



سنتر المستشار
ELMOSTASHAR CENTER

أينما وجدت الثقة

اسئلة فنية (القانون البحري والجوي)

الفرقه الرابعه

سنتر المستشار (حقوق بنها)

٠١٢٧٧٧٧٦٨٧٠



س١/ ملحقات السفينة جزء من السفينة ؟ العبارة صحيحة

تعتبر ملحقات السفينة الازمة لاستغلالها جزء منها اذ لا يقتصر وصف السفينة علي جسمها وهي كلها وإنما يمتد الي ملحقاتها الازمة لاستغلالها حسب الغرض الذي اعدت له ويقع عليها البيع او الرهن دون حاجة الي النص علي ذلك في العقد وذلك بنص القانون واذا اراد المتعاقدين استبعاد الملحقات من البيع او الرهن فلا بد من النص علي ذلك في العقد ومن المقرر ان حقوق الامتياز البحرية تشمل السفينة وملحقاتها اما بالنسبة للرهن البحري فإنه يمتد لملحقات السفينة الازمة لاستغلالها دون الحاجة الي ذكر ذلك صراحة في عقد الرهن غير انه يجوز الاتفاق علي استبعاد الملحقات من الرهن .

س٢/ اذا اخل مشتري السفينة بدفع ثمنها كان للبائع حق امتياز عليها بالثمن ؟ العبارة خطأ

إذا اخل مشتري السفينة بإلتزامه بدفع ثمن السفينة للبائع كان للبائع الحق في حبس السفينة لحين اقتضاء الثمن ولكن ليس للبائع السفينة حق تتبع السفينة كما ان بائع السفينة ليس له امتياز عليها بالثمن لأن حقوق الامتياز واردة علي سبيل الحصر وليس من بينها امتياز بائع السفينة في اقتضاء ثمن البيع .

س٣/ نطاق تطبيق القانون البحري يحدد بالسفينة ؟ العبارة خطأ

لأن من الطبيعي أن يتحدد نطاق تطبيق قانون التجارة البحري بالملاحة البحرية وما تتضمنه من طبيعة خاصة تمثل في مخاطر البحر فالأخذ بمعيار موضوعي يعتمد على طبيعة المخاطر التي تتعرض لها الرحلة البحرية ذلك ان المخاطر البحرية هي السبب في وضع تشريع خاص للملاحة البحرية .

س٤/ ينقضى الشيوع البحري بانتهاء مدة مدته او بوفاة احد المالكين ؟

ينقضى الشيوع بانتهاء المدة المحددة في العقد، أو بالاتفاق على انتهاء الشيوع وتصفيته، أو بهلاك السفينة أو بفقدتها، أو بتجميع الحصص في يد مالك واحد، أو بيع السفينة إلى الغير، أو البيع الجبri بأمر من القضاء.

لا ينقضى الشيوع البحري بوفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره، إلا إذا تم الاتفاق بين المالك على انقضاء الشيوع في هذه الحالات.

س٥/ هل العائمات التي تقوم بالملاحة البحريه والملاحة النهرية معاً ينطبق عليها وصف السفينة ؟

العبرة بكل رحلة على حدا، فإذا كانت الرحلة متعلقة بالملاحة البحريه فإنه يطلق عليها وصف السفينة وتخضع لأحكام القانون البحري، وإذا كانت الرحلة متعلقة بالملاحة النهرية فإنها تأخذ حكم المركب ولا تخضع لأحكام القانون البحري وإنما تخضع لأحكام القانون التجاري، وإذا كانت الرحلة واحدة جزء منها يتعلق بالملاحة البحريه والآخر بالملاحة النهرية فالعبارة بالجزء الغالب، وإذا كان يصعب تحديد الجزء الغالب فإنه لا مناص من خضوع كل جزء لقانونه وإذا كانت السفينة تقوم بعدة انشطة بعضها يتعلق بالملاحة البحريه والآخر يتبع بالملاحة النهرية واردنا اطلاق وصف قانوني عليها لجملة هذه الانشطة لإخضاعها مثلاً لتوقيع الحجز عليها او التأمين فالعبارة بالنشاط الغالب للعائمة فإذا كانت في الأصل مخصصة للملاحة البحريه فإنها تعتبر سفينه حتى ولو كانت تقوم ببعض الرحلات النهرية احياناً وإذا كانت مخصصة للملاحة النهرية عادة فإنها تعتبر مركباً ولو قامت ببعض الرحلات البحرية فالأعتياد هو الذي يحدد هنا الوصف القانوني للعائمة وعما إذا كانت السفينة ام مركب .

س/هل يمكن ان يطلق وصف السفينة على العائمة وهي في دور البناء ؟

الاصل : ان العائمة وهي في دور الاعداد والبناء والانشاء لا يطلق عليها وصف السفينة لأنها ليست صالحة للملاحة البحرية وبالتالي لا تخضع لأحكام القانون البحري .

الاستثناء : اجاز المشرع على سبيل الاستثناء رهن السفينة وهي في دور الانشاء والبناء حيث نص قانون التجارة البحرية على انه (يجوز رهن السفينة وهي في دور البناء ويجب ان يسبق قيد الرهن اقرار في مكتب التسجيل الواقع بدارته محل بناء السفينة يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وابعادها وحمولتها علي وجه التقرير

س/السفينة منقول تسرى عليه بعض احكام العقار.وضح ذلك ؟

السفينة بحسب الاصل منقول لأنها من الاشياء التي يمكن نقلها من مكان الى آخر دون تلف الا ان هذا الاصل يرد عليه استثناءات :

- ١- لا تعتبر السفينة منقولاً فيما يتعلق بالحيازة حيث ان الحيازة سند الملكية وهذا لا ينطبق على السفينة لأن حيازتها ليست سندًا للملكية وإنما تأخذ السفينة في بعض الأحيان حكم العقار خاصة فيما يتعلق بالحيازة فقد تطلب المشرع قيد بعض التصرفات التي تردد على السفينة في سجل السفن كما هو الحال في العقار
- ٢- كل التصرفات التي يكون موضوعها انشاء او نقل او انقضاء حق مالي او غيرها من الحقوق العينية على السفينة لا يقع الا بمحرر رسمي والا كانت هذه التصرفات باطلة
- ٣- رهن السفينة يشبه الى حد كبير رهن العقار والامتياز على السفينة يبيح لصاحبها سلطة التقدم وال تتبع.

س/السفينة لها ذاتية خاصة وشخصية قانونية ؟

١- السفينة لها ذاتية خاصة لأنها تنفرد بأحكام تميزها عن سائر الاموال سواء كانت عقارية او منقوله فالسفينة لها اسم وموطن وجنسية ودرجة وحملة فمن هذه العناصر تكون الحالة المدنية للسفينة وتكون ذاتيتها اذا تحفظ السفينة بأوراق رسمية خاصة تعرف باسم مستندات السفينة .

٢- السفينة ليست شخصية قانونية علي الرغم من ذاتية السفينة الا ان المشرع لم يقرر لها شخصية معنوية مستقلة بعد رفع الدعاوى علي السفينة مثلاً للحجز عليها فإن الدعوى ترفع علي المالك للسفينة .

س/هل يجوز لمالك السفينة او الربان اثناء الرحلة البحرية تغيير اسم السفينة او اخفاذه ؟

الاصل : انه يجب على مالك السفينة ان يقوم بكتابة اسم السفينة علي مقدمتها في مكان ظاهر ولا يجوز تغيير اسم السفينة او اخفاذه

الاستثناء : يجوز للربان اثناء الرحلة البحرية تغيير اسم السفينة او اخفاذه اذا كانت السفينة معرضة للقرصنة او اراد اتفاء وقوع السفينة في الاسر في حالة الحرب ..

س/للسفينة اكثر من موطن كما ان موطن السفينة يختلف عن ميناء الاستغلال وميناء التسجيل (صح اخطأ) ؟ العبارة ليست صحيحة علي اطلاقها

✓ يجب أن يكون لكل سفينة موطن، ويجب ألا يكون للسفينة أكثر من موطن واحد، وبالتالي إذا سجلت السفينة في ميناء فلا يجب تسجيلها في ميناء آخر إلا بعد شطب تسجيلها من الميناء الأول، حتى لا يكون للسفينة مواطنين.

✓ وموطن السفينة يختلف عن ميناء الاستغلال الذي تتحذنه السفينة مكاناً رئيسياً لمباشرة نشاطها به، فقد تسجل السفينة في ميناء وتمارس نشاطها في ميناء آخر. وموطن السفينة قد يختلف عن جنسيتها وذلك في الدول التي لا تربط منح الجنسية بالتسجيل في أحد موانئها، لكن موطن السفينة يكون في الغالب هو مكان جنسيتها الا انه لا يوجد ما يمنع من اختلافهما.

**س/١١/ تطلب المشرع ضرورة تسجيل السفن المصرية في أحد موانئها دون استثناء ؟
العبارة ليست صحيحة على اطلاقها
صيغة أخرى // هل يجوز تسجيل السفن الشراعية المخصصة للصيد وهل يختلف رأيك لو كانت سفينة نزهة ؟**

- ✓ جاء قانون تسجيل السفن التجارية ونص في مادته الاولى علي انه (لا يجوز لسفينة ان تسير في البحر تحت العلم المصري الا اذا كانت مسجلة وفقاً لأحكام القانون).
- ✓ فالتسجيل يشمل السفن المصرية او السفن التي يرغب صاحبها في اكتساب الجنسية المصرية فلا تخضع للتسجيل الجنبي حتى لو كان ترغب في مباشرة نشاطها في الموانئ المصرية كما اطلاق النص يستلزم خضوع السفن التجارية وسفن الصيد والنزهة لأحكام التسجيل .
- ✓ **ولكن رغم إطلاق إلا ان المشرع جاء في الفقرة الثانية وأعني السفن الآتية من التسجيل :**
 - السفن الشراعية المخصصة للصيد والتي لا تزيد حمولتها عن عشرة اطنان اما سفن الصيد التي تسير ميكانيكياً فإنها تخضع لواجب التسجيل
 - سفن النزهة التي لا تزيد حمولتها على عشرة أطنان والتي تبحر في المياه الاقليمية فإذا زادت حمولتها عن عشرة اطنان او تبحر لمسافة تجاوز المياه الاقليمية وهي اثني عشر ميلاً فإنها تخضع لإجراءات التسجيل
 - المنشآت العائمة التي تعمل داخل الميناء كالبراطيم والقطارات والقوارب والدفعتات والكرادات وقوارب الغوص ومن المعروف ان هذه المنشآت العائمة لا تحمل وصف سفينة وبالتالي لا تخضع للتسجيل .

س/١٢/ هل البيانات والتصرفات المسجلة في سجل السفن لها حجية مطلقة ام نسبية ؟

اولاً : بالنسبة للبيانات :

يتربّ على تسجيل البيانات المتعلقة بالسفينة ومالكها وإعطاء شهادة بذلك أن تصبح هذه البيانات ذات حجية لكنها حجية نسبية يجوز ثبات عكسها. فيظل ممكناً إثبات عدم صحة البيانات ونقص القرينة التي تنشئها شهادة التسجيل سواء فيما يتعلق بجنسية السفينة أو ملكيتها كما لو ثبت تقديم مستندات وبيانات غير صحيحة تم التسجيل بناء عليها.

ثانياً : بالنسبة للتصرفات :

- ✓ فقد نص قانون التجارة البحري 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.
- ✓ وأضاف الفقرة الثالثة من ذات المادة بأنه : لا يكون التصرفات المشار إليها في الفقرة السابقة نافذة بالنسبة إلى الغير ما لم يتم شهراها بناء على طلب ذوي الشأن في سجل السفينة .
- ✓ وذهب رأي إلى أن القيد في سجل السفن شرط لازم لكي يتحقق التصرف اثره سواء فيما بين المتعاقدين او بالنسبة إلى الغير .
- ✓ وهناك رأي آخر يرى أن القيد في سجل السفن ليس له اثر على التصرف القانوني سواء بين المتعاقدين او بالنسبة للغير .
- ✓ ونحن نميل إلى ما ذهب إليه البعض أن التسجيل شرط لنفاذ التصرف في حق الغير فحسب اما فيما بين المتعاقدين فإنه يكفي بالمحرر الرسمي .

س/١٣/ الشيوع البحري هو تملك أكثر من شخص سفينة ملكية محددة ولا يكون ذلك إلا بإختيارهم ؟ العبرة خطأ

فالشيوع البحري هو تملك أكثر من شخص سفينة ملكية غير مفرزة ولكنها محددة فيمتلك كل منهم نسبة في السفينة ويأخذ من ناتج الاستغلال نسبة تعادل حصته والشيوع البحري قد يكون اختيارياً رغبة من عدة اشخاص في بناء سفينة واستغلالها او شرائها كما قد يكون الشيوع البحري إجبارياً في حالة ايلولة سفينة إلى عدة اشخاص عن طريق الميراث او الهبة او الوصية .

س١٤/ الفرق بين محل الامتياز البحري ومحل الرهن البحري ؟

اولاً : اوجه الشبه :

- ١- يتفق الامتياز البحري مع الرهن البحري في انه يرد كل منهم على السفينة وملحقاتها الازمة لاستغلالها والتي تعتبر جزءاً منها ويرد كل منهم ايضاً على حطام السفينة .
- ٢- يخرج عن محل الامتياز ومحل الرهن الاعانات او المساعدات التي تمنحها الدولة او احد الاشخاص الاعتبارية العامة للسفينة وأيضاً التعويضات المستحقة للمالك بقتضي عقد التأمين إلا أنه يجوز الاتفاق في عقد الرهن صراحة علي ان يستوفي الدائن المرتهن حقه من مبلغ التأمين بشرط قبول المؤمنين لذلك .

ويقال في تبرير استبعاد التعويض التأميني من نطاق الامتياز ان هذا التعويض ليس عنصراً من عناصر الثروة البحرية للمجهز بل هو مقابل اقساط التأمين التي يدفعها المالك كما ان هذا الاستبعاد يسمح لمالك السفينة ان يتفق في عقد الرهن علي ان يختص بدائن المرتهن بمبلغ التأمين في حالة هلاكها وهو ما يزيد من فرص الائتمان للمجهز اما بالنسبة للإعanات والمساعدات التي تمنحها الدولة لمالك السفينة فيقصد بها تقوية الاسطول البحري للدولة وتدعيمه حتى يصمد امام المنافسة الاجنبية وتحقيقاً لهذا الغرض لا يجوز ان تكون مثل هذه المعاونات محلـاً للامتياز .

ثانياً : اوجه الاختلاف :

يختلف الرهن البحري عن الامتيازات البحرية حيث يشمل محل الامتياز اجرة النقل وما يعتبر من ملحقات السفينة وأجرة النقل اما الرهن المقرر على السفينة لا يسري علي اجرة النقل لأن الاجرة تعتبر من الثمار التي يبقي للمدين الراهن حرية التصرف فيها كذلك لا يسري الرهن البحري علي ما يعتبر من ملحقات السفينة ولا علي ما يعتبر من ملحقات الاجرة .

س١٥/ للربان الاقتراض بضمان شحنة السفينة او رهن البضائع او بيعها وله بيع السفينة بتفويض من مالكها ؟ العبارة صحيحة

سلطات الربان تتسع في حالة الضرورة فإذا طرأت ضرورة مواجهة أثناء الرحـل، مثل وجوب إصلاح السفينة أو تزويدها بالمؤن والأدوات، فللربان أن يقتـرض بضمان السفينة وأجرتها، فإذا لم يكـف هذا الضمان جاز له الاقتراض بضمان شحنة السفينة، فإذا لم يتيـسر له الاقتراض فـله أن يبيع من البضائع المشحونة بمقدار المبلغ المطلوب.

ولما كان الاقتراض أو الرهن أو البيع تصرفاً استثنائياً لا يتم اللجوء إليه إلا في حالة الضرورة، فإن المـشرع اشترط لـإجراءـه الحصول على إذن من قاضـي الأمور الـوقـتـية بالـجهـةـ التي تـوـجـدـ بهاـ السـفـينـةـ إذاـ كانتـ موجودـةـ فيـ مصرـ،ـ وـمـنـ القـنـصـلـ الـمـصـرـيـ أوـ مـنـ السـلـطـةـ الـقـضـائـيـ الـمـحلـيـ عـنـدـ عدمـ وجودـهـ إذاـ كانتـ السـفـينـةـ فيـ الـخـارـجـ،ـ عـلـىـ أـنـ أـيـاـ مـاـ كـانـ الـظـرـوفـ الـتـيـ يـمـرـ بـهـ الـرـبـانـ أـثـنـاءـ الرـحـلـةـ فـلـاـ يـجـوزـ لـهـ أـنـ بـيـعـ السـفـينـةـ بـغـيرـ تـفـويـضـ خـاصـ مـنـ مـالـكـهـاـ.

س/١٦ الفرق بين عقد النقل المركب والنقل المتعدد والملاحة المختلطة ؟

يعرف عقد النقل البحري للبضائع بأنه العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر بحراً مقابل أجر. والمقصود بنقل البضائع بحراً هو نقلها عبر البحر من خلال السفينة القائمة بالملاحة البحرية سواء كان الناقل هو مالك السفينة أو مجهزها أو مستأجرها.

وفي حالة النقل المقصود القائم على مراحل متعددة وفي أماكن بحرية مختلفة إذا كان العقد تم مع شخص واحد فإنه يعتبر اتفاقاً واحداً يخضع لأحكام القانون البحري حتى لو تم جزء من الملاحة في النهر أو المياه الداخلية لأن العبرة في هذه الحالة بالجزء الغالب من الرحلة إذا كان قد تم في البحر، أما إذا تم التعاقد مع عدة ناقلين على عدة مراحل فإن كل عقد يعتبر مستقلاً وي الخاضع لأحكام الجزء الذي تم فيه، فإذا تم إبرام عقد نقل بضائع تم في النهر أو في المياه الداخلية مع أحد الناقلين فإنه يخضع لأحكام القانون التجاري، أما الجزء الآخر من الرحلة والذي تم إبرام عقد النقل مع ناقل آخر وكان ذلك وفقاً للملاحة البحرية فإن هذا العقد يخضع لأحكام قانون التجارة البحرية أو المعاهدة الدولية التي تجد مجال تطبيقها سارياً على هذا العقد.

اما عقد النقل المركب والذي يتم جزء منه في البر وجزء في البحر والآخر في الجو فإن كل جزء يخضع لقانونه سواء تم ذلك بعقد واحد مع أحد الناقلين او بعقود متعددة مع عدة ناقلين

الملاحة المختلطة: يقصد بها الملاحة التي يتم جزء منها في البحر والجزء الآخر في الأنهر أو القنوات خلال رحلة واحدة مرتبطة، كالملاحة التي تتم بين ميناء الإسكندرية وتستمر حتى تدخل نهر النيل وتصب حمولتها في القاهرة أو الجيزة. هذه الملاحة المختلطة تثير التساؤل حول القانون الواجب التطبيق عليها هل هو القانون النهري أو الداخلي أو التجاري أم ينطبق قانون التجارة البحرية.

القاعدة ← أن كل جزء يخضع لقانونه فالجزء البحري يخضع لقانون التجارة البحرية والجزء النهري يخضع لقانون النهري إذا وجد أو القانون التجاري أو المدني حسب الأحوال. ولكن هذا الأمر يشير صعوبة عملية تمثل في خضوع رحلة واحدة لقانونين مختلفين في الأحكام. لذلك استقر الرأي على أن العبرة بالجزء الأكبر والأهم من الرحلة، حيث يطبق أحكام قانونه على الرحلة بأكملها، ويترك تحديد الجزء الأهم أو الأكبر للسلطة التقديرية لمحكمة الموضوع. فإذا انعدمت عناصر الترجيح أو تعذر تغليب جزء على آخر، فلاماناص من خضوع كل جزء للقانون الذي يخصه، أي إخضاع كل مرحلة للقانون الخاص بها.

س/١٧ ما الحكم اذا وجد الربان اثناء السفر ببضائع غير مذكورة في سند الشحن او وضع الشاحن ببضائع خطيرة ؟

إذا تبين للربان وجود بضائع غير مذكورة في سند الشحن أو عدم صحة البيانات المتعلقة بها أثناء السفر جاز له إلقاءها في البحر إذا كان من شأنها إحداث أضرار للسفينة أو البضائع المشحونة فيها، أو للركاب أو طاقم البحارة أو كان نقلها يتطلب دفع غرامات أو أداء مصروفات تزيد على قيمة البضاعة أو كانت من البضائع المحرمة أو الممنوعة.

وإذا وضع الشاحن في السفينة بضائع خطيرة أو قابلة للانهاب أو الانفجار، جاز للناقل في كل وقت إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها، ولا يسأل الناقل عن ذلك إذا ثبت أنه ما كان ليرضى بشحنتها في السفينة لو علم بطيعتها، ويسأل الشاحن عن الأضرار والمصروفات التي تنشأ عن وضع هذه البضائع في السفينة.

وإذا كان الناقل يعلم بطبيعة هذه البضائع وأذن بشحنتها فلا يجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها إلا إذا صارت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة.

س١٨/ يعفي الناقل من المسئولية في حالة إنقاذ الأرواح والأموال في البحر ؟

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. وهذا الالتزام الأخلاقي الذي يقوم به الناقل بموجبه أعفاء المشرع من المسئولية. وقد فرق المشرع بين أمرتين في هذا الالتزام الأخلاقي، الأمر الأول: هو إنقاذ الأرواح حيث يكون التزام الناقل الأخلاقي بقوة أمراً يفرضها العرف البحري، إذ أعفى المشرع الناقل من المسئولية دون قيد أو شرط، وكل خسارة تلحق بالبضائع تهون في سبيل إنقاذ الأرواح، أما الأمر الثاني: وهو إنقاذ الأموال فهو من الأمور الاختيارية وبالتالي لا يعفي الناقل من المسئولية إلا إذا كانت التدابير التي اتخذها لإنقاذ هذه الأموال معقولة وذلك حتى لا يسرف الربان والبحارة في هذه التدابير طمعاً في الحصول على مكافأة أصحاب الأموال التي يتم إنقاذهما.

س١٩/ يمكن إتخاذ معيار المكان لتعريف الملاحة البحريّة ؟ العبارة خطأ

حيث يعيب هذا المعيار أنه يذهب بنا لتعريف ما المقصود بالبحر من الناحية القانونية وهذا ليس بالأمر الهين خاصة في الأماكن التي تصب فيها الأنهر في البحار حيث تكون الصعوبة في التفرقة بين الملاحة البحريّة والنهرية في هذه الأماكن.

س٢٠/ تخضع الملاحة المختلطة لأحكام قانون التجارة البحريّة ؟ العبارة خطأ

القاعدة أن كل جزء يخضع لقانونه فالجزء البحري يخضع لقانون التجارة البحري والجزء النهري يخضع لقانون النهري ولكن هذا الأمر يشير صعوبة عملية تمثل في خضوع رحلة واحدة لقانونين مختلفين في الأحكام لذلك استقر الرأي على أن العبرة بالجزء الأكبر والأهم من الرحلة حيث يطبق أحكام قانونه على الرحلة بأكملها ويترك تحديد الجزء الأهم أو الأكبر للسلطة التقديرية لمحكمة الموضوع فإذا انعدمت عناصر الترجيح فلا مناص من خضوع كل جزء لقانون الذي يخصه.

س٢١/ يمكن إتخاذ معيار الأداه أو الوسيلة "سفينة" لتعريف الملاحة البحريّة؟

العبارة خطأ

لأنه في حالة الأخذ بهذا المعيار يذهب بنا إلى ضرورة تميز السفينة عن غيرها من العائمات الأخرى ومن ناحية أخرى نجد أن السفينة ذاتها تعرف بأنها كل أداة تعمل أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحريّة أي أنه لكي تعرف السفينة لابد أو لا من تعريف الملاحة البحريّة وهذا يقودنا إلى الدوران في حلقة مفرغة.

س٢٢/ يمكن إسباغ لفظ سفينة على أي منشأة عائمة ؟ العبارة خطأ

حيث أن الوصف الذي يصيغ على المنشأة العائمة لتكون سفينـة بالمعنى المتقدم يتوقف تحديده على الكشف عن نشاطها وفقاً للمكان الذي تقوم بالملاحة فيه فإذا كان هذا المكان هو البحر وتحقق تخصيصها للملاحة فيه صدق عليها هذا الوصف.

أما إذا كان المكان الذي تقوم به بالملاحة هو النهر وفروعه وترعوه فيسبغ على العائمة لفظ المركب.

س٢٣/ تعتبر أجرة النقل من ملحقات السفينة ؟ العبارة خطأ

لـ حيث تعتبر أجرة النقل من ثمار إستغلال السفينة إلا إذا نص القانون على ذلك مثلما نص المشرع على إمتداد حقوق الإمتياز إلى أجرة النقل كما أن الأطراف يحق لهم الإتفاق في العقد أن الأجرة تعتبر من ملحقات السفينة

س٢٤/ موطن السفينة هو مكان جنسيتها ؟ العبارة صحيحة

لـ الأصل أن موطن السفينة هو مكان جنسيتها ولكن قد يختلف موطن السفينة عن جنسيتها وذلك في الدول التي لا تربط منح الجنسية بالتسجيل في أحد موانئها لكن موطن السفينة يكون في الغالب هو مكان جنسيتها .

س٢٥/ تعتبر السفينة مالاً منقولاً ذو طبيعة خاصة ؟ العبارة صحيحة

لـ يمكن القول بأن السفينة بحسب الأصل تعتبر منقولاً، إلا أنها ليست منقولاً كسائر المنقولات وإنما هي منقول ذو طبيعة خاصة تسرى عليه بعض أحكام العقار، إذ أن كل التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق مالي أو غيرها من الحقوق العينية على السفينة لا يقع إلا بمحرر رسمي وإلا كانت هذه التصرفات باطلة. كما أن إجراءات رهن السفينة يشبه إلى حد كبير إجراءات رهن العقار رهناً رسمياً، والامتياز على السفينة يبيح لصاحبها سلطة التقدم والتتابع، كما أن التصرفات التي ترد على السفينة يجب شهرها في سجل السفن كما هو الحال في شهر التصرفات التي ترد على العقار.

س٢٦/ الحيازة في السفينة سند للملكية ؟ العبارة خطأ

لـ لا تعتبر السفينة منقولاً فيما يتعلق بالحيازة فالحيازة في المنقول سند الملكية لكن هذا لا ينطبق على السفينة لأن حيازتها ليست سندًا للملكية وإنما تأخذ السفينة في بعض الأحيان حكم العقار خاصة ما يتعلق بعدم تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية وتطلب المشرع قيد بعض التصرفات التي ترد على السفينة في سجل السفن كما هو الحال في العقارات لذلك يمكن القول بأن السفينة بحسب الأصل تعتبر منقولاً .

س٢٧/ من حق مالك السفينة الرجوع على شركات الإشراف البحري ؟ العبارة صحيحة

لـ العلاقة بين هذه الهيئات والمالك للسفينة إنما هي علاقة تعاقدية والأضرار التي تقع على مالك السفينة من جراء اعتماده على هذه الشهادة وما تتضمنه من بيانات وما تمنحه من درجة إنما تقع المسئولية على هذه الهيئات وفقاً لأحكام المسئولية العقدية، ولكن جرت عادة هذه الهيئات على وضع شرط يعفيها من المسئولية وذلك وفقاً للقواعد العامة في المسئولية العقدية، لكن هذا الشرط لا يعفي من المسئولية في حالة الغش والخطأ الجسيم .

**س٢٨/ يجوز للسفن الأجنبية القيام بعمليات القطر والإرشاد في المواني المصرية؟
العبارة خطأ**

لا يجوز لغير السفن التي تتمتع بالجنسية المصرية الصيد أو القطر أو الإرشاد في المياه الإقليمية كما لا يجوز لها الملاحة الساحلية بين المواني المصرية ولكن يجوز بقرار من الوزير المختص الترخيص للسفن التي تحمل الجنسية الأجنبية القيام بعمل أو أكثر من الأعمال المذكورة وذلك لمدة زمنية محددة

**س٢٩/ يطبق قانون علم السفينة على جميع التصرفات التي تقع على السفينة؟
العبارة خطأ**

لا شك أن جميع التصرفات القانونية التي تقع وتم في السفينة وهي في أعلى البحار تخضع لقانون علم السفينة أي قانون جنسيتها فإذا كان هذا التصرف القانوني وقع والسفينة في المياه الإقليمية لدولة أخرى فإنه يعتبر قد حدث في إقليم تلك الدولة لذلك نلجم لقواعد تنافز القوانين في القانون الدولي الخاص لتحديد القانون الواجب التطبيق لأن التصرف في هذه الحالة يعتبر مشتملاً على عنصر أجنبي إلا إذا كان التصرف متعلقاً بالنظام العام.

س٣٠/ يجوز لسفن النزهة المملوكة للأجانب رفع العلم المصري؟

بالنسبة لسفن النزهة المملوكة للأجانب مقيمين في مصر يرفع علم الدولة التي يحملوا جنسيتها في حالة الحصول على ترخيص من الجهة الإدارية لاستعمال هذه السفن في المياه الإقليمية المصرية ويحظر عليهم رفع العلم المصري ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين مالك سفينة النزهة الذي تحالف ذلك.

س٣١/ يعبر سجل السفينة سجلًا تجارياً ادارياً؟ العبرة خطأ

المشرع في المادة ١١ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ قد خطا خطوة حاسمة حول تأكيد الوظيفة الإشهارية لسجل السفن وعدم الإكتفاء بكونه سجلًا تجارياً إدارياً يهدف إلى رقابة الدولة فقط وإنما له وظيفة شهر التصرفات المقيد به.

س٣٢/ هل يجوز للربان بإعتباره ممثلاً قانونياً عن مالك السفينة أن يقوم ببيعها؟

القاعدة أنه لا يجوز للربان بيع السفينة بدون إذن خاص من المالك. وكان القانون البحري الملغى يجيز للربان بيع السفينة في حالة عدم صلاحيتها للملاحة البحرية.

والحقيقة أن بيع سفينة غير صالحة للملاحة البحرية وبهذه المواصفات إنما لا يعتبر بيعاً لسفينة بالمعنى القانوني المطلوب وفقاً لأحكام قانون التجارة البحري وإنما هو بيع لحطام سفينة، فلكي يتقرر هذا البيع لهذه السفينة يجب توافر قانونية عدم صلاحيتها للملاحة البحرية. لذلك نرى جواز بيع الربان السفينة بالشروط التالية:

- ١- عدم صلاحيتها للملاحة البحرية.
- ٢- إثبات عدم الصلاحية من خلال شهادة خبير تفوظه المحكمة المختصة في ذلك.
- ٤- البيع بالمزاد العلني.
- ٣- عدم إمكانية الاتصال بالمالك.

س/٣٣ لا يشترط الرسمية في عقد شراء السفينة؟ العbara خطأ

لـ تطلب المشرع إفراغ عقد شراء أو بيع السفينة في محرر رسمي أي كتابة أمام موظف التوثيق الموجود في مكاتب الشهر العقاري وإلا كان العقد باطلًا فإذا وقع العقد في بلد أجنبي وجب تحريره أمام القنصلية المصرية في هذا البلد.

س/٣٤ يعتبر عقد شراء سفينة غير موجوده عقد غير صحيح؟ العbara خطأ

لـ عقد شراء أو بيع السفينة يظل صحيحاً حتى لو كانت السفينة وقت البيع غير موجودة فعلياً طالما أن الطرفين أعتقدا بوجودها أثناء إبرام العقد كما أنه يصح البيع على إحتمال وجود السفينة أو عدم وجودها وهو ما يعرف بالبيع أو الشراء تحت الأخبار الحسنة أو السيئة.

س/٣٥ يجوز لمالك السفينة أن ينوب غيره في عقد البيع؟

لـ من الطبيعي أن يتولى مالك السفينة بيعها بنفسه وقد ينوب غيره في البيع فيلزم في هذه الحالة توافر الشروط الشكلية الواجب توافرها في ذات العقد المراد إبرامه وبما أن عقد بيع السفينة يتطلب الرسمية فإن الوكالة أو الإنابة يجب أن تكون رسمية أيضاً.

س/٣٦ يعتبر عقد شراء السفينة نافذ في مواجهة الغير بمجرد تحرير العقد؟ العbara خطأ

لـ إذا تم كتابة العقد في محرر رسمي، فإن استيفاء الشكل المطلوب بالكتابة الرسمية يجعل العقد نافذاً بين الطرفين لكن لا ينتج العقد أثره في مواجهة الغير ولا يكون نافذاً في مواجهتهم إلا بشهره وقيده في سجل السفن. فعقد شراء أو بيع السفينة لا يكون نافذاً بالنسبة إلى الغير ما لم يتم شهره بناء على طلب ذوي شأن في سجل السفينة المحفوظ بمكتب التسجيل المختص، وتكون مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد في هذا السجل.

س/٣٧ يستطيع الباني في البناء بالمقابلة رهن السفينة أو بيعها؟ العbara خطأ

لـ لا يعتد بتصرفات الباني لأنه لا يملك أي تصرف على السفينة فلا يستطيع رهنها أو بيعها، بينما يعتد بتصرفات طالب البناء، إذ يستطيع أن يرهن أو يبيع السفينة وهي في دور الإنشاء أو بعد بنائها كما يستطيع أن يقترض بضمان السفينة، كما أن تبعه هلاك السفينة تقع على عاتق المالك وهو طالب البناء وليس الباني.

س/٣٨ في البناء المباشر لا تدخل السفينة وما تم بناؤها في أموال التفليسية لطالب البناء؟ العbara خطأ

لـ حيث أن طالب البناء في بناء السفينة بالطريق المباشر يمتلك كل جزء في السفينة من بدء عملية الإنشاء وفي جميع مراحل البناء وبناءً على ذلك إذا أفلس طالب البناء يدخل ماتم بناؤه من السفينة في أموال التفليسية.

س/٣٩ تدخل السفينة وما تم بناؤها في أموال التفليسية لطالب البناء في البناء غير المباشر؟ العbara خطأ

لـ تعتبر السفينة مملوكة للقائم بالبناء في جميع مراحل بنائها وحتى إتمام بنائها أو تسليمها لطالب البناء. لـ وبناء عليه إذا أفلس القائم بالبناء تدخل السفينة أو ما تم بناؤه منها في أموال التفليسية ولا يستطيع طالب البناء استردادها وإنما يدخل باعتباره دائناً عاديًّا بما يكون قد قدمه من مبالغ.

س٤٠/ يتولى مدير الشيوع البحري جميع التصرفات والأعمال التي تقتضيها إدارة الشيوع سواء عادية أو غير عادية؟ العبارة ليست صحيحة على اطلاقها

لـ^{هـ} يتولى المدير القيام بجميع التصرفات والأعمال التي تقتضيها إدارة الشيوع أي القيام بأعمال الإدارة المعندة في شأن الاستغلال البحري والمحافظة على السفينة، فله أن يقوم بتعيين طاقم السفينة وربانها وإبرام عقود التموين اللازم للاستغلال البحري وأعمال الصيانة والإصلاحات الازمة للسفينة، والتعاقد مع شركة التأمين وتمثيل المالك أمام القضاء، أما أعمال الإدارة غير العادية فلا يجوز له القيام بها إلا بإذن من المالكين يصدر بالأغلبية، الازمة لكل تصرف على حدا

س٤١/ ما الحكم القانوني في قيام مدير الشيوع بـ(بيع - رهن - إيجار السفينة مدة تزيد عن سنة) دون الحصول على إذن من المالك المشتعين؟

لـ^{هـ} فإذا قام المدير بأي من هذه التصرفات السابقة دون الحصول على الإذن المطلوب من المالك وبالأغلبية الازمة فإن تصرفه يكون قابلاً للبطلان ويجوز للملاء التمسك ببطلانها لتجاوز المدير سلطاته التي حددها القانون وهذا البطلان يتم التمسك به في مواجهة الغير لأنها من القيود التي فرضها القانون والمفترض علم الغير بها.

س٤٢/ يمكن اعتبار الشيوع البحري شركة تجارية موضع هذه الشركة استغلال سفينة؟ العبارة خطأ

لـ^{هـ} الواقع أنه لا يمكن اعتبار الشيوع البحري شركة حتى في ظل أحكام قانون التجارة البحري. إذ أنه تناول أحكام الأرباح والخسائر وفقاً لحالة الشيوع فال المادة ٢١ تنص على أنه يتحمل كل مالك في الشيوع نصيباً في نفقات الشيوع وفي الخسارة بنسبة حصته في ملكية السفينة ما لم يتفق على غير ذلك، ويكون له نصيب في الأرباح الصافية الناتجة عن استغلال السفينة بالنسبة ذاتها. فالاختلاف كبير واضح بين الشركة والشيوع البحري، خاصة فيما يتعلق بالشخصية المعنوية، فالشيوع البحري لا يكتسب الشخصية المعنوية، لأن تسجيل السفينة يتم بأسماء المالك، فشهادة الجنسية وشهادة التسجيل تعطى بأسماء المالك المشتاعين، كما أن كل مالك له كافية التصرفات على حصته يستطيع بيعها أو رهنها.

س٤٣/ لا يجوز للأقلية في الشيوع البحري الإعتراض على قرار الأغلبية؟ العبارة خطأ

لـ^{هـ} لم يترك المشرع أمر الأقلية لحكم الأغلبية وإنما أعطى لكل مالك من الأقلية الحق في الاعتراض على قرار الأغلبية خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره أمام المحكمة الابتدائية التي يقع في دائرة مكتب تسجيل السفن، ولهذه المحكمة سلطة إصدار الحكم بالإبقاء على القرار أو إلغاؤه.

س٤٤/ يسأل مدير الشيوع الغير مالك عن ديون الشركة في مواجهة الغير؟

لـ^{هـ} إذا تم تعيين مدير من غير المالك المشتاعين فإنه لا يسأل عن ديون الشركة في مواجهة الغير لأنه وكيل من المالك المشتاعين فالتصرفات التي تصدر عنه تكون باسم ولحساب المالك المشتاعين وليس أمام الغير إلا الرجوع على هولاء المالك ومع ذلك يحق لهذا الغير الرجوع على هذا المدير وفقاً لأحكام المسئولية التقسيمية.

س٤٥/ يجوز للملك على الشيوع رهن حصته للأجنبي؟

- لـ القاعدة العامة أنه يجوز لكل مالك على الشيوع أن يتصرف في حصته الشائعة بالبيع أو الرهن ولكن جاء قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ وتطبق موافقة جميع المالكين إذا ترتب على هذا البيع فقدان سفينة الجنسية المصرية كما لو قام ببيع حصته لأجنبي .
- لـ أما إذا كان التصرف يتعلق برهن السفينة فإنه لا يجوز إلا بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل.

س٤٦/ يجوز للملك على الشيوع إسترداد الحصة المباعة من مالك آخر ؟

- لـ لكل مالك أن يسترد الحصة المباعة بإعلان يوجه إلي كل من البائع والمشتري يشترط أن يدفع الثمن والمصاريف أو يعرضها عرضاً حقيقياً وفقاً للقانون وأن يقيم الدعوى عند الإقتضاء وذلك خلال ثلاثة يوماً من تاريخ الإخطار المنصوص عليه .

س٤٧/ يجوز للملك المشتاع للسفينة التصرف في حصته بالبيع والرهن؟

- لـ حق الملك المشتاع في التصرف في حصته : القاعدة العامة أنه يجوز لكل مالك على الشيوع أن يتصرف في حصته الشائعة بالبيع أو الرهن، ولكن جاء قانون التجارة البحري، ووضع قيود على حق الملك المشتاع في التصرف في حصته، حيث يجوز للملك المشتاع بيع حصته في السفينة دون موافقة المالكين الآخرين. ولكنه جاء وتطبق موافقة جميع المالكين إذا ترتب على هذا البيع فقدان السفينة الجنسية المصرية، كما لو قام ببيع حصته لأجنبي. أما إذا كان التصرف يتعلق برهن السفينة فإنه لا يجوز إلا بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل. فإذا تصرف الملك في حصته بالبيع أو الرهن يظل مسؤولاً عن الديون التي تتعلق بإداراة واستغلال السفينة طالما لم يشهر هذا التصرف في سجل السفينة، فإذا تم شهر التصرف في سجل السفن يسأل حتى تاريخ الشهر.

س٤٨/ يرد الإمتياز على حطام السفينة؟ العبرة صحيحة

- لـ يرد الإمتياز على السفينة بحالتها وقت التتبع فإذا كانت قد تعرضت لحادث أحالها إلى حطام فإن الإمتياز ينتقل إلى ثمن حطامها حيث خول المشرع الإدارة البحرية المختصة حق حبس حطام السفينة ضماناً لمصاريف إزالته أو إنتشاله أو رفعه وبيعه إدارياً بالمزاد والحصول على دينها من الثمن بالأفضلية على الدائنين الآخرين وإيداع باقي الثمن خزنة المحكمة المختصة .

س٤٩/ ما الفرق بين رص البضائع وشحنها؟

- شنن البضائع :** هي أول مراحل وهي عملية مادية يقصد بها وضع البضائع على السفينة ورفعها من على أرفف الميناء ووضعها على السفينة ويلتزم بها الناقل بحسب الأصل مالم يتفق علي غير ذلك
- رص البضائع :** هو إلتزام أساسى يقع على عاتق الناقل لأنها مسألة فنية تتصل بتوافق السفينة والملاحة البحرية وهي من مسئوليات الربان الأولي وهي نواحي فنية لا يتمتع بها الشاحن .

س٥٠/ يجوز للناقل أن يسلم الشاحن إيصالاً بتسليم البضائع قبل شحنها؟ العبارة صحيحة

يجوز للناقل أن يسلم الشاحن إيصالاً بتسليم البضائع قبل شحنها ويستبدل سند الشحن بهذا الإيصال بناء على طلب الشاحن بعد وضع البضائع في السفينة وللشاحن أن يطلب من الناقل أو من ينوب عنه وضع بيان على سند الشحن يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة معينة علي بيان تاريخ الشحن .

س٥١/ سند الشحن أدلة لإثبات تسلیم البضاعة للربان؟ العبارة صحيحة

فسند الشحن أدلة إثبات واقعة شحن البضاعة ودليل تسلم الربان لها: حيث يعتبر سند الشحن الأداة المثبتة لاستلام الربان البضاعة على ظهر السفينة ومن ثم يحرر عادة بعد أن يتم الشحن فعلاً، ويوقعه الربان بما يفيد تسلمه البضاعة والبدء في تنفيذ عقد النقل.

س٥٢/ سند الشحن يكفي لإثبات عقد النقل البحري للبضائع؟ العبارة صحيحة

سند الشحن وسيلة إثبات عقد النقل :يعتبر سند الشحن إحدى وسائل إثبات عقد النقل بالكتابة وهو يحدد التزامات الناقل والشاحن عند عدم تحrir مشارطة إيجار، وسند الشحن يكفي لإثبات عقد النقل حيث تحرر متضمناً كافة البيانات الخاصة بعقد النقل ذاته.

س٥٣/ من يحوز سند الشحن يحوز البضاعة حيازة رمزية؟ العبارة صحيحة صيغة أخرى / سند الشحن يعد أدلة لرهن البضائع ؟ العبارة صحيحة

سند الشحن يمثل البضاعة المشحونة: سند الشحن يمثل البضاعة ومن ثم يؤدي نقل سند الشحن من شخص إلى آخر إلى نقل حيازة البضاعة ذاتها وانتقال حيازتها إلى الشخص الآخر، ونقل ملكية سند الشحن يؤدي إلى نقل الحق في تسلمهما لمن انتقل إليه السند، فمن يحوز سند الشحن يحوز البضاعة حيازة رمزية. كما أن سند الشحن يعد أدلة لرهن البضائع التي يمثلها حيث يعد سند الشحن في هذه الحالة أدلة إثبات يمثل البضاعة المشحونة ويقوم مقامها .

س٥٤/ يعفي الناقل من المسئولية عن الأضرار التي تصيب البضائع في النقل الساحلي؟ العبارة خطأ وتحتاج إلى توضيح

فالشرع لم يقرر إعفاء الناقل من المسئولية عن الأضرار التي تصيب البضائع في النقل الساحلي وإنما قرر عدم خضوع مسئولية الناقل لأحكام قانون التجارة البحري وإنما تخضع مسئولية الناقل في النقل الساحلي وفقاً للقواعد العامة ما لم يتفق الطرفين الناقل والشاحن على خضوع هذا النقل لأحكام مسئولية الناقل وفقاً لأحكام قانون التجارة البحري، فإذا لم يتفق على ذلك فإن مسئولية الناقل في النقل الساحلي لا تقوم على الخطأ المفترض وعلى المضرور إثبات خطأ الناقل والضرر الواقع عليه وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر.

س٥٥/ لسند الشحن حجية مطلقة في العلاقة بين الناقل والشاحن بينما للسند علاقة نسبية في العلاقة بين الناقل والمرسل إليه ؟ العبارة خاطئة

لـ ففي العلاقة بين الناقل والشاحن تكون حجية سند الشحن فيما يشمله من بيانات حجية نسبية يجوز إثبات عكسها، حيث يتحقق لكل منها إثبات ما يخالف هذه البيانات، لأن يثبت مثلاً الناقل أنه لم يتسلم البضاعة بالمواصفات المذكورة في السند أو أن الكمية المذكورة ليست هي الحقيقة.

لـ أما في العلاقة بين الناقل والغير حسن النية ومنهم المرسل إليه حيث يعتبره المشرع من الغير فإن سند الشحن له حجية مطلقة لا يجوز بمقتضاه قيام الناقل بإثبات ما يخالف البيانات المدونة في السند أمام الغير، فلا يستطيع الناقل الادعاء أو إثبات أن أوصاف البضاعة المذكورة في السند ليست هي الحقيقة.

س٥٦/ إذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول أفترض أن الناقل قبض الأجرة بكمالها عند الشحن ؟ العبارة صحيحة

لـ يلتزم الشاحن بأداء أجراً النقل وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول التزم أيضاً بأداءها من له حق تسليم البضاعة إذا قبل تسليمها وإذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول افترض أن الناقل قبض الأجرة بكمالها عند الشحن ولا يجوز إثبات ما يخالف ذلك في مواجهة الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند أن الأجرة أو جزءاً منها لا يزال مستحقةً ويعتبر المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير.

س٥٧/ هل بيان دفع الأجرة من البيانات التي يجب ذكرها في سند الشحن ؟ وما هي حجيتها ؟ وإذا كان هذا البيان غير مذكور في سند الشحن ما الآثار التي تترتب على ذلك ؟

لـ نص قانون التجارة البحرية على أجراً النقل كأحد البيانات الواجب توافرها في سند الشحن حيث يجب أن يتضمن سند الشحن اسم الناقل والشاحن، أيضاً من البيانات المتعلقة بأطراف عقد النقل مكان إصدار سند الشحن وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت منه، وأجرة النقل إذا كانت مستحقة بكمالها عند الوصول أو الجزء المستحق منها، أما عدم ذكر الأجرة في سند الشحن فإنه يعد قرينة على قبض الناقل لها بكمالها عند الشحن ولا يجوز إثبات ما يخالف في مواجهة الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند أن الأجرة أو جزءاً منها لا يزال مستحقةً ويعتبر المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.

حجية بيان الأجرة في سند الشحن :

لـ لا تقتصر وظائف سند الشحن على إثبات عقد النقل وإثبات تسلم الربان للبضاعة وتمثيل السند للبضاعة وإنما يضاف إلى ذلك حجية البيانات التي يشملها السند سواء فيما بين الناقل والشاحن أو في علاقة الناقل بالغير ومنهم المرسل إليه.

لـ **ففي العلاقة بين الناقل والشاحن** تكون حجية سند الشحن فيما يشمله من بيانات **حجية نسبية** يجوز إثبات عكسها، حيث يتحقق لكل منها إثبات ما يخالف هذه البيانات، لأن يثبت مثلاً الناقل أنه لم يتسلم البضاعة بالمواصفات المذكورة في السند أو أن الكمية المذكورة ليست هي الحقيقة أو ان الاجرة تم الوفاء بجزء منها .

لـ **أما في العلاقة بين الناقل والغير حسن النية ومنهم المرسل إليه** حيث يعتبره المشرع من الغير فإن سند الشحن له **حجية مطلقة** لا يجوز بمقتضاه قيام الناقل بإثبات ما يخالف البيانات المدونة في السند أمام الغير، فلا يستطيع الناقل الادعاء أو إثبات أن أوصاف البضاعة المذكورة في السند ليست هي الحقيقة أو أن ميعاد وصول البضاعة ليس هو المتفق عليه في السند او ان الاجرة الغير مذكورة في السند لم يتم دفعها. فالسند له حجية مطلقة على الناقل أمام الغير لا يستطيع إثبات خلاف أو عكس ما هو مدون به.

س/٥٨/ يجوز إثبات عقد النقل البحري للبضائع بكافة طرق الإثبات ؟ العbara خطأ

↳ حيث أن المشرع أستلزم الكتابة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع و تتطلب المشرع الكتابة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع يعني أنه لا يجوز إثبات هذا العقد بالبينة أو القرائن لأنها دليل أقل من الكتابة وبالتالي لا يستطيع أي طرف إثبات هذا العقد إلا بالكتابه أو ما يقوم مقام الكتابة في قوة الدليل مثل الإقرار أو اليمين .

س/٥٩/ يجوز للناقل إبداء تحفظات على سند الشحن؟ العbara صحيحة

↳ اجاز القانون ذلك إلا في حالتين، الأولى إن كان لديه أسباب جدية للشك في صحة البيانات ولم يكن لديه الوقت الكاف لنفي هذا الشك أو التتحقق منه، والثانية إذا لم تكن لدى الناقل الوسائل العادلة والكافية للتأكد منها.

س/٦٠/ يجوز للشاحن القيام بشحن البضاعة ورصها وتفريفها؟ العbara خطأ

↳ يلتزم الناقل بحسب الأصل بشحن البضاعة : إذ تقع على عاتق الناقل ما لم يتفق على غير ذلك، كان يتفق على قيام الشاحن بشحن البضاعة .

↳ اما بالنسبة للتزام رص البضائع : داخل السفينة هو التزام أساس على عاتق الناقل لأنها مسألة فنية تتعلق بتوازن السفينة والملاحة البحرية وهي من مسئوليات الربان الأولى وهي نواحي فنية لا يتمتع بها الشاحن.

↳ اما بالنسبة لتفريغ البضائع : ويقع عبء تفريغ البضائع على عاتق الناقل ما لم يتفق على قيام الشاحن أو المرسل إليه بذلك.

س/٦١/ ما هي الاجراءات التي يتبعها الناقل في حالة امتناع المرسل اليه عن استلام البضائع

↳ إذا لم يحضر المرسل إليه أو صاحب الحق في استلام لبضائع أو حضر وامتنع عن تسلمها جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي، ويجوز للناقل أن يطلب من القاضي الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء الناقل حقه في الأجرا أو المصارييف أو في حالة تعرض هذه البضائع للهلاك أو التلف.

س/٦٢/ يلتزم الشاحن بدفع الأجرة في عقد نقل البضائع بحرا حتى في حالات القوة القاهرة؟ العbara خطأ

↳ يلتزم الشاحن بدفع اجره النقل ولكن في حالة القوة القاهرة نفرق بين ما إذا كانت القوة القاهرة أدت إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في وصولها. ففي حالة الهلاك الكلي وهو عدم وصول البضاعة كلياً، فإن الناقل لا يستحق أجراً، فإذا كان الهلاك جزئي استحق الناقل جزء من الأجرا يعادل البضائع التي وصلت. أما في حالة التلف وهو وصول البضاعة لكنها تالفة أي غير صالحة فيما أعدت له فإن الناقل يستحق أجراً كاملاً سواء كان التلف كلي أو جزئي.

↳ وكذلك في حالة التأخير في وصول البضائع حيث يحصل الناقل على أجراً كاملاً في حالة القوة القاهرة ويعفي بالتبعية من المسئولية.

↳ يجوز الاتفاق بين الناقل والشاحن على استحقاق الأجرا في جميع الأحوال وأياً كانت الحوادث سواء منها ما تعلق بالسفينة أو الشحنة أو الملاحة البحرية فإذا وجد مثل هذا الاتفاق يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بدفع الأجرا كاملاً.

س٦٣/ هل توجد استثناءات على قواعد ترتيب الامتيازات البحرية وما هو الهدف أو الحكمة منها إن وجدت

توجد استثناءات على قاعدة ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلات متعددة

فالقاعدة ان الحقوق الممتازة الناشئة عن الرحلة الأخيرة تسبق من حيث الأفضلية في جملتها للحقوق الممتازة الخاصة بالرحلة السابقة عليها

ومع ذلك فإن هذه القاعدة يرد عليها استثناء يتعلق بالديون الناشئة عن عقد عمل بحري واحد يتعلق بعدة رحلات، حيث تستوي كل الديون الناشئة عن هذا العقد في المرتبة مع ديون آخر رحلة سواء أكانت ناشئة عن رحلات سابقة أو عن الرحلة الأخيرة.

والهدف من ذلك منح الربان وأفراد الطاقم ضماناً قوياً للحصول على أجورهم وسائر حقوقهم الناشئة عن عقد العمل البحري نظراً لضعف مراكزهم واعتمادهم في معاشهم على أجورهم وما يستحقونه من مبالغ أخرى.

وايضاً توجد استثناءات على قاعدة ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحالة واحدة

فالقاعدة ان الحقوق الممتازة التي تنشأ خلال رحلة واحدة يتم ترتيبها وفقاً لترتيب المراتب السنت وفي داخل كل مرتبة من هذه المراتب السنت تتساوي الحقوق الممتازة المشتركة في مرتبة واحدة

ومع ذلك فإن هذه القاعدة يرد عليها استثناء يتعلق بالحقوق الممتازة التي تحتل المرتبة الرابعة، أي المكافآت المستحقة نظير المساعدة والإنقاذ وحصة السفينة في الخسارات المشتركة، وكذا بالحقوق الممتازة التي تحتل المرتبة السادسة، أي الديون الناشئة عن التصرفات التي يقوم بها الربان لصيانة السفينة أو متابعة السفر والديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة والمتعلقة بالحاجات المعتادة الازمة للسفينة، فإن هذه الديون ترتب وفقاً للترتيب العكس لتاريخ نشوئها بحيث يتقدم الحق الأخير في التاريخ على الحق الأسبق رغم أنهما من مجموعة واحدة فلو فرض أن السفينة قدمت إليها المساعدة مرتين في رحلة واحدة، فإن من قدم المساعدة الأخيرة يفضل على من سبقه رغم أن دينها متعلق برحالة واحدة وممتاز بمقتضى فقرة واحدة

والحكمة من هذا الاستثناء واضحة، لأنه لو لمصروفات المساعدة الأخيرة أو مصروفات الصيانة الأخيرة لهلكت السفينة وضاعت حقوق الدائنين

س٦٤/ اجراءات رهن السفينة تشبه اجراءات رهن العقار ؟ نعم

قانون التجارة البحرية المصرينظم الرهن البحري بأحكام تتشابه إلى حد كبير مع نظام الرهن الرسمي المقرر في القانون المدني بما يترتب على ذلك من الرجوع إلى الأحكام الواردة في القانون المدني بشأن الرهن الرسمي فيما لم يرد بشأنه نص في قانون التجارة البحرية بشأن الرهن البحري .

ولما كانت السفينة تخضع للرهن الرسمي فإنه إذا لم يتضمن القانون البحري حكم بعض المسائل يجب الرجوع في شأنها إلى القواعد العامة المتعلقة بالرهن الرسمي على العقارات ومن ثم يجب تحصيص السفينة في عقد الرهن وإلا كان الرهن باطلأ حيث يجب تحصيص محل الرهن الرسمي أي تعينه دقيقاً وإلا وقع الرهن باطلأ فيجب أن يذكر في عقد الرهن اسم السفينة المرهونة وحملتها وجنسيتها ومبنيها تسجيلاً وتاريخ شهادة التسجيل وغيرها من البيانات الازمة لتحديد ذاتيتها.

وايضاً شكل الرهن البحري يكون عقد شكلي لا ينعقد الا بعقد رسمي ويحرر عقد الرهن امام الموظف المختص باحدى مكاتب التوثيق التابعة لمصلحة الشهر العقاري وايضاً الوعد بالرهن البحري يجب ان يفرغ في الشكل الرسمي وذلك بمقتضى نص القانون المدني انه اذا اشترط القانون ل تمام العقد استيفاء شكل معين فهذا الشكل يجب مراعاته ايضاً في الاتفاق الذي يتضمن الوعد بابرام العقد.

وايضاً لا يجوز الاتفاق بين المدين والدائن المرتهن علي تملك هذا الاخير للسفينة عند حلول اجل الدين وعدم استيفائه فيما يعرف بشرط التملك عند عدم الوفاء كما لا يجوز الاتفاق بينهما علي بيع السفينة المرهونة دون اتباع الاجراءات التي فرضها القانون فيما يعرف بشرط الطريق الممهد المنصوص عليه في القانون المدني بيد ان يجوز الاتفاق بينهما بعد حلول اجل الدين علي ان ينزل المدين للدائن المرتهن عن السفينة المرهونة.

ويتحول عقد الرهن البحري للدائن المرتهن ميزة تتبع علي النحو المعلوم وفقاً لقواعد القانون المدني وغير ذلك من الاجراءات المشابهة

س/ هل السفينة يرد عليها حق الامتياز وما نتائج ذلك ؟ نعم يرد حق الامتياز على السفينة

تترتب حقوق الامتياز البحرية علي الثروة البحرية للمجهز والتي تشمل السفينة واجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ من خلالها الدين كما تشمل ملحقات كل من السفينة واجرة النقل المكتسبة منذ بدء رحلة السفينة .

ويترتب على حق الامتياز البحري أن يكون من حق الدائن الممتاز التقدم في استيفاء دينه على غيره من الدائنين التاليين له في المرتبة ويتقدم على غيره من الدائنين العاديين، فضلاً عن أنه يتقدم بنص القانون على غيره من الدائنين المرتهنين للسفينة. ومن ناحية أخرى يخول الامتياز البحري للدائن الممتاز حق التتبع، أي تتبع السفينة في أي يد كانت مثله في ذلك الدائن الممتاز علي العقار حيث تقترب السفينة في هذه الجرئية من العقار وتبتعد عن المتنقل حيث ان ميزة التتبع لا تقرر في الامتيازات المدنية علي المتنقل اذا انتقل الي حائز حسن النية .

2026

الامتياز البحري

اولاً : ترتيب حقوق الامتياز

١ - امتيازات المرتبة الأولى :

وتتمثل في المصاروفات القضائية التي أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها.

٢ - امتيازات المرتبة الثانية:

وتتمثل في : الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام وكذلك رسوم الحمولة والموانئ والإرشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى.

وعلى ذلك تتضمن امتيازات المرتبة الثانية الحقوق الآتية:

(أ) الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام وكذلك رسوم الحمولة والموانئ.

ب) رسوم الإرشاد

ج) رسوم القطر

د) مصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى :

٣ - امتيازات المرتبة الثالثة :

وتتمثل في : الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرقبون بعقد عمل على السفينة.

٤ - امتيازات المرتبة الرابعة:

وتتمثل في المكافآت المستحقة عن الإنقاذ وحصة السفينة في الخسائر المشتركة.

ب) حصة السفينة في الخسائر المشتركة

أ) مكافآت المساعدة البحرية والإنقاذ

٥ - امتيازات المرتبة الخامسة :

(أ) التعويضات المستحقة عن التصادم أو التلوث وغيرها من حوادث الملاحة .

ب) التعويضات عن الأضرار التي تلحق منشآت الموانئ أو الأحواض وطرق الملاحة

ج) التعويضات عن الإصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والربان والبحارة .

د) التعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتدة .

٦ - امتيازات المرتبة السادسة :

إن امتيازات المرتبة السادسة تشتمل الحقوق الآتية:

(أ) الديون الناشئة عن تصرفات الربان القانونية وأعماله المادية التي يقوم بها خارج ميناء تسجيل السفينة بغية صيانة السفينة ومتابعتها لرحلتها البحرية سواء أكان الدين مستحقاً للربان ذاته أم من تعاقد معهم من الغير، وبالتالي فإنه يلزم لاعتبار هذه الديون ممتازة توافر الشروط الآتية :

ـ أن تكون ناشئة عن تصرفات أو أعمال قام بها الربان خارج ميناء تسجيل السفينة → حيث لا يستطيع الدائن الحصول على تأمين اتفاقي ، كرهن مثلاً، وتقييده في سجل السفينة.

ـ أن يكون التصرف الناشئ عنه الدين في حدود سلطات الربان القانونية → نظراً لأن التصرفات التي يأتيها الربان متتجاوزاً سلطاته القانونية لا تلزم المجهز وبالتالي لا يكون هناك محل لتقرير امتياز بحري.

ـ أن يكون التصرف الناشئ عنه الدين بسبب حاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر → كثمن شراء وقود للسفينة أو نفقات إصلاحها، وبالتالي فإن نفقات تحسين السفينة كشراء جهاز لا يلزم لسيرها لا تعد ديناً ممتازة.

ب) الديون التي ترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يقوم بها وكيل السفينة → أي الديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال المتعلقة بالاحتياجات اللاحمة للسفينة والتي يقوم بها وكيل السفينة بوصفه وكيله عنه. كإصلاح السفينة وتزويدتها بالوقود وإبرام عقود النقل البحري.

ثانياً: كيفية حل قضية الامتياز

ملحوظة هامة

أولى خطوات حل قضية الامتياز

يتم ترتيب الرحلات في ورقة الأسئلة

ثم بعد ذلك محل الامتياز

ثم بعد ذلك الترتيب العكسي للرحلات

في حالة وجود رحلة واحدة يتم حل القضية بالترتيب العادي

في حالة وجود أكثر من رحلة يتم الحل بطريقة الترتيب العكسي للرحلات اي

الرحلة الأخيرة تصبح هي الرحلة الأولى والرحلة الأولى تصبح هي الرحلة الأخيرة

صفرات الامتيازات البحرية

- ١- اجرة النقل تدخل محل الامتياز إذا كانت لم تدخل بعد في ذمة المجهز يعني لو كانت لسه في ايدي الربان او وكيل السفينة هتدخل محل الامتياز انما لو كان قبضها لا تدخل محل الامتياز.
- ٢- التعويضات المستحقة للسفينة على الخسائر البحرية ما لم يتم إصلاحها بمعنى اذا تم اصلاح السفينة لا تدخل محل الامتياز.
- ٣- ديون عقود عمل البحارة والربان وعلاجهما يتم تجميعهم من جميع الرحلات ووضعهم بالرحلة الأولى بالمرتبة الثالثة بس خلي بالك الرحلة الأولى هنا المقصود بها بعد اما عكست الرحلات.
- ٤- امتيازات المرتبة الرابعة حضرتك لازم تعطي رحلة العودة قبل رحلة الذهاب أو بمعنى اخر بتدي التاريخ الأحدث الكلام ده لو كان في الرحلة الواحدة تكرار للمرتبة الرابعة.
- ٥- امتيازات المرتبة السادسة نفس الكلام يعني هتعطي رحلة العودة قبل رحلة الذهاب نفس الكلام التاريخ الأحدث أولاً.
- ٦- تصرفات الربان بالمرتبة السادسة حتى تكون ديناً ممتازاً لابد ان تكون خارج الميناء وفي حدود سلطاته وضرورية مثل شراء وقود للسفينة يعني لو داخل الميناء **لا تعد ديناً ممتازاً**.
- ٧- تصرفات وكيل الشحنة سواء داخل الميناء أو خارج الميناء ديناً ممتازاً المرتبة السادسة
- ٨- خلي بالك وركز في الكلام في فرق بين أجور البحارة والربان وعلاجهما وبين التعويضات عن الأضرار البدنية التي تصيب البحارة والربان.
- ٩- مصاريف علاج الربان والبحارة مرتبة ثالثة
- ١٠- مبلغ التأمين لا يدخل في محل الامتياز
- ١١- الرهن الواقع على السفينة مؤخر على حقوق الامتياز بمعنى ان يتم اخذ اصحاب حقوق الامتياز حقوقهم ثم بعد ذلك ما يتبقى يتم اعطائه للرهن ثم بعد ذلك ما تبقى من الرهن يتم اعطائه للدائنين العادي فإذا لم يوجد رهن ولا دائن عادي يتم اعطاء ما تبقى مالك السفينة

قضايا الامتياز

﴿ قامت سفينة جيلان بأربعة رحلات بحرية وقعت بها الأحداث التالية : ﴾

الرحلة الأولى :

- يستحق مالك للسفينة مكافأة عن أعمال إنقاذ بمبلغ مائة ألف جنيه.
- يستحق أجرة نقل لم تدخل بعد في ذمة المجهز بمبلغ ١٠٠ ألف جنيه.
- ديون ممتازة عن عقود أبرمها الربان للصيانة داخل ميناء التسجيل لحاجة تقتضيها الرحلة في حدود سلطته بمبلغ ٢٠٠ ألف جنيه.
- ديون إمتياز عن حصة السفينة في الخسائر البحرية بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه.
- ديون إمتياز عن رسوم إرشاد بمبلغ ١٠٠ ألف جنيه.

الرحلة الثانية :

- يستحق مالك السفينة تعويضات عن أضرار حدثت للسفينة وتم إصلاحها بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه.
- ديون إمتياز تلوث أحدي ثه السفينة للشعب المرجانية بمبلغ ٥٠ ألف جنيه.
- تقرر رهن بحري على السفينة بمبلغ نصف مليون جنيه.
- ديون إمتياز عن عقود عمل الربان والبحارة بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه.
- ديون إمتياز عن هلاك وتلف البضائع بمبلغ ٢٠٠ ألف جنيه.

الرحلة الثالثة :

- يستحق للسفينة أجرة نقل قام المجهز بقبضها بقيمة ٥٠٠ ألف جنيه.
- يستحق للسفينة تعويضات عن خسائر بحري بمبلغ ٥٠ ألف جنيه تم إصلاح السفينة بها.
- ديون إمتياز عن عقود عمل الربان والبحارة بمبلغ ٢٠٠ ألف جنيه.
- تعويضات عن إصابات بدنية للربان والبحارة بمبلغ ١٠٠ ألف جنيه.
- ديون إمتياز عن مصاريف حراسة وصيانة للسفينة بمبلغ ١٠٠ ألف جنيه.

الرحلة الرابعة :

- ديون إمتياز عن عقود توريد قام وكيل السفينة بإبرامها خارج ميناء التسجيل بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه في ٢٠١٦/٧/١ .
- ديون إمتياز عن عقود توريد قام الربان بإبرامها خارج ميناء التسجيل بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه في ٢٠١٦/٥/١ .
- ديون إمتياز ناتجة عن مكافأة مساعدة السفينة واصطادها بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه في ٢٠١٦/٦/١ .
- ديون إمتياز ناتجة عن حصة السفينة في الخسائر البحرية المشتركة بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه في ٢٠١٦/٤/١ .
- حصل مالك السفينة علي تأمين مقداره ٢ مليون جنيه .
- قام مستغل السفينة بإقتراض مبلغ ٥٠٠ ألف جنيه في هذه الرحلة من أحد الأشخاص .

تم الحجز على السفينة وبيعها بمبلغ ٤ مليون جنيه .

هب نفسك قاضياً وقم بتوزيع حصيلة البيع على دائني الإمتيازات والرهن البحري .

حل القضية

أولاً : محل الإمتياز :**٤ مليون جنيه سعر السفينة**

(الرحلة الأولى)
(الرحلة الأولى)

أموال مستحقة مالك السفينة عن أعمال إنقاذ
أجرة نقل لم تدخل بعد في ذمة المجهز
ومن ثم يكون محل الإمتياز (٤ مليون و٢٠٠ ألف جنيه)

-١ (١٠٠) ألف جنيه
-٢ (١٠٠) ألف جنيه
-) ومن ثم يكون محل الإمتياز (٤ مليون و٢٠٠ ألف جنيه)

ثانياً : ترتيب الرحلات عند تعددها :

المشرع يأخذ بقاعدة الترتيب العكسي للحقوق الممتازة الناشئة عن الرحلة الأخيرة تسبق من حيث الأفضلية الحقوق الممتازة الخاصة بالرحلة السابقة عليها.

الرحلة الأولى :

- ١ - (٧٠٠) ألف جنيه ديون إمتياز عن عقود عمل الربان والبحارة (الرحلة الثانية + الرحلة الثالثة) (مرتبة ثالثة)
 - ٢ - (٥٠٠) ألف جنيه ديون إمتياز ناتجة عن مكافأة ومساعدة السفينة وإنقاذهما في ٢٠١٦/٦/١ (مرتبة رابعة)
 - ٣ - (٥٠٠) ألف جنيه حصة السفينة في الخسائر البحرية المشتركة في ٢٠١٦/٤/١ (مرتبة رابعة).
 - ٤ - (٥٠٠) ألف جنيه عقود توريد قام وكيل السفينة بإبرامها خارج ميناء التسجيل في ٢٠١٦/٧/١ (مرتبة سادسة)
 - ٥ - (٥٠٠) ألف جنيه ديون إمتياز عن عقود توريد قام الربان بإبرامها خارج ميناء التسجيل ٢٠١٦/٥/١ (مرتبة سادسة)
- المبلغ المقرر للرحلة الأولى : ٧٠٠ ألف جنيه**

الرحلة الثانية :

- ١ - (١٠٠) ألف جنيه ديون إمتياز مصاريف حراسة وصيانة
 - ٢ - (١٠٠) ألف جنيه تعويضات عن إصابات بدنية للربان والبحارة
- المبلغ المقرر للرحلة الثانية : ٢٠٠ ألف جنيه**

الرحلة الثالثة :

- ١ - (٥٠٠) ألف جنيه ديون إمتياز تلوث أحدثته السفينة للشعب المرجانية
 - ٢ - (٢٠٠) ألف جنيه ديون إمتياز عن هلاك وتلف البضائع
- المبلغ المقرر للرحلة الثالثة : ٧٠٠ ألف جنيه**

الرحلة الرابعة :

- ١ - (١٠٠) ألف جنيه ديون إمتياز عن رسوم إرشاد
 - ٢ - (٥٠٠) ألف جنيه ديون حصة السفينة في الخسائر البحرية المشتركة
- المبلغ المقرر للرحلة الرابعة : ٦٠٠ ألف جنيه**

ومن ثم يكون الإجمالي الديون الممتازة الواقعة على السفينة تقدر ٤ ملايين ومائتين ألف
ومن ثم يعتبر مالك السفينة مدinya بنصف مليون جنيه رهن بحري (الرحلة الثانية)
أما بالنسبة لنصف مليون جنيه التي قام مستغل السفينة بإقتراضها من أحد الأشخاص فإذا
كان مستغل السفينة هو مالكها فيكون مديون بهذا المبلغ أما إذا كان مستغل السفينة غير
مالك فيكون الدين في ذمة مستغل السفينة وليس المالك.

قامَتْ سفينة جيلان بأربعة رحلات بحرية وقعت بها الأحداث التالية :

الرحلة الأولى :

٦. يستحق مالك للسفينة مكافأة عن أعمال إنقاذ بمبلغ مائة ألف جنيه.
٧. يستحق أجرة نقل لم تدخل بعد في ذمة المجهز بمبلغ ١٠٠ ألف جنيه.
٨. ديون ممتازة عن عقود أبرمها الربان للصيانة داخل ميناء التسجيل لحاجة تقتضيها الرحلة في حدود سلطته بمبلغ ٢٠٠ ألف جنيه.
٩. ديون إمتياز عن حصة السفينة في الخسائر البحرية بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه.
١٠. ديون إمتياز عن رسوم ارشاد بمبلغ ١٠٠ ألف جنيه.

الرحلة الثانية :

٦. يستحق مالك السفينة تعويضات عن أضرار حدثت للسفينة وتم إصلاحها بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه.
٧. ديون إمتياز تلوث أحدهما السفينة للشعب المرجانية بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه.
٨. تقرر رهن بحري على السفينة بمبلغ نصف مليون جنيه.
٩. ديون إمتياز عن عقود عمل الربان والبحارة بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه.
١٠. ديون إمتياز عن هلاك وتلف البضائع بمبلغ ٢٠٠ ألف جنيه.

الرحلة الثالثة :

٦. يستحق للسفينة أجرة نقل قام المجهز بقبضها بقيمة ٥٠٠ ألف جنيه.
٧. يستحق للسفينة تعويضات عن خسائر بحرية بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه تم إصلاح السفينة بها.
٨. ديون إمتياز عن عقود عمل الربان والبحارة بمبلغ ٢٠٠ ألف جنيه.
٩. تعويضات عن إصابات بدنية للربان والبحارة بمبلغ ١٠٠ ألف جنيه.
١٠. ديون إمتياز عن مصاريف حراسة وصيانة للسفينة بمبلغ ١٠٠ ألف جنيه.

الرحلة الرابعة :

٧. ديون إمتياز عن عقود توريد قام وكيل السفينة بإبرامها خارج ميناء التسجيل بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه في ٢٠١٦/٧/١.
٨. ديون إمتياز عن عقود توريد قام الربان بإبرامها خارج ميناء التسجيل بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه في ٢٠١٦/٥/١.
٩. ديون إمتياز ناتجة عن مكافأة مساعدة السفينة وإنقادها بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه في ٢٠١٦/٦/١.
١٠. ديون إمتياز ناتجة عن حصة السفينة في الخسائر البحرية المستتركة بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه في ٢٠١٦/٤/١.
١١. حصل مالك السفينة على تأمين مقداره ٢ مليون جنيه.
١٢. قام مستغل السفينة باقتراض مبلغ ٥٠٠ ألف جنيه في هذه الرحلة من أحد الأشخاص.

تم الحجز على السفينة وبيعها بمبلغ ٤ مليون جنيه.

هب نفسك قاضياً وقم بتوزيع حصيلة البيع على دائني الإمتيازات والرهن البحري.

حل القضية

أولاً: محل الإمتياز:**٤ مليون جنيه سعر السفينة**

(الرحلة الأولى)
(الرحلة الأولى)

أموال مستحقة مالك السفينة عن أعمال انقاذ
أجرة نقل لم تدخل بعد في ذمة المجهز
ومن ثم يكون محل الإمتياز (٤ مليون و ٢٠٠ ألف جنيه)

٣ - (١٠٠) ألف جنيه
٤ - (١٠٠) ألف جنيه

ثانياً: ترتيب الرحلات عند تعدادها :

المشرع يأخذ بقاعدة الترتيب العكسي للحقوق الممتازة الناشئة عن الرحلة الأخيرة تسبق من حيث الأفضلية الحقوق الممتازة الخاصة بالرحلة السابقة عليها.

الرحلة الأولى :

- ٦ - (٧٠٠) ألف جنيه ديون إمتياز عن عقود عمل الريان والبحارة (الرحلة الثانية + الرحلة الثالثة) (مرتبة ثالثة)
- ٧ - (٥٠٠) ألف جنيه ديون إمتياز ناتجة عن مكافأة ومساعدة السفينة وانقادها في ٢٠١٦/٦/١ (مرتبة رابعة)
- ٨ - (٥٠٠) ألف جنيه حصة السفينة في الخسائر البحرية المشتركة في ٢٠١٦/٤/١ (مرتبة رابعة).
- ٩ - (٥٠٠) ألف جنيه عقود توريد قام وكيل السفينة بإبرامها خارج ميناء التسجيل في ٢٠١٦/٧/١ (مرتبة سادسة)
- ١٠ - (٥٠٠) ألف جنيه ديون إمتياز عن عقود توريد قام الريان بإبرامها خارج ميناء التسجيل ٢٠١٦/٥/١ (مرتبة سادسة)

(المبلغ المقرر للرحلة الأولى : ٢ مليون و ٧٠٠ ألف جنيه)

الرحلة الثانية :

- ٣ - (١٠٠) ألف جنيه ديون امتياز مصاريف حراسة وصيانة
- ٤ - (١٠٠) ألف جنيه تعويضات عن إصابات بدنية للريان والبحارة

(المبلغ المقرر للرحلة الثانية : ٢٠٠ ألف جنيه)

الرحلة الثالثة :

- ٣ - (٥٠٠) ألف جنيه ديون امتياز تلوث أحدهذه السفينة للشعب المرجانية
- ٤ - (٢٠٠) ألف جنيه ديون إمتياز عن هلاك وتلف البضائع

(المبلغ المقرر للرحلة الثالثة : ٦٠٠ ألف جنيه)

الرحلة الرابعة :

- ٣ - (١٠٠) ألف جنيه ديون امتياز عن رسوم إرشاد
- ٤ - (٥٠٠) ألف جنيه ديون حصة السفينة في الخسائر البحرية المشتركة

(المبلغ المقرر للرحلة الرابعة : ٦٠٠ ألف جنيه)

ومن ثم يكون الإجمالي الديون الممتازة الواقعة على السفينة تقدر ٤ ملايين ومائتين ألف
ومن ثم يعتبر مالك السفينة مدعيونا بنصف مليون جنيه رهن بحري (الرحلة الثانية)
أما بالنسبة لنصف مليون جنيه التي قام مستغل السفينة باقتراضها من أحد الأشخاص فإذا
كان مستغل السفينة هو مالكه فيكون مدعيون بهذه المبلغ أما إذا كان مستغل السفينة
غير المالك فيكون الدين في ذمة مستغل السفينة وليس المالك.

٤- حلات بحرية فيما يلي :

الرحلة الأولى :

تقرد على السفينة حقوق الأمتياز الآتية :

١. ديون ناشئة عن قيام الربان بشراء مؤن للسفينة خارج ميناء التسجيل ليست في حاجة إليها بمبلغ نصف مليون جنيه في ٢٠١٢/٧/١.
 ٢. ديون ناشئة عن قيام الربان بإصلاح السفينة بنصف مليون جنيه داخل ميناء التسجيل في ٢٠١٢/٩/١.
 ٣. ديون ناشئة عن حادث إصطدام السفينة بشعب مرجانية بقيمة مليون جنيه.

الرحلة الثانية :

أموال مستحقة للسفينة بقيمة نصف مليون جنيه تعويض للتصادم ولم يقم المالك بإصلاحها وتقرر على السفينة في هذه الرحلة الحقوق الآتية :

١. أمتياز ديون عن عقود عمل الريان والبحارة بمبلغ نصف مليون جنيه .
 ٢. أمتياز إنقاذ رحلة الذهب بمبلغ نصف مليون جنيه في ٢٠١٢/٧/١ .
 ٣. أمتياز خسائر بحرية مشتركة رحلة العودة بمبلغ نصف مليون جنيه في ٢٠١٢/٨/١ .

الرحلة الثالثة :

يستحق للسفينة أجرة لدى الغير بمبلغ مليون جنيه قام الربان باستلامها كما يستحق للسفينة خسائر بحرية مشتركة بمبلغ نصف مليون جنيه قام مستغل السفينة بصرفها على السفينة لصلاحها وأخذت السفينة تأمين بمبلغ نصف مليون جنيه . وتقرر على السفينة حقوق الامتياز الآتية :

- 
 ١. رسوم حمولة وموانئ بمبلغ مليون جنيه لهيئة قناة السويس.
 ٢. مصاريف صيانة وحراسة بمبلغ نصف مليون جنيه.
 ٣. مصاريف علاج الربان والبخارية بنصف مليون جنيه.

الحلقة الدائمة : تقدّم على السفينة حقوق الامتياز الآتية :

١. مصاريف قضائية لبيع السفينة نصف مليون جنيه.
 ٢. ديون مقررة من وكيل السفينة لتعاقدات أبرمها بمبلغ ١٠٠ ألف جنيه في ٢٠١٣/٧/١.
 ٣. رسوم ارشاد بمبلغ نصف مليون جنيه في ٢٠١٢/٨/١.

تم الحجز على السفينة ويعاد بمبلغ 5 مليون جنيه.

هـ نفسك قاضياً وقم بتوزيع حصللة السع على دون الحقوق الممتازة .

حل القضية

أولاً: محل الإمتياز:

١. نصف مليون جنيه أموال مستحقة للسفينة تعويضات للتصادم ولم يقم المالك بإصلاحها من الرحلة الثانية.
٢. مليون جنيه أجرة الغير قام الربان باستلامها الرحلة الثالثة.
٣. ٥ مليون جنيه ثمن بيع السفينة ومن ثم يكون مجمل محل الإمتياز ٦.٥ مليون جنيه.

ثانياً: ترتيب الرحلات عند تعددتها :

المشرع يأخذ بقاعدة الترتيب العكسي للحقوق الممتازة الناشئة عن الرحلة الأخيرة تسبق من حيث الأفضلية الحقوق الممتازة الخاصة بالرحلة السابقة عليها.

الرحلة الأولى :

١. نصف مليون جنيه مصاريف قضائية لبيع السفينة.
 ٢. نصف مليون جنيه رسوم إرشاد.
 ٣. مليون جنيه (عقود عمل ربان وبحارة + مصاريف علاج الربان والبحارة) (الرحلة الثانية + الرحلة الثالثة) (مرتبة ثلاثة إثناء).
 ٤. ١٠٠ ألف دينون مقررة من وكيل السفينة لتعاقدات في ٢٠١٢/٧/١ . (مرتبة سادسة).
- (المبلغ المقرر للرحلة الأولى : ٣٥٠٠٠٠٠ دينون وثمانمائة ألف جنيه)

الرحلة الثانية :

رسوم حمولة وموانئ بمبلغ مليون جنيه لهيئة قناة السويس + مصاريف صيانة وحراسة بمبلغ نصف مليون جنيه.

(المبلغ المقرر للرحلة الثانية : ٣٥٠٠٠٠٠ دينون وثمانمائة ألف جنيه)

الرحلة الثالثة :

١. نصف مليون جنيه إمتياز خسائر بحرية مشتركة ترحلة العودة في ٢٠١٢/٨/١ .
 ٢. نصف مليون جنيه إمتياز إنقاذ رحلة الذهب في ٢٠١٢/٧/١ .
- (المبلغ المقرر للرحلة الثالثة : ٣٥٠٠٠٠٠ دينون وثمانمائة ألف جنيه)

الرحلة الرابعة :

١. مليون جنيه ديون ناشئة عن حادث اصطدام السفينة بشعب مرجانية.
- (المبلغ المقرر للرحلة الرابعة : ٣٥٠٠٠٠٠ دينون جنيه)
- ومن ثم يكون الإجمالي الديون الممتازة الواقعة على السفينة تقدر خمس ملايين وستمائة ألف وبطريق هذا المبلغ من إجمالي محل الإمتياز (٦.٥ مليون) ومن ثم يتبقى المالك للسفينة ٩٠٠ ألف جنيه.

قضايا عقد النقل

اهم الموضوعات التي يجب التركيز عليها في حل قضية عقد النقل

١. المركز القانوني للمرسل اليه
٢. حجية سند الشحن وسند الشحن النظيف
٣. اثر القوة القاهرة علي استحقاق الناقل للأجرة
٤. حكم رص البضائع علي سطح السفينة
٥. مسؤولية الناقل
٦. حالات اعفاء الناقل من المسئولية
٧. تحديد مسؤولية الناقل البحري عن تأخير البضائع
٨. الدفع بعدم سماع دعوى المسئولية

عقد النقل واطرافه:

أطراف عقد النقل البحري هم الناقل والشاحن والمرسل إليه، فالناقل، قد يكون مالك السفينة أو مستأجرها، أما الشاحن فهو من يقدم البضاعة لشحنها مقابل التزامه بدفع الأجرة إما بواسطته أو بواسطة المرسل إليه.

تعريف المرسل إليه:

هو الشخص الذي يتمتع بالصفة القانونية في مطالبة الناقل بتنفيذ التزامه بتسلیم البضاعة، وقد استقر الفقه والقضاء على أن المرسل إليه صاحب حق مباشر في مواجهة الناقل، وكذلك للناقل حق مباشر تجاه المرسل إليه، فكلاهما له الحق في الرجوع المباشر على الطرف الآخر.

علاقة المرسل إليه بالناقل تحدد السند القانوني لها في تمثيل سند الشحن

حجية سند الشحن:

لا تقتصر وظائف سند الشحن على إثبات عقد النقل وإثبات تسلم الربان للبضاعة وتمثيل السند للبضاعة وإنما يضاف إلى ذلك حجية البيانات التي يشملها السند سواء فيما بين الناقل والشاحن أو في علاقة الناقل بالغير ومنهم المرسل إليه.

ففي العلاقة بين الناقل والشاحن تكون حجية سند الشحن فيما يشمله من بيانات حجية نسبية يجوز إثبات عكسها، حيث يتحقق لكل منها إثبات ما يخالف هذه البيانات، لأن يثبت مثلاً الناقل أنه لم يتسلم البضاعة بالمواصفات المذكورة في السند أو أن الكمية المذكورة ليست هي الحقيقة.

أما في العلاقة بين الناقل والغير حسن النية ومنهم المرسل إليه حيث اعتبره المشرع من الغير فإن سند الشحن له حجية مطلقة لا يجوز بمقتضاه قيام الناقل بإثبات ما يخالف البيانات المدونة في السند أمام الغير، فلا يستطيع الناقل الادعاء أو إثبات أن أوصاف البضاعة المذكورة في السند ليست هي الحقيقة أو أن ميعاد وصول البضاعة ليس هو المتفق عليه في السند. فالسند له حجية مطلقة على الناقل أمام الغير لا يستطيع إثبات خلاف أو عكس ما هو مدون به.

الالتزام بدفع أجرة النقل:

نص قانون التجارة البحري على أن (يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل وإذا كانت الأجرة مستحقة الإداء عند الوصول التزام أيضاً بأدائها من له حق في تسلیم البضاعة اذا قبل تسليمها وإذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول افترض ان الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن ولا يجوز إثبات ما يخالف ذلك في مواجهة الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند ان الأجرة او جزء منها لا يزال مستحقةً ويعتبر المرسل إليه الذي صدر السند باسمه او لأمره من الغير الا اذا كان هو الشاحن نفسه .

يلتزم المرسل إليه باستلام البضائع من الناقل في الزمان والمكان المتفق عليه، فإذا لم يحضر المرسل إليه أو صاحب الحق في استلام لبضائع أو حضر وامتنع عن تسلمهما جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي، ويجوز للناقل أن يطلب من القاضي الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء الناقل حقه في الأجرة أو المصارييف أو في حالة تعرض هذه البضائع للهلاك أو التلف.

المسئولية الشخصية للناقل :

يسأل الناقل عن أفعاله الشخصية سواء في مواجهة الربان والبحارة أو الشاحنين أو الغير، حيث يسأل الناقل في مواجهة الربان والبحارة والأضرار التي تحدث لهم مسئولية عقدية، كما يسأل الناقل في مواجهة الشاحنين عن هلاك أو تلف أو تأخير البضائع إذا كان ذلك راجعاً لخطأ منه أو تابعيه، فإذا كان الضرر راجعاً لخطأ منه فإنه يسأل أمام الشاحنين مسئولية عقدية، وإذا كان الخطأ لأحد تابعيه فإنه يسأل مسئولية المتبع عن أفعال تابعيه كما يسأل الناقل عن الأضرار التي تحدث للغير على أساس المسوئوية التصريحية.

ويغطي الناقل من المسئولية في حالة إذا ثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبى لا يدى له أو نائبه أو أحد من تابعيه فيه وهذا السبب الأجنبى يشمل القوة القاهرة والحادث المفاجئ والعيب الذاتي للبضاعة وخطأ الشاحن ونلاحظ أن خطأ الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه إذا اشترك مع السبب الأجنبى يسأل الناقل ويتحمل جزء من المسئولية بقدر الخطأ المرتكب فالشاحن حتى في حالات السبب الأجنبى الذى يعنى الناقل من المسئولية يحق له أن يثبت أن الضرر في جزء منه راجعاً إلى الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه .

الربان

الربان هو أهم أشخاص الملاحة البحرية على متن السفينة، وهو عميد رجال الطاقم، من ضباط ومهندسين وملحين.

ونلاحظ أن سلطات الربان تضيق عندما تتواجد السفينة في محل اقامة المجهز أو وكيله حيث لا تثبت للربان صفة النائب القانوني عن المجهز إلا في المكان الذي لا يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه غير ان المجهز يظل مسؤولاً تجاه الغير حسن النية الذي تعاقد مع الربان وهو لا يعلم ان المجهز او وكيله يوجد في مكان التعاقد ولكن المشرع استثنى عملاً معينة يجوز للربان القيام بها في كل مكان وهي الاعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة والإصلاحات البسيطة ومن ناحية أخرى فإن سلطات الربان تتسع في حالة الضرورة فإذا طرأ ضرورة مفاجأة أثناء الرحلة مثل وجوب إصلاح السفينة أو تزويدها بالمؤمن والادوات فللربان ان يقترب بضمان السفينة واجرتها فإذا لم يكفي هذا الضمان جاز له الاقتراض بضمان شحنة السفينة فإذا لم يتيسر له الاقتراض فله ان يبيع من البضائع المشحونة بمقدار المبلغ المطلوب ويتولى الربان أو المجهز محاسبة أصحاب البضائع على أساس السعر الجارى لبضائع من جنسها ونوعها في الميناء المرسل إليه وفي اليوم المتوقع وصولها فيه .

ولما كان الاقتراض أو الرهن أو البيع تصرفاً استثنائياً لا يتم اللجوء إليه إلا في حالة الضرورة، فإن المشرع اشترط لإجرائه الحصول على إذن من قاضي الأمور الوقتية بالجهة التي توجد بها السفينة إذا كانت موجودة في مصر ومن القنصل المصري أو من السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده إذا كانت السفينة في الخارج. على أنه أياً ما كانت الظروف التي يمر بها الربان أثناء الرحلة فلا يجوز له أن يبيع السفينة بغير توقيض خاص من مالكها.

واخيراً فإن الاختصاصات التجارية للربان قد تقلصت بسبب التطورات التقنية في وسائل الاتصال التي تسهل الاتصال بالسفينة وهي في عرض البحر وبسبب وجود ممثلين للمجهز في المواني التي ترسو فيها السفينة .

الربان يعتبر ممثلاً أو نائباً قانوناً للمجهز يستمد تمثيله للمجهز ونيابتته عنه من القانون مباشرة لا من العقد المبرم بينه وبين المجهز وقد تبني المشرع ذلك صراحة في قانون التجارة البحرية حيث نص على ان يعتبر الربان النائب القانوني عن المجهز ويمثله أمام القضاء اما بالنسبة لعلاقة الربان بالشاحنين فإنه لا يعتبر ممثلاً قانونياً للشاحنين ولا تربطه بهم ادنى علاقة قانونية او عقدية .

نحوذج لقضية عقد نقل محاولة حل نموذجي

"أبحرت السفينة (جبلان) من ميناء الإسكندرية في ٢٠١٥/١/١ متوجهة إلى ميناء مرسيليا وتحمل عدد من صناديق الفاكهة، ووصلت إلى ميناء مرسيليا في ٢٠١٥/١/١٠، ولما وصلت إلى الميناء المقصود أمنت العودة المرسل إليه عن إسلام البضاعة لأنها وصلت متأخرة عن التبادل المذكور في سند الشحن وهو ٢٠١٥/١/٥ كما أنه وجد نصفها تالفاً ونصفها هالكاً. رفع المرسل إليه دعوى على الناقل يطالبه بالتعويض تمسك الناقل بالدفوع التالية:

أن سبب التأخير هو إنقاذ بعض الركاب من سفينة أخرى كانت تغرق وأن سبب التلف هو قيام الربان بوضع البضائع بالقرب من حجرة الألات والماكينات حيث تسربت الحرارة إلى الفاكهة فأتلفتها.

أنه لا يسأل عن التلف لأن الشاحن هو الذي قام بشحن البضاعة. أنه لا يسأل عن الهلاك لأن الشاحن ذكر في سند الشحن البيانات الخاصة بعدد صناديق الفاكهة ونوعها على وجه غير صحيح.

الدفع الأول صحيح: حيث 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. وهذا الالتزام الأخلاقي الذي يقوم به الناقل بموجبه أعفاء المشرع من المسئولية. وقد فرق المشرع بين أمرين في هذا الالتزام الأخلاقي، الأمر الأول: هو إنقاذ الأرواح حيث يكون التزام الناقل الأخلاقي بقوة آمرة يفرضها العرف البحري، إذ أعفى المشرع الناقل من المسئولية دون قيد أو شرط، فكل خسارة تلحق بالبضائع تهون في سبيل إنقاذ الأرواح، أما الأمر الثاني: وهو إنقاذ الأموال فهو من الأمور الاختيارية وبالتالي لا يعفي الناقل من المسئولية إلا إذا كانت التدابير التي اتخذها لإنقاذ هذه الأموال معقولة.

الدفع الثاني غير صحيح: وإذا كان الخطأ راجعاً لأحد تابعي الناقل فإنه يسأل مسئولية المتبع عن أفعال تابعيه كما يسأل الناقل عن الأضرار التي تحدث للغير على أساس المسئولية التقسيمية.

الدفع الثالث صحيح: حيث يعفي الناقل من المسئولية إذا كان الهلاك أو التلف والتأخير في تسليم البضاعة راجعاً إلى خطأ الشاحن نفسه.

الدفع الرابع صحيح: حيث يعفي الناقل من المسئولية إذا كان الهلاك أو التلف والتأخير في تسليم البضاعة راجعاً إلى خطأ الشاحن نفسه، لأن يدللي ببيانات خاطئة عن طبيعة البضاعة وأوصافها، أو لم يقوم بتعبئته وتغليف البضائع بشكل مناسب. ولا يكتفي بإعفاء الناقل من المسئولية عن خطأ الشاحن فحسب وإنما يسأل الشاحن عن الأضرار التي تسببها بضاعته، للسفينة أو البضائع الأخرى الموضوعة على السفينة.

ابحرت السفينة (جبلان) من ميناء مرسيلايا الى ميناء الاسكندرية واتفق الشاحن (عمر) مع الناقل على شحن بضاعة عبارة عن (زهور واجهة كومبيوتر) على ان تصل في ٢٠١٥/١٢/١٥ الا ان السفينة وصلت في ٢٠١٦/١/١ حيث وصلت الزهور تالفة بينما هلكت نصف اجهزة الكومبيوتر رفع المرسل اليه (علي) دعوى المسؤولية ضد الناقل والشاحن وقدم الدافع التالي:

دفع الناقل بان الاضرار التي حدثت انما كانت بسبب توقفه لإنقاذ بضائع لسفينة اخرى؟
دفع الناقل ايضاً بان لديه تحفظات على البضاعة المسلمة من الشاحن مدونة في خطاب ضمان؟
تمسك الناقل بعدم سماع دعوى المسؤولية لأن المرسل اليه لم يكتب تحفظات على البضاعة خلال يومي العمل التاليين؟
دفع الشاحن بأنه لا يجوز للمرسل اليه (علي) رفع دعوى المسؤولية لأن سند الشحن لحامله

١. **الدفع الأول : دفع صحيح** حيث أنه من حالات إعفاء الناقل من المسؤولية والتي نص عليها المشرع إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر ولكن بالنسبة لإنقاذ الإموال والبضائع لا يعفي الناقل من المسؤولية إلا إذا كانت التدابير التي أتخذها لإنقاذ هذه الأموال معقولة .

٢. **الدفع الثاني : دفع صحيح** حيث أن حجية سند الشحن بين الناقل والشاحن حجية بسيطة (نسبة) ويجوز إثبات عكسها كما أن تحفظات الناقل مقبولة لأنه من الواضح أنه تم إصدار سند شحن نظيف .

٣. **الدفع الثالث : دفع صحيح** حيث أن عدم قيام المرسل إليه بكتابة التحفظات عن حالة البضاعة وإخطار الناقل بها خلال يومي العمل التاليين لاستلام البضاعة يعفي الناقل من المسؤولية .

٤. **الدفع الرابع :** دفع غير صحيح حيث أن سند الشحن إلى حامله من يحوز السند هو المالك الشرعي للبضاعة

وضح الأثار المترتبة على قيد التصرفات التي ترد على السفينة ؟
قام المالك السفينة ببيعها إلى مشتري بعقد رسمي دون قيد التصرف في سجل السفن
ثم قام ذات المالك ببيع السفينة نفسها مرة أخرى إلى مشتري ثان بعقد بيع رسمي قيد في سجل السفن
قام المشتري الثاني برهن السفينة بعقد رهن رسمي ثم قيده في سجل السفن

التصرف الأول : يعتبر هذا التصرف صحيحاً ونافذاً بين طرفي العقد ولكن لا ينتج أثاره في مواجهة الغير

التصرف الثاني : يعتبر الرهن صحيح ومنتج لأثره بالنسبة للغير صدر من المالك السفينة وأستوفي شروط التسجيل والقيد .

التصرف الثالث : يعتبر هذا التصرف صحيح ومنتج لأثره بين طرفي العقد ونافذ بالنسبة للغير حيث أن هذا التصرف أستوفي الشروط الشكلية والقيد في سجل السفن وبناءً عليه تكون السفينة مملوكة للمشتري الثاني ولكنها تنتقل إليه محملة بالرهن.

التصرف الرابع : تصرف صحيح لأنه وقع من يملك السفينة وأستوفي شروط التسجيل والقيد ومن هذا تكون السفينة محملة برها وحالها بأسبقيته القيد في سجل السفن

ابحثت سفينة من إيطاليا إلى ميناء دمياط ثم ابحرت عبر نهر النيل إلى أسوان في رحلة واحدة رفض المرسل إليه إستلام البضاعة لأنها من ناحية مختلفة عن ما هو ثابت ومدون في سند الشحن ومن ناحية أخرى جزء منها هالك وجزء منها تالف ورفض دفع الأجرة :
 أ) حدد أي قانون ينطبق على الرحلة ب) حدد مدى مسؤولية الناقل والربان والمرسل إليه والشاحن

٢١ تشير هذه القضية موضوع الملاحة المختلفة

المقصود بالملاحة المختلفة ← هي التي يتم جزء منها في البحر والجزء الآخر في الأنهر أو القنوات خلال رحلة واحدة مرتبطة .

١) بالنسبة للقانون الذي يطبق على الرحلة :

القاعدة ان كل جزء يخضع لقانونه فالجزء البحري يخضع لقانون التجارة البحرية والجزء النهري يخضع لقانون النهر إذا وجد أو القانون التجاري أو المدني حسب الأحوال .
 استقر الرأي على أن العبرة بالجزء الأكبر والأهم من الرحلة حيث يطبق أحكامه قانونه على الرحلة بأكملها ومن ثم يطبق القانون البحري .

٢) بالنسبة لمسؤولية الناقل :

يسأل الناقل امام المرسل إليه حيث ان حجية سند الشحن في علاقة المرسل إليه بالناقل حجية مطلقة لا يجوز اثبات عكسها مع احتفاظ الناقل بحالات الاعفاء المقررة في قانون التجارة البحرية ان كان هناك احد تلك الحالات التي تعفيه من المسؤولية بمعنى ان كانت احدى حالات الاعفاء هي السبب في هلاك او تلف البضاعة .

مسؤولية الربان ← لا يسأل لأن المسؤول الأول بموجب عقد النقل هو الناقل ولكن يجوز للناقل الرجوع على الربان بموجب المسؤولية العقدية ان ادي بدوره إلى هلاك او تلف البضاعة .

المرسل إليه ← على المرسل إليه دفع الاجرة عن الجزء الصالح للبضاعة ويدفع الاجرة كاملة عن الجزء التالف منها وعليه الرجوع على الناقل بدعوى المسؤولية .

مسؤولية الشاحن ← الاصل انه لا توجد مسؤولية عليه في تلف او هلاك البضاعة إلا إذا اثبت الناقل ان الهلاك يرجع إلى خطأ الشاحن أو احد تابعيه وذلك لأن حجية سند الشحن بين الناقل والشاحن حجية نسبية ويجوز اثبات عكسها .

ابحرت السفينة (جني) من ايطاليا الى الاسكندرية ومنها الى قبرص اثناء دخولها ميناء الاسكندرية تعطلت السفينة فآمنت سفن القطر بمساعدتها لدخول الميناء بمجرد دخولها تم الحجز عليها لرسوم مستحقة للدولة تمهداً لبيعها بالزاد العلني قام الربان ببيع البضائع التي اوشكت على التلف ورهن السفينة لسداد ديون الحجز لتكمله الرحلة البحرية

قام الربان ايضاً برهن البضائع الواجب تسليمها للمرسل اليهم في ميناء الاسكندرية بحجة عدم دفع الاجرة المستحقة عليها .
اقام الشاحنين والمرسل اليهم دعوى المسؤولية العقدية علي الربان ودفع الربان بان علاقته بالشاحنين تسمح بذلك وان السفينة عليها حقوق امتياز يجب سدادها اعتراض الناقل علي تصرفات الربان بحجة أنها خارج نطاق سلطته
مارأيك القانوني وفقاً لما درست في هذه التصرفات والدفوع؟

١- سلطات الربان تتسع في حالة الضرورة فإذا طرأت ضرورة مفاجئة أثناء الرحيل، مثل وجوب إصلاح السفينة أو تزويدها بالمؤن والأدوات، فللربان أن يفترض بضمان السفينة وأجرتها، فإذا لم يكفل هذا الضمان جاز له الاقتراض بضمان شحنة السفينة، فإذا لم يتيسر له الاقتراض فله أن يبيع من البضائع المشحونة بمقدار المبلغ المطلوب. ولما كان الاقتراض أو الرهن أو البيع تصرفًا استثنائيًا لا يتم اللجوء إليه إلا في حالة الضرورة، فإن المشرع اشترط لإجرائه الحصول على إذن من قاضي الأمور الوقتية بالجهة التي توجد بها السفينة إذا كانت موجودة في مصر، ومن القنصل المصري أو من السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده إذا كانت السفينة في الخارج. على أنه أياً ما كانت الظروف التي يمر بها الربان أثناء الرحيل فلا يجوز له أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكها.

٢- الربان يعتبر ممثلاً أو نائباً قانونياً للمجهز يستمد تمثيله للمجهز ونيابته عنه من القانون مباشرة لا من العقد المبرم بينه وبين المجهز وقد تبني المشرع ذلك صراحة في قانون التجارة البحرية حيث نص على أن يعتبر الربان النائب القانوني عن المجهز ويمثله أمام القضاء أما بالنسبة لعلاقة الربان بالشاحنين فإنه لا يعتبر ممثلاً قانونياً للشاحنين ولا تربطه بهم ادني علاقة قانونية او عقدية .

٣- قيام الربان ببيع البضاعة في حالة الضرورة تصرف صحيح ويتولي المجهز محاسبة أصحاب البضاعة أما رهن السفينة بشرط الحصول على اذن من قاضي الأمور الوقتية بالجهة التي توجد بها السفينة اذا كانت موجودة في مصر ويمكن له اخطار المجهز بسبب التطورات التقنية في وسائل الاتصال اما الشاحنين والمرسل اليهم فلا علاقة لهم بالربان ويجوز لهم الرجوع على الناقل وخيراً للناقل الاعتراض علي تصرفات الربان لأن الاخير نائب قانوني عنه .

التفوق

المستشار

التميز

معاكُ لأنَّه
المشوار

الدُّقَّة

الانفراط

المُسْتَشَار

المحاسبة

النَّعْي

الدُّقَّة

الدُّقَّة

المُسْتَشَار

يدير الحاضر & يبني المستقبل