس مسئوليته على قرينة الخطأ، وفي ذلك حماية أوقع لمصالح الشاحنين الذين يتقرر لهم التعويض ما لم يكن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد للناقل البحري في إحداثه.^(١)

أولاً: تحديد مسئولية الناقل البحري للبضائع:

(١) د. هاني دويدار: موجز القانون البحري ص ٢٥٠ وما بعدها، د. محمد السيد الفقي: القانون البحري ص ٣٤٤ وما بعدها بند ٢٣٩ وما بعده.

راعى المشرع مصلحة الطرف الضعيف أي الشاحن ففتح له باب الرجوع على الناقل البحري بمجرد تحقق الضرر، وأوصد أمام الناقل البحري أي باب للتنصل من مسؤليته سوى بإثبات السبب الأجنبي على النحو السابق بيانه، وجرده من إمكانية الالتفاف على هذه المسؤولية، فحظر أي شرط من شأنه أن يؤدي إلى إعفائه أو حتى مجرد التخفيف من عبء الإثبات، وبعد أن فرغ المشرع من ذلك نظر إلى جانب الناقل، ليقوم قدرأً من التوازن، فمع تيسير تحقق مسؤليته، وتضائل فرص الإفلات منها، وجد مبرراً، ألا تكون مسؤليته مطلقة لتغطي كل الضرر، فلجأ إلى وضع تحديد قانوني لمسئولية الناقل، بحيث يحصل المضرور على الحد الأقصى، ولا يجوز له المطالبة بما يجاوزه، حتى لو لم يؤد إلى تغطية كل الضرر، أما إذا كان الضرر أقل من الحد الأقصى فلا يحصل إلا على القدر الذي يجبر ما لحقه من ضرر، وكرست المادة (٢٣٣) من القانون البحري المصري هذه الأحكام فنصت على أنه: " ١ - تحدد المسؤولية أياً كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي أي الحدين أعلى.

٢ - وإذا جمعت الطرود أو الوحدات في حاويات وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية، عد كل منها طرداً أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بالحد الأعلى للمسئولية، وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت اعتبرت طرداً أو وحدة مستقلة" (١)

ثانياً: الحد الأقصى للتعويض:

(١) د. محمود مختار بريري: قانون التجارة البحرية ص ٣٨٢، ٣٨٣ بند.

يتضمن كل من قانون التجارة البحرية وقواعد هامبورج تحديداً للتعويضات التي يلتزم الناقل البحري بدفعها في الحدود المقررة، ويراعى ما بينهما من اختلاف من حيث كيفية حساب التعويض بوصف قانون التجارة البحرية قانوناً وطنياً، بينما تعد قواعد هامبورج اتفاقية دولية يتم تطبيق أحكامها في دول متعددة.

(١) الحد الأقصى للتعويض في قانون التجارة البحرية:

تتضمن المادة (٢٣٣) فقرة أولى من قانون التجارة البحرية المصري بياناً بالحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم الناقل البحري بأدائه للمضرور، بينما تتضمن الفقرة الثانية من ذات المادة حكماً خاصاً بكيفية احتساب الحد الأقصى للتعويض في حالة نقل البضائع في حاويات.

(أ) مقدار الحد الأقصى للتعويض:

تنص المادة ٢٣٣ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أن مسؤولية الناقل البحري أيا كان نوعها تحدد عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن، أو بما لا يجاوز ست جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضائع، أي الحدين أعلى.

ويلاحظ على هذا النص أنه يقرر مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري أيا كان أساس هذه المسؤولية، أي سواء كانت مسؤولية تعاقدية يثيرها متلقى خدمة النقل، أو كانت مسؤولية تقصيرية يثيرها الغير.

كما يلاحظ من جانب آخر أن النص لا يواجه إلا تحديد المسؤولية عن الهلاك أو التلف، ولكن المادة ٢٤٠ فقرة ثالثة من القانون

البحري تقضى بأنه: " لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في سليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عنه في (فقرة ١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون " وبالتالي تنطبق ذات الحدود القصوى للتعويضات على كل من حالات الهلاك أو التلف أو التأخير.

ويأخذ المشرع في اعتباره إمكانية نقل البضائع بحراً بوضعها في طرود ويعتبر كل طرد وحدة مستقلة فيما يتعلق بحساب الحد الأقصى للتعويض، غير أنه لا يلزم بالضرورة تعبئة البضائع في طرود كما لو كانت طبيعتها تأبى ذلك، كما في حالة نقل السوائل أو نقل السيارات أو نقل الحيوانات الحية، أو إذا تم الاتفاق على شحن البضائع صلباً أو دون تعبئتها في طرود بالرغم من إمكانية ذلك، وفي هذه الفروض يعتبر المشرع الوحدة التي تم على أساسها الشحن وحدة مستقلة فيما يتعلق بحساب الحد الأقصى للتعويض، وقد تتمثل وحدات الشحن في عدد السيارات أو الحيوانات أو في وحدة قياس حجم السوائل أو الحبوب.

وفي سبيل تحديد الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم الناقل البحري بدفعه يأخذ المشرع بأحد أساسين: إما الوحدة المستقلة من طرود أو وحدة شحن، وإما بالوزن الإجمالي للبضائع أي مجموع وزن الأشياء المنقولة والطرود التي تحتويها، أو الأغلفة التي تحفظها، ويتعين على القاضي حساب الحد الأقصى للتعويض على ضوء كلا الأساسين، ومتى تبين له الحد الأعلى منهما اعتبره الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم الناقل البحري بدفعه.

فيمثل الحد الأقصى للتعويض بما لا يتجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن عند حسابه على هذا الأساس، وبما يجاوز ست

جنيهاً عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي إذا ما قيس على أساس الوزن.

فإذا فرض أن الشاحن تعاقده على نقل عشرون طرداً وكان الوزن الإجمالي للبضائع المنقولة خمسة أطنان، فإن الحد الأقصى للتعويض محسوب على أساس الطرود يكون أربعين ألف جنيه، في حين يكون ثلاثين ألف جنيه إذا ما تم حسابه على أساس الوزن الإجمالي، ويتضح من ذلك أن الحد المحسوب على أساس الطرود أعلى من الحد المحسوب على أساس الوزن، ولا يعتد القاضي إلا بالحد الأعلى وبالتالي يتحدد الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم الناقل البحري بأدائه بأربعين ألف جنيه.

أما إذا فرض في مثال آخر أن الشاحن تعاقده على نقل خمس عشرة طرداً وكان الوزن الإجمالي للبضائع المنقولة سبعة أطنان، فإن الحد الأقصى للتعويض محسوب على أساس الطرود يكون ثلاثين ألف جنيه، في حين يكون إثنين وأربعين ألف جنيه إذا ما تم حسابه على أساس الوزن الإجمالي، ويتضح إذن أن الحد المحسوب على أساس الوزن أعلى من الحد المحسوب على أساس الطرود فيأخذ القاضي بالحد الأعلى، ويتحدد بالتالي الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم الناقل البحري بدفعه وهو اثنان وأربعون ألف جنيه. (١)

(ب) التعويض في حالة النقل بالحاويات:

الحاويات هي أوعية كبيرة معدنية في الغالب يتم رص البضائع أو الطرود التي تحتويها فيها من أجل شحنها في السفينة، وغالبا ما تكون

(١) د. محمد بهجت قايد: العقود البحرية ص ١١١ وما بعدها بند ١٤٧ وما بعده، د. ثروت عبد الرحيم: دروس في القانون التجاري والقانون البحري ص ٢٩٣، ٢٩٤، د. حسين الماحي: القانون البحري ص ٢٥٤، ٢٥٥، بند ٣٦٩، ٣٧٠.

الحاويات محكمة الإغلاق من كل جانب ومع ذلك، فهناك نوع منها يعرف بالحاويات **open top** لا يكون لها غطاء من أعلى ولذلك يتم عادة

تغليف الحاويات ذاتها بغطاء خاص من الشمع، وذلك لحفظ البضائع التي ترص فيها من أشعة الشمس أو من الأمطار، أو مياه البحر في حالة هياجه إذا ما تم شحن الحاويات على سطح السفينة.

ولا تتنوع الحاويات من حيث طبيعة البضائع التي ترص فيها، وإنما تختلف من حيث حجمها، الذي يتحدد أساساً بطول الحاوية نظراً لاتحاد الحاويات من حيث العرض والارتفاع، وتتراوح أطوال الحاويات كما يشهدها العمل بين تسعة أقدام واثني عشر قدماً وعشرين قدماً وأربعين قدماً، ويترتب على ذلك أن عدد الطرود أو وحدات البضائع التي يمكن وضعها في الحاويات يختلف باختلاف حجمها.

وغالباً ما تكون الحاويات مملوكة للناقل البحري، وقد تكون هذه الحاويات مملوكة للشاحن، ويكون ذلك غالباً في حالة تصنيع بعض المعدات بناء على طلب خاص كالمولدات الكهربائية الكبيرة، ويكون مقرراً نقلها بحراً إلى المكان الذي يتم تشغيلها فيه، فتتولى الشركة صانعة المولد تغليفه بحاوية خاصة تسمح بشحن المولد في السفينة ونقله، وينتهي استخدامها بتركيب المولد في مكان التشغيل.

ولا يثير نقل البضائع في حاويات صعوبات خاصة إلا من حيث تحديد الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم الناقل البحري بدفعه في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير، ولذلك واجه المشرع هذا الفرض بنص خاص، هو نص المادة (٢٣٣) فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية المصري.

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

ويتضح من النص المتقدم أن المشرع يشترط لاحتساب كل طرد أو وحدة شحن كوحدة مستقلة عند تعيين الحد الأقصى للبضائع، أن يكون عددها مذكوراً في سند الشحن، ومفهوم مخالفة هذا النص أن البضائع لا تحسب إلا باعتبارها وحدة واحدة في حالة عدم ذكر عدد الطرود أو الوحدات التي تم رصها في الحاوية، وفي هذه الحالة الأخير لا شك أن الوزن الإجمالي للبضائع يكون المعول الأساسي في تعيين الحد الأقصى للتعويض.

وجدير بالإشارة في هذا الصدد أنه كثيراً ما يجرى العمل على الاكتفاء بذكر عدد الحاويات التي تحوى البضائع، وبيان أرقامها في سند الشحن على اعتبار أن المرسل إليه يتلقى فضلاً عن سند الشحن ما يعرف بشهادة المنشأ، وبه بيان بالعدد الإجمالي للطرود، وأرقام الحاويات التي تحويها، وقائمة المشحونات الذي يتضمن بياناً تفصيل بكل طرد من حيث أبعاده، وأوصافه، ورقمه، والبضائع التي يحويها من حيث نوعها، ووزنها، فضلاً عن تلقيه ما يعرف " بالإيصال التجاري " والذي يتضمن بياناً تفصيلياً بالبضائع من حيث الكمية، والوزن، والحجم، والقيمة، والذي على ضوءه يتم الإفراج الجمركي عن البضائع.

ومع ذلك، وأياً كان ما يجرى عليه العمل، يجب الاعتداد بما اتجه إليه المشرع بصدد تعيين الحد الأقصى للتعويض من التمييز بين الفرض

الذي يذكر فيه عدد الطرود أو وحدات الشحن في سند الشحن ذاته، وبين الفرض العكسي الذي لا يتضمن فيه سند الشحن مثل هذا البيان. ويلاحظ أن الشرط الذي التزم المشرع توافره يقف عند حدود ذكر عدد الطرود أو وحدات الشحن دون حاجة، فيما يتعلق بتعيين الحد الأقصى للتعويض إلى ذكر بيان تفصيلي بهذه الطرود أو البضائع التي تحويها.

ويشير النص أخيراً إلى الفرض الذي لا تكون الحاوية مملوكة للناقل البحري أو مقدمة منه، أي أنها تخص الشاحن، ففي حالة هلاكها تعتبر طرداً أو وحدة مستقلة، فيتم حسابها ضمن حساب الحد الأقصى للمسئولية على أساس عدد الطرود أو وحدات الشحن، غير أنه لا يكون ذلك إلا في حالة هلاك الحاوية أو تلفها، وبالتالي لا تحسب الحاوية عند تعيين الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير في تسليم البضائع. (١)

(٢) الحد الأقصى للتعويض في المعاهدات الدولية.

(أ) في معاهدة بروكسل وتعديلاتها.

حاولت معاهدة بروكسل وضع حد للتعويض فنصت المادة التاسعة من المعاهدة على أنه يراد بالوحدات النقدية الواردة بهذه المعاهدة القيمة الذهبية، ولا يقصد بذلك دفع التعويض المستحق للشاحن ذهباً، وإنما يعني النص أن يحصل الشاحن على التعويض المستحق له محسوباً على أساس قيمة الذهب، ويهدف هذا الحكم إلى تحقيق غرضين: الأول حماية الشاحن من التقلبات التي تطرأ على قيمة العملة الورقية، و الثاني تحقيق المساواة بين الناقلين في مختلف الدول بفرض تعويض ثابت محدد، ولذلك نصت الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل على

(١) د. هاني دويدار: موجز القانون البحري ص ٢٨٩ وما بعدها، د. محمود سمير الشرقاوي: العقود البحرية ص ٧٨، ٧٩ بند ٦٧.

أنه " لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال (١) بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع، أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على مائة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى، ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضائع وقيمتها قبل الشحن ودون هذا البيان في سند الشحن... "

وقد ألغى بروتوكول ١٩٦٨م الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من المعاهدة ونص في المادة الثانية منه على أن تستبدل بالفقرة المذكورة الفقرة الآتية:

" إذا لم تكن طبيعة البضائع وقيمتها قد أعلنها الشاحن، وأثبت هذا الإعلان في سند الشحن، فإن الناقل (أو السفينة) لا يمكن أن يكون مسئولاً عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع بمبلغ يزيد على ما يعادل ١٠,٠٠٠ فرنك عن الطرد أو الوحدة، أو ٣٠ فرنك عن الكيلوجرام من

(١) يذكر د. على البارودي: إن عبارة "في أي حال من الأحوال" الواردة بالمعاهدة كانت محل جدل واسع ذلك إن نص المادة الرابعة فقرة خامسا من معاهدة بروكسل نصت على ان الناقل لا يلزم بمبلغ يزيد عن الحد المقرر " في أي حال من الأحوال " فقد فسر البعض هذا النص على أنه قاطع في سرياته على جميع الحالات حتى في حالة الغش أو الخطأ الجسيم الصادر من الناقل شخصيا أو من أحد تابعيه، بينما أكد البعض الآخر أن نص المعاهدة " في أي حال من الأحوال " لا يمكن أن يشمل الغش، ذلك ان هناك مبدأ أكثر شمولاً وعمومية من كل ما يمكن أن يرد في المعاهدة من نصوص، وهو مبدأ أن " الغش يفسد كل شيء "، ولما كانت القاعدة العامة هي أن الخطأ الجسيم يرقى إلى مرتبة الغش ويأخذ حكمه فقد انتهى هذا الرأي الآخر بأن الحد القانوني للمعاهدة لا يسرى في حالتي الغش أو الخطأ الجسيم. أنظر: مبادئ القانون البحري ص ٢١٩ بند ١٧٩، بينما يرى د. مصطفى كمال طه: أن عبارة " في أي حال من الأحوال " الواردة في المعاهدة تستبعد بعموميتها وإطلاقها كل استثناء، وتشمل كل صور المسؤولية ولو كانت ناشئة عن غش أو خطأ جسيم، ومن ثم يكون للناقل أن يستفيد من هذا التحديد ولو صدر منه أو من تابعيه غش أو خطأ جسيم.:: اصول القانون البحري ص ٥٥٨ وما بعدها بند ٥٤٦.

وزن البضائع الإجمالي الذي يفقد أو يتلف، على أن يؤخذ بالأعلى من الحدين".

ويعني هذا النص أن التحديد القانوني لمسئولية الناقل هو عشرة آلاف فرنك (والمقصود هنا هو الفرنك الذهب الذي يحتوي على ٦٥,٥ ملليجرام من الذهب عيار ٩٠٠ في الألف)، وذلك عن كل طرد أو وحدة، أو ثلاثون فرنكاً عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضائع، على أن يؤخذ بأعلى الحدين.

ويهدف التحديد الذي ورد في المعاهدة إلى وضع حد أقصى لمسئولية الناقل البحري حتى لا يتحايّل الناقلون على منع شروط الإعفاء من المسئولية بوضع تحديد تافه لمسئوليتهم يماثل في نتيجته شروط الإعفاء من المسئولية، ومن ناحية أخرى راعت المعاهدة عند إبرامها ألا يكون في التحديد القانوني الوارد لمسئولية الناقل البحري إجحاف به، وقد حددت المعاهدة أول الأمر مبلغ ١٠٠ جنيه إنجليزي ذهب عن كل طرد أو وحدة ثم عدل البروتوكول هذا الحد إلى عشرة آلاف فرنك ذهب عن كل طرد أو وحدة، أو ٣٠ فرنك عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضائع، أيهما أعلى.^(١)

أما في حالة النقل بأوعية الشحن (الحاويات) فقد نصت المادة الرابعة فقرة خامسا على أنه: (ج) في الأحوال التي تستخدم فيها عبوات أو طبالي أو وسائل من نوع مماثل لتجميع البضائع يعتبر عدد الطرود أو الوحدات المدونة في سندات الشحن والتي يحتويها وسيلة النقل هذه هو

(١) د. مصطفى كمال طه: أصول القانون البحري ص ٥٥٣ وما بعدها بند ٥٤١ وما بعده، د. محمود سمير الشرقاوي: العقود البحرية ص ١٣٠ وما بعدها بند ١٢٠، د. فايز نعيم رضوان: القانون البحري ص ٣٨٥ وما به ما بند ٣٦٧، د. على البارودي: مبادئ القانون البحري ص ٢١٧ وما بعدها بند ١٧٨.

عدد الطرود أو الوحدات التي يعتد بها في مفهوم هذه الفقرة. وفيما عدا ما تقدم ذكره تعتبر وسيلة النقل هذه كأنها طرد أو وحدة".

وهذه القاعدة الجديد تضع حلاً معقولاً وعادلاً للخلاف الذي كان قائماً حول التحديد القانوني لمسئولية الناقل البحري في حالة النقل بأوعية الشحن، فكون الناقلين لا يعرفون وعاء الشحن إلا من ظاهره، ومما يصرح لهم به الشاحن، فليس من العدالة إلزامهم بتعويض يحدد على أساس جميع ما بداخل ذلك الوعاء من طرود أو وحدات، إذا لم يكن الشاحن قد أحاطهم علماً بذلك، أما إذا كان الشاحن قد بين للناقل عدد الوحدات أو الطرود التي بداخل الوعاء وأرقامها، وأثبت ذلك في سند الشحن، فإن الناقل يكون فعلاً قد قدر مسؤولياته عند قبول وعاء الشحن لنقله، فلا ظلم له إن تقررت مسؤوليته على ذلك الأساس.

فلو أن البيان الذي قدمه الشاحن وأثبت في سند الشحن بأنه " وعاء شحن بداخله قطع غيار سيارات... وأثاث.... " وفقد هذا الوعاء بكامله، فإن التعويض يكون عن الضرر الذي أصاب المرسل إليه بحد أقصى عن طرد واحد، أما إذا كان البيان الذي ورد في سند الشحن هو: " وعاء شحن بداخله ٥٠ صندوقاً، و ١٠ كراتين قطع غيار سيارات ٦٠/١ " فالتحديد القانوني للمسئولية يكون عن ٦٠ طرداً. (١)

ثالثاً: مبررات الحد الأقصى للتعويض:

الأصل في التعويض أن يكون على قدر الضرر، ويتمثل الضرر فيما لحق المضرور من خسائر، وما فاتته من كسب، وفق ما تقضى به المادة ٢٢١ من القانون المدني المصري، وفي مجال المسئولية

(١) د. إبراهيم مكي: نظام النقل بأوعية الشحن ص ٦٣، ٦٤ بند ٨٢.

التعاقدية لا يكون التعويض إلا عن الأضرار المتوقعة، إلا إذا كان الضرر ناشئاً عن غش المدين أو خطئه الجسيم، ففي هذه الحالة يكون التعويض عن كافة الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة وفق ما تقضى به المادة ٢٢١ فقرة ثانية من القانون المدني المصري. (١)

وتتعرض الرحلة البحرية لمخاطر جسيمة، ولا يخفى على أحد مدى جسامه الآثار التي يمكن أن تنتج عن حوادث الملاحة البحرية، والتي تفضي في كثير من الأحوال إلى هلاك الأرواح والأموال الموجودة أو البضائع المشحونة على متن السفينة، فضلاً عن هلاك السفينة ذاتها وهي تعد من الأصول عالية القيمة وباهظة الثمن. (٢)

ويؤدي حتماً إلزام الناقل البحري بدفع تعويضات كاملة عن كافة الأضرار إلى نتائج بالغة السوء على مشروع النقل البحري والتجارة البحرية، فإن لم يؤد الأمر إلى شهر إفلاس الناقل البحري أو شركات الملاحة البحرية، إلا أن مركزه المالي يتأثر حتماً بأبلغ تأثير من جراء دفع التعويضات، خاصة إذا أضيف إلى ذلك فقد وغرق السفينة ذاتها.

وإذا كان الناقل البحري يستطيع تجاوز مخاطر الملاحة البحرية عن طريق التأمين ضد هذه المخاطر، وأهمها التأمين ضد مسؤليته المدنية، إلا أنه يصعب على شركات التأمين قبول تحمل مخاطر ضخمة على سبيل التعويضات، إذا ما تركت قيمها مطلقة، أما إذا تم تحديد مسؤولية الناقل البحري بوضع حد أقصى للتعويض الذي يلتزم بدفعه،

(١) د. محمد شكري سرور: موجز الأحكام العامة للالتزام في القانون المدني المصري ص ٥٧ بند ٦٠.

(٢) وليس أدل على ذلك ما أصاب العبارة السلام ٩٨ التي غرقت في مياه البحر الأحمر وراح ضحيتها ١٠٣٤ شهيدا من أبناء الشعب المصري عام ٢٠٠٦ م.

يكون في إمكان شركات التأمين خوض مجال التأمين ضد المخاطر البحرية نظراً لتحجيم التعويضات في حدود معينة.

فيأتي مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري حماية لمصالحهم ودافعاً لاستقرار مشروعات النقل البحري والتجارة البحرية، واستمرارها في مزاولة نشاطها في مجال النقل البحري وعدم الانتقال إلى غيره من الأنشطة التجارية الأخرى. (١)

رابعاً: التكليف القانوني للحد الأقصى للتعويض:

قدر التعويض الذي يحدده قانون التجارة البحرية أو قواعد هامبورج ليس تحديداً جزافياً للضرر الذي يلحق بمتلقى خدمة النقل وإنما هو حد أقصى للتعويض لا يجوز إلزام الناقل البحري بأداء ما يجاوزة.

ولذلك يتعين على القاضي الذي يعرض أمامه النزاع أن يقوم بتحديد عناصر الضرر على ضوء أحكام قانونه الوطني توصلًا لتقييم التعويض اللازم لجبر هذا الضرر، فإذا كان التعويض كما يقدره القاضي مجاوزاً للحد الأقصى الذي وضعه قانون التجارة البحرية أو قواعد هامبورج بحسب الأحوال، لا يجوز الحكم بما يجاوز هذا الحد الأقصى، ومؤدى ذلك عدم حصول المضرور إلا على قيمة الحد الأقصى للتعويض المقرر قانوناً.

أما إذا كان الضرر الحقيقي كما يحدده القاضي على ضوء أحكام قانون دولته يقل عن الحد الأقصى لا يكون الناقل البحري ملزماً إلا بأداء التعويض المقابل للضرر الحقيقي دون التفات إلى الحد الأقصى المقرر قانوناً.

(١) د. هانى دويدار: موجز القانون البحري ص ٢٨٥، ٢٨٦.

ويلاحظ في هذا الصدد أن المشرع بوضعه حداً أقصى للتعويض أنه يتوقع تجاوز قيمة التعويض اللازم لجبر الضرر الحقيقي لهذا المقدار، وإنما لا يعني ذلك عدم اعتداده بالحالات التي تقل فيها قيمة التعويض عن الحد الأقصى، ولذا لجأ إلى وضع حدود قصوى للتعويضات، ولم يلجأ إلى تقدير الضرر تقديراً جزافياً. (١)

خامساً: نطاق تطبيق التحديد القانوني للمسئولية:

(أ) في اتفاقية بروكسل

لما كانت أحكام معاهدة بروكسل لسندات الشحن لا تسري إلا على النقل البحري بمعنى الكلمة، فإنه يمتنع على الناقل البحري أن يتمسك بالتحديد القانوني بالنسبة للأضرار التي تلحق البضائع قبل الشحن أو بعد التفريغ، ويجوز للناقل أن يتمسك بالنسبة لهذه الأضرار بما يرد في سند الشحن من شروط تحديد للمسئولية، بشرط إثبات وقوع الأضرار في العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ.

وإذا لم يمكن تعيين المرحلة التي حصل فيها الضرر، فإنه يفترض وقوعها خلال المرحلة البحرية من النقل (٢)، ومن ثم يحق للناقل أن يتمسك بالتحديد القانوني بالنسبة إليها (٣).

(ب) في اتفاقية هامبورج:

إن مبدأ تحديد المسئولية مستقر في الاتفاقيات الدولية منذ معاهدة بروكسل وتعديلها، وقد كرسته أيضاً اتفاقية هامبورج وذلك لتحقيق التوازن

(١) د. هاني دويدار: موجز القانون البحري ص ٢٨٦، ٢٨٧.

(٢) د. محمد بهجت قايد: العقود البحرية ص ١٣٦ بند ١٧٠، د. عبد الفضيل محمد أحمد: القانون الخاص البحري ص ٢٠٨ بند ٢٥٢، د. أكثم أمين الخولي: دروس في القانون البحري ص ٢٩٢ بند ٢٢٦.

(٣) د. مصطفى كمال طه: أصول القانون البحري ص ٥٦٠.

بعد حماية الشاحنين، وإبطال شروط الإعفاء، إلا أن اتفاقية هامبورج هجرت الأخذ بالجنيه الاسترليني أو الفرنك الفرنسي، وتبنت وحدة حسابية تتمثل في حق السحب الخاص الذي يحدده صندوق النقل الدولي، فنصت المادة السادسة على أنه " ١ - (أ) تحدد مسؤولية تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة ٥ عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٢.٥ وحدة حسابية عن كل كيلوجرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف، أيهما أكبر.

(ب) تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة (٥) عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع.

ومعنى ذلك أن قواعد هامبورج حددت مسؤولية الناقل في حالتي الهلاك أو التلف بـ ٨٣٥ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو وحدتين ونصف عن كل كيلو جرام من الوزن القائم للبضائع التي تهلك أو تتلف أيهما أكبر (م ٦ / ١، أ).

أما حد المسؤولية عن التأخير في التسليم فهو ما يعادل مثلي ونصف (٢,٥) أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري (م ٦ / أ، ب).

كما وضعت قواعد هامبورج ١٩٧٨م حداً أقصى للمسؤولية في جميع الحالات حيث تقرر المادة (٦ / ١ هـ) أنه لا يجوز في أي حال

من الأحوال أن يتعدى مجموع مسئولية الناقل البحري عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم عن الحد المشار إليه في المادة السادسة السابق ذكرها، وتفسير ذلك أنه قد يجتمع ضرران أحدهما بسبب تلف البضائع أو فقدها، والآخر بسبب التأخير في تسليم البضائع، ففي هذه الحالة يجب ألا يجاوز التعويض الحد الأقصى للتعويض بفرض هلاك البضائع محل النقل هلاكاً كلياً، وتطبيقاً لذلك إذا تأخرت شحنة وتبين تلف جانب منها، فعلى القاضي مراعاة عدم تجاوز ما يحكم به بسبب الهلاك أو التلف وبسبب التأخير في التسليم الحد الأقصى للتعويض فيما لو هلكت البضائع بأكملها. (١)

ونصت المادة ٦ / ٢ من اتفاقية بروكسل على أنه (أ): " في حالة استخدام حاوية، أو منصة نقالة، أو أداة نقل مماثلة، لتجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المحددة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه تحسب طروداً أو وحدات شحن مستقلة. وفي خلاف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة.

(ب): في حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها، تعد أداة النقل المذكورة، عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر، وحدة شحن مستقلة واحدة.

ومعنى ذلك أنه إذا تم النقل بواسطة الحاويات، ولم يحدد الشاحن مقدماً أية تفاصيل عما بداخلها، فتعد الحاوية هي الطرد بالمعنى المقصود بالمعاهدة، أما إذا قدمها الشاحن مبيناً بها عدد الحاويات،

(١) د. سميحة القليوبي: القانون البحري ص ٣١٠، ٣١١، د. محمد السيد الفقي: القانون البحري ص ٣٦٠، ٣٦١ بند ٢٥٦.

وعدد ما تحويه كل منها من وحدات، فإنه يؤخذ في الاعتبار عدد ما تحويه كل حاوية في حساب التعويض.

وجاءت معاهدة هامبورج ١٩٧٨م بحكم جديد في هذا الصدد هو اعتبار الحاوية ذاتها في حالة تلفها أو هلاكها وحدة شحن مستقلة، تدخل في حساب الحد الأعلى للتعويض إذا كانت مقدمة من الشاحن، بمعنى أن الحاوية وحدة مستقلة عن البضائع المحفوظة بداخلها وتطبيقاً لذلك إن أوضح الشاحن بسند الشحن أنه يشحن عدد ٥٠ حاوية بداخل كل منها عدد ١٠٠ آلة كهربائية كالتلفزيون مثلاً فإن عدد الوحدات يصبح ٥٠٠٠ وحدة بالإضافة أيضاً لاحتساب ٥٠ حاوية فارغة بمثابة وحدات مستقلة تضاف إلى المجموع فيصبح عدد الوحدات في المثال السابق ٥٠٥٠ وحدة شحن، والسبب الذي دعا الاتفاقية إلى اعتبار الحاوية الفارغة وحدة شحن مستقلة في هذا النقل، هو أن الحاوية مال له قيمة في حد ذاته بل قد تزيد قيمة هذا المال على قيمة البضائع، التي تشملها في بعض الحالات. (١)

ويقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة ٦ حيث نصت المادة ٢٦ من المعاهدة على أنه: " ١- الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة (٦) من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي، وتحول المبالغ المشار إليها في المادة (٦) إلى العملة الوطنية للدولة تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أي في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضواً في صندوق النقد الدولي، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي

(١) د. سميحة القليوبي: القانون البحري ص ٣١٢.

والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته، وبالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضواً في صندوق النقد الدولي، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة.

٢- ومع ذلك، يجوز للدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي، والتي لا تبيح قوانينها تطبيق أحكام الفقرة (١) من هذه المادة، أن تعلن في وقت التوقيع، أو في وقت التصديق أو القبول، أو الإقرار، أو الانضمام، أو في أي وقت لاحق أن حدود المسؤولية التي تنص عليها هذه الاتفاقية والتي ستطبق في أراضيها ستكون محددة على النحو التالي: ١٢٥٠٠ وحدة نقدية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٣٧,٥ وحدة نقدية عن كل كيلو جرام من الوزن القائم للبضائع.

٣- الوحدة النقدية المشار إليها في الفقرة (٢) تعادل ٦٥,٥ ملليجرام من الذهب من سبيكة ذهبية عيارها تسعمائة من ألف، ويجرى تحويل المبالغ المشار إليها في الفقرة (٢) إلى العملة الوطنية وفقاً لقانون الدولة المعنية.^(١)

(١) يراجع في ذات المعنى: د. محمود مختار بريري: قانون التجارة البحرية ص ٤٣١ بند ٤٤١، د. سميحة القليوبي: القانون البحري ص ٣١٠ وما بعدها.