



سنترالمستشار
ELMOSTASHAR CENTER
— أَيْنَمَا وَجَدْتَ الثِّقَةَ —

اسئلة فنية (القانون البحري والجوي)

الفرقة الرابعة

سنترالمستشار (حقوق بنها) f

٠١٢٧٧٧٧٦٨٧٠



س١/ ملحقات السفينة جزء من السفينة ؟ العبارة صحيحة

تعتبر ملحقات السفينة اللازمة لأستغلالها جزء منها اذ لا يقتصر وصف السفينة علي جسمها وهيكلها وانما يمتد الي ملحقاتها اللازمة لأستغلالها حسب الغرض الذي اعدت له ويقع عليها البيع او الرهن دون حاجة الي النص علي ذلك في العقد وذلك بنص القانون واذا اراد المتعاقدان 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 اللازمة لأستغلالها 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

فإذا اخل مشتري السفينة بالتزامه بدفع ثمن السفينة للبائع كان للبائع الحق في حبس السفينة لحين اقتضاء الثمن ولكن ليس لبائع السفينة حق تتبع السفينة كما ان بائع السفينة ليس له امتياز عليها بالثمن لان 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

لان من الطبيعي ان يتحدد نطاق تطبيق قانون التجارة البحرية بالملاحة البحرية وما تتضمنه من طبيعه خاصة تتمثل في مخاطر البحر فالأخذ بمعيار موضوعي يعتمد علي طبيعة المخاطر التي تتعرض لها الرحلة البحرية ذلك ان المخاطر البحرية هي السبب في وضع تشريع خاص للملاحة البحرية .

س٤/ ينقضي الشيوخ البحري بانتهاء مدته او بوفاة احد المالكين ؟

ينقضي الشيوخ بانتهاء المدة المحددة في العقد، أو بالاتفاق على انتهاء الشيوخ وتصفيته، أو بهلاك السفينة أو بفقدائها، أو بتجميع الحصص في يد مالك واحد، أو بيع السفينة إلى الغير، أو البيع الجبري بأمر من القضاء. لا ينقضي الشيوخ البحري بوفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره، إلا إذا تم الاتفاق بين الملاك على انقضاء الشيوخ في هذه الحالات.

س٥/ هل العائمت التي تقوم بالملاحة البحرية والملاحة النهرية معا ينطبق عليها وصف السفينة ؟

العبرة بكل رحلة على حدة، فإذا كانت الرحلة متعلقة بالملاحة البحرية 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 البحرية والآخر بالملاحة النهرية فالعبرة بالجزء الغالب، وإذا كان يصعب تحديد الجزء الغالب فإنه لا مناص من خضوع كل جزء لقانونه وإذا كانت السفينة تقوم بعدة أنشطة بعضها يتعلق بالملاحة البحرية والآخر يتبع بالملاحة النهرية و اردنا اطلاق وصف قانوني عليها لجملة هذه الأنشطة لإخضاعها مثلاً لتوقيع الحجز عليها او التأمين فالعبرة بالنشاط الغالب للعائمة فإذا كانت في الاصل مخصصة للملاحة البحرية فإنها تعتبر سفينة حتي ولو كانت تقوم ببعض الرحلات النهرية احياناً وإذا كانت مخصصة للملاحة النهرية عادة فإنها تعتبر مركباً ولو قامت ببعض الرحلات البحرية فالاعتبار هو الذي يحدد هنا الوصف القانوني للعائمة وعما إذا كانت السفينة ام مركب .

س٦/هل يمكن ان يطلق وصف السفينة علي 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 علي سبيل الاستثناء رهن السفينة وهي في دور الانشاء والبناء حيث نص قانون التجارة البحرية علي انه (يجوز رهن السفينة وهي في دور البناء ويجب ان يسبق قيد الرهن اقرار في مكتب التسجيل الواقع بدائرته محل بناء السفينة يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وابعادها وحمولتها علي وجه التقريب

س٧/السفينة منقول تسري عليه بعض احكام العقار.وضح ذلك ؟

السفينة بحسب الاصل منقول لأنها من الاشياء التي يمكن نقلها من مكان الي اخر 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 علي السفينة لأن حيازتها ليست سنداً للملكية وانما تأخذ السفينة في بعض الاحيان حكم العقار خاصة فيما يتعلق بالحيازة فقد تطلب المشرع قيد بعض التصرفات التي ترد علي 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 علي السفينة لا يقع الا بمحرر رسمي والا كانت هذه التصرفات باطلة
- ٣- رهن السفينة يشبه الي حد كبير رهن العقار والامتياز علي السفينة يبيح لصاحبه سلطة التقدم والتتبع.

س٨/السفينة لها ذاتية خاصة وشخصية قانونية ؟

- ١- السفينة لها ذاتية خاصة لأنها تنفرد بأحكام تميزها عن سائر الاموال سواء كانت عقارية او منقولة فالسفينة لها اسم وموطن وجنسية ودرجة وحمولة فمن هذه العناصر تتكون الحالة المدنية للسفينة وتكون ذاتيتها اذ تحتفظ السفينة بأوراق رسمية خاصة تعرف بأسم مستندات السفينة .
- ٢- السفينة ليست شخصية قانونية علي الرغم من ذاتية السفينة الا ان المشرع لم يقرر لها شخصية معنوية مستقلة فبعد رفع الدعاوي علي السفينة مثلاً للحجز عليها فإن الدعي ترفع علي المالك للسفينة .

س٩/هل يجوز لمالك السفينة او الربان اثناء الرحلة البحرية تغيير اسم السفينة او اخفائه ؟

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

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

س١٠/للسفينة اكثر من موطن كما ان موطن السفينة يختلف عن ميناء الاستغلال وميناء التسجيل (صح ا خطأ) ؟ 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 موطنين.
- ✓ وموطن السفينة يختلف عن ميناء الاستغلال الذي تتخذه السفينة مكاناً رئيسياً لمباشرة نشاطها به، فقد تسجل السفينة في ميناء وتمارس نشاطها في ميناء آخر. وموطن السفينة قد يختلف عن جنسيتها وذلك في الدول التي لا تربط منح الجنسية بالتسجيل في أحد موانئها، لكن موطن السفينة يكون في الغالب هو مكان جنسيتها الا انه لا يوجد ما يمنع من اختلافهما.

س١١/تطلب المشرع ضرورة تسجيل السفن المصرية في احد موانئها دون استثناء ؟
العبارة ليست صحيحة علي اطلاقها
صيغة اخري// 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 السفن الاجنبية حتي لو كان ترغب في مباشرة نشاطها في المواني المصرية كما اطلاق النص يستلزم خضوع السفن التجارية وسفن الصيد والنزهة لأحكام التسجيل .
- ✓ **ولكن رغم إطلاق إلا ان المشرع جاء في الفقرة الثانية وأعفي السفن الآتية من التسجيل :**
- ١- السفن الشراعية المخصصة للصيد والتي لا تزيد حمولتها عن عشرة اطنان اما سفن الصيد التي تسير ميكانيكياً فإنها تخضع لواجب التسجيل
 - ٢- سفن النزهة التي لا تزيد حمولتها علي عشرة اطنان 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
 - ٣- المنشآت العائمة التي تعمل داخل الميناء كالبراطيم والقطرات والقوارب والدفعات والكرافات وقوارب الغوص ومن المعروف ان هذه المنشآت العائمة لا تحمل وصف سفينة وبالتالي لا تخضع للتسجيل .

س١٢/هل البيانات والتصرفات المسجلة في سجل السفن لها حجية مطلقة ام نسبية ؟

اولاً : بالنسبة للبيانات :

✍ يترتب على تسجيل البيانات المتعلقة بالسفينة ومالكها وإعطاء شهادة بذلك أن تصبح هذه البيانات ذات حجية لكنها حجية نسبية يجوز إثبات عكسها فيظل ممكناً اثبات عدم صحة البيانات ونقص القرينة التي تنشئها شهادة التسجيل سواء فيما يتعلق بجنسية السفينة او 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.

✍ وأضافت الفقرة الثالثة من ذات المادة بأنه : لا يكون التصرفات المشار إليها في الفقرة السابقة نافذة بالنسبة إلى الغير ما لم يتم شهرها بناء على طلب ذوي الشأن في سجل السفينة .

✍ وذهب رأي الي ان القيد في سجل السفن شرط لازم لكي ينتج التصرف اثره سواء فيما بين المتعاقدين او بالنسبة الي الغير .

✍ وهناك رأي اخر يري ان القيد في سجل السفن ليس له اثر علي التصرف القانوني سواء بين المتعاقدين او بالنسبة للغير .

✍ ونحن نميل الي ما ذهب اليه البعض ان التسجيل شرط لنفاذ التصرف في حق الغير فحسب اما فيما بين المتعاقدين فإنه يكفي بالمحرر الرسمي .

س١٣/الشيوع البحري هو تملك اكثر من شخص سفينة ملكية محددة ولا يكون ذلك إلا باختيارهم ؟ العبارة خطأ

✍ فالشيوع البحري هو تملك اكثر 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 اختياريًا رغبة من عدة اشخاص في بناء سفينة واستغلالها او شرائها كما قد يكون الشيوع البحري إجبارياً في حالة ايلولة سفينة الي عدة اشخاص عن طريق الميراث او الهبة او الوصية .

س١٤/ الفرق بين محل الامتياز البحري ومحل الرهن البحري ؟

أولاً : اوجه الشبه :

- ١- يتفق الامتياز البحري مع الرهن البحري في انه يرد كل منهم علي السفينة وملحقاتها اللازمة لإستغلالها والتي تعتبر جزءاً منها ويرد كل منهم ايضاً علي 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 للإعانات والمساعدات التي تمنحها الدولة لمالك السفينة فيقصد بها تقوية الاسطول البحري للدولة وتدعيمه حتي يصمد امام المنافسة الاجنبية وتحقيقاً لهذا الغرض لا يجوز ان تكون مثل هذه المعاونات محلاً 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 علي 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 مالكيها ؟ العبارة صحيحة

سلطات الربان تتسع في حالة الضرورة فإذا طرأت ضرورة مفاجئة أثناء الرحل، مثل وجوب إصلاح السفينة أو تزويدها بالمؤن والأدوات، فللربان أن يقترض بضمان السفينة وأجرتها، فإذا لم يكف هذا الضمان جاز له الاقتراض بضمان شحنة السفينة، فإذا لم ييسر له الاقتراض فله 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 المشرع اشترط لإجرائه الحصول على إذن من قاضي الأمور الوقفية 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 تفويض خاص من مالكيها.

س١٦/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 البحار 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 العبارة 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 ويخضع 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.

أما 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 أو بعقود متعددة مع عدة ناقلين

الملاحة المختلطة: يقصد بها الملاحة التي يتم جزء منها في البحر والجزء الآخر في الأنهار 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 للقانون النهري إذا وجد أو القانون التجاري أو المدني حسب الأحوال. ولكن هذا الأمر يشير صعوبة عملية تتمثل في خضوع رحلة واحدة لقانونين مختلفين في الأحكام. لذلك استقر الرأي على أن العبارة 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، فلا مناص من خضوع كل جزء للقانون الذي يخصه، أي إخضاع كل مرحلة للقانون الخاص بها.

س١٧/ما الحكم إذا وجد الربان أثناء السفر بضائع غير مذكورة في سند الشحن أو وضع الشاحن بضائع خطيرة ؟

إذا تبين للربان وجود بضائع غير مذكورة في سند الشحن أو عدم صحة البيانات المتعلقة بها أثناء السفر جاز له إلقائها في البحر إذا كان من شأنها إحداث أضرار للسفينة أو البضائع المشحونة فيها، أو للركاب أو طاقم البحارة أو كان نقلها يستلزم 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 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.

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.

س١٨/ يعفي الناقل من المسؤولية في حالة انقاذ الارواح والاموال 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 أعفاه المشرع من المسؤولية. وقد فرق المشرع بين أمرين في هذا الالتزام الأخلاقي، الأمر الأول: هو إنقاذ الأرواح حيث يكون التزام الناقل الأخلاقي بقوة أمره يفرضها العرف البحري، إذ أعفى المشرع الناقل من المسؤولية 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 المسؤولية إلا إذا كانت التدابير التي اتخذها لإنقاذ هذه الأموال معقولة وذلك حتي لا يسرف الربان والبحارة في هذه التدابير طمعاً في الحصول علي مكافأة اصحاب الاموال التي يتم انقاذها .

س١٩/ يمكن إتخاذ معيار المكان لتعريف الملاحة البحرية ؟ 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 الأنهار في البحار حيث تكون الصعوبة في التفرقة بين الملاحة البحرية والنهرية في هذه الأماكن .

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

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

س٢١/ يمكن إتخاذ معيار الأداء أو الوسيلة "السفينة" لتعريف الملاحة البحرية؟

العبارة خطأ

لأنه في حالة الأخذ بهذا المعيار يذهب بنا إلي 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 البحرية أي أنه لكي تعرف السفينة لابد أو لا من تعريف الملاحة البحرية وهذا يقودنا إلي الدوران في حلقة مفرغة .

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

حيث أن الوصف الذي يصبغ علي المنشأة العائمة لتكون سفينة بالمعني المتقدم يتوقف تحديده علي 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 وترعه فيسبغ علي العائمة لفظ المركب.

س٢٣/ تعتبر أجرة النقل من ملحقات السفينة ؟ العبارة خطأ

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

س٢٤/ موطن السفينة هو مكان جنسيتها ؟ العبارة صحيحة

✍ 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 مالا منقولاً ذو طبيعة خاصة ؟ العبارة صحيحة

✍ يمكن القول بأن السفينة بحسب الأصل تعتبر منقولاً، إلا أنها ليست منقولاً كسائر المنقولات وإنما هي منقول ذو طبيعة خاصة تسري 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 رهنًا رسميًا، والامتياز على السفينة يبيح لصاحبه سلطة التقدم والتتبع، 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

✍ لا تعتبر السفينة منقولاً فيما يتعلق بالحيازة فالحيازة في المنقول سند الملكية لكن هذا لا ينطبق علي السفينة لأن حيازتها ليست سنداً 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 علي السفينة في سجل السفن كما هو الحال في العقارات لذلك يمكن القول بأن السفينة بحسب الأصل تعتبر منقولاً .

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

✍ 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 المسؤولية على هذه الهيئات وفقاً لأحكام المسؤولية العقدية، ولكن جرت عادة هذه الهيئات على وضع شرط يعفيها من المسؤولية وذلك وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية العقدية، لكن هذا الشرط لا يعفي من المسؤولية 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 ترخيص للسفن التي تحمل الجنسية الأجنبية القيام بعمل أو أكثر من الأعمال المذكورة وذلك لمدة زمنية محددة

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

❌ لا شك أن جميع التصرفات القانونية التي تقع وتتم في السفينة وهي في أعالي 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 نلجأ لقواعد تنازع القوانين في القانون الدولي الخاص لتحديد القانون الواجب التطبيق لأن التصرف في هذه الحالة يعتبر مشتملاً علي عنصر أجنبي إلا إذا كان التصرف متعلقاً بالنظام العام .

س٣٠/ يجوز لسفن النزهة المملوكة لأجانب رفع العلم المصري ؟

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

س٣١/ يعتبر سجل السفينة سجلاً تجارياً إدارياً ؟ العبارة 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 سجلاً تجارياً إدارياً يهدف إلي رقابة الدولة فقط وإنما له وظيفة شهر التصرفات المقيد به .

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

❌ القاعدة أنه لا يجوز للربان بيع السفينة بدون إذن خاص من مالكاها. وكان القانون البحري الملغي 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 المتطلب 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 تفوضه المحكمة المختصة في ذلك.
- ٣- عدم إمكانية الاتصال بالمالك.
- ٤- البيع بالمزاد العلني.

س٣٣/ لا يشترط الرسمية في عقد شراء السفينة ؟ العبارة خطأ

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

س٣٤/ يعتبر عقد شراء سفينة غير موجوده عقد غير صحيح ؟ العبارة خطأ

✍ عقد شراء أو بيع السفينة يظل صحيحاً حتي لو كانت السفينة وقت البيع غير موجودة فعلياً طالما أن الطرفين أعتقد بوجودها أثناء إبرام العقد كما أنه يصح البيع علي احتمال وجود السفينة أو عدم وجودها وهو ما يعرف بالبيع أو الشراء تحت الأخبار الحسنة أو السيئة .

س٣٥/ يجوز لمالك السفينة أن ينوب غيره في عقد البيع ؟

✍ من الطبيعي أن يتولي 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 .

س٣٦/ يعتبر عقد شراء السفينة نافذ في مواجهة الغير بمجرد تحرير العقد؟ العبارة خطأ

✍ 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 الشأن في سجل السفينة المحفوظ بمكتب التسجيل المختص، وتكون مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد في هذا السجل.

س٣٧/ يستطيع الباني في البناء بالمقاوله رهن السفينة أو بيعها؟ العبارة خطأ

✍ 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 تبعة هلاك السفينة تقع على عاتق المالك وهو طالب البناء وليس الباني.

س٣٨/ في البناء المباشر لا تدخل السفينة وما تم بناؤها في أموال التفليسة لطالب البناء؟ العبارة خطأ

✍ حيث أن طالب البناء في بناء السفينة بالطريق المباشر يملك كل جزء في السفينة من بدء عملية الإنشاء وفي جميع مراحل البناء وبناءً علي ذلك إذا أفلس طالب البناء يدخل ماتم بناؤه من السفينة في أموال التفليسة .

س٣٩/ تدخل السفينة وما تم بناؤها في أموال التفليسة لطالب البناء في البناء غير المباشر؟ العبارة خطأ

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

س٤٠/ يتولى مدير الشيوخ البحري جميع التصرفات والأعمال التي تقتضيها إدارة الشيوخ سواء عادية او غير عادية ؟ العبارة ليست صحيحة علي اطلاقها

٥ يتولى المدير القيام بجميع التصرفات والأعمال التي تقتضيها إدارة الشيوخ أي القيام بأعمال الإدارة المعتادة في شأن الاستغلال البحري والمحافظة على السفينة، فله أن يقوم بتعيين طاقم السفينة وربانها وإبرام عقود التمويل اللازم للاستغلال البحري وأعمال الصيانة والإصلاحات اللازمة 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، اللازمة لكل تصرف على حدا

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

٥ فإذا قام المدير بأي من هذه التصرفات السابقة دون الحصول علي الإذن المطلوب من المالك وبالأغلبية اللازمة فإن تصرفه يكون قابلاً للبطلان ويجوز للمالك 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 الشيوخ البحري شركة تجارية موضع هذه الشركة إستغلال سفينة؟ العبارة خطأ

٥ الواقع أنه لا يمكن اعتبار الشيوخ البحري شركة حتى في ظل أحكام قانون التجارة البحري. إذ أنه تناول أحكام الأرباح والخسائر وفقاً لحالة الشيوخ فالمادة ٢١ تنص على أنه يتحمل كل مالك في الشيوخ نصيباً في نفقات الشيوخ 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 وواضح بين الشركة والشيوخ البحري، خاصة فيما يتعلق بالشخصية المعنوية، فالشيوخ البحري لا يكتسب الشخصية المعنوية، لأن تسجيل السفينة يتم بأسماء المالك، فشهادة الجنسية وشهادة التسجيل تعطي بأسماء المالك المشتعين، كما أن كل مالك له كافية التصرفات على حصته يستطيع بيعها أو رهنها.

س٤٣/ لا يجوز للأقلية في الشيوخ البحري الاعتراض علي قرار الأغلبية؟ العبارة خطأ

٥ 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 دائرتها مكتب تسجيل السفن، ولهذه المحكمة سلطة إصدار الحكم بالإبقاء على القرار أو إلغاؤه.

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

٥ إذا تم تعيين مدير من غير المالك المشتعين فإنه لا يسأل عن ديون الشركة في مواجهة الغير لأنه وكيل من المالك المشتعين بالتصرفات التي تصدر عنه تكون بأسم ولحساب المالك المشتعين فليس أمام الغير إلا الرجوع علي هؤلاء المالك ومع ذلك يحق لهذا الغير الرجوع علي هذا المدير وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية .

س٤٥/ يجوز للمالك علي الشيوع رهن حصته للأجنبي؟

القاعدة العامة أنه يجوز لكل مالك علي الشيوع أن يتصرف في حصته الشائعة بالبيع أو الرهن ولكن جاء قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ وتطلب موافقة جميع المالكين إذا ترتب علي هذا البيع فقدان سفينة 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 علي الأقل.

س٤٦/ يجوز للمالك علي الشيوع إسترداد الحصة المباعة من مالك آخر ؟

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 الدعوي عند الإقتضاء وذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ الإخطار المنصوص عليه .

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

حق المالك المشتاع في التصرف في حصته : القاعدة العامة أنه يجوز لكل مالك علي الشيوع أن يتصرف في حصته الشائعة بالبيع أو الرهن، ولكن جاء قانون التجارة البحري، ووضع قيود علي حق المالك المشتاع في التصرف في حصته، حيث يجوز للمالك المشتاع بيع حصته في السفينة دون موافقة المالكين الآخرين. ولكنه جاء وتطلب موافقة جميع المالكين إذا ترتب علي 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 علي الأقل. فإذا تصرف المالك في حصته بالبيع أو الرهن يظل مسؤولاً عن الديون التي تتعلق بإدارة واستغلال السفينة طالما لم يشهر هذا التصرف في سجل السفينة، فإذا تم شهر التصرف في سجل السفن يسأل حتى تاريخ الشهر.

س٤٨/ يرد حق الإمتياز علي حطام السفينة ؟ العبارة صحيحة

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

س٤٩/ ما الفرق بين رص البضائع وشحنها ؟

- ١- **شحن البضائع** : هي أول مراحل وهي عملية مادية يقصد بها وضع البضائع علي السفينة ورفعها من علي أرصفة الميناء ووضعها علي السفينة ويلتزم بها الناقل بحسب الأصل مالم يتفق علي غير ذلك
- ٢- **رص البضائع** : هو إلتزام أساسي يقع علي عاتق الناقل لأنها مسألة فنية تتعلق بتوازن السفينة والملاحة البحرية وهي من مسؤوليات الربان الأولي وهي نواحي فنية لا يتمتع بها الشاحن .

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

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

س٥١/ سند الشحن أداة لإثبات تسليم البضاعة للربان؟ العبارة صحيحة

✍ فسند الشحن أداة 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 تحرير مشاركة إيجار، وسند الشحن يكفي لإثبات عقد النقل حيث تحرر متضمناً كافة البيانات الخاصة بعقد النقل ذاته.

س٥٣/ من يجوز سند الشحن يحوز البضاعة حيازة رمزية؟ العبارة صحيحة صيغة اخري /سند الشحن يعد أداة 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 تسلمها لمن انتقل إليه السند، فمن يحوز سند الشحن يحوز البضاعة حيازة رمزية. كما أن سند الشحن يعد أداة لرهن البضائع التي يمثلها حيث يعد سند الشحن في هذه الحالة أداة إئتمان يمثل البضاعة المشحونة ويقوم مقامها .

س٥٤/ يعفي الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البضائع في النقل الساحلي؟ العبارة خاطئة وتحتاج الي توضيح

✍ فالمرشح لم يقرر إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البضائع في النقل الساحلي وإنما قرر عدم خضوع مسؤولية الناقل لأحكام قانون التجارة البحري وإنما تخضع مسؤولية الناقل في النقل الساحلي وفقاً للقواعد العامة ما لم يتفق الطرفان الناقل والشاحن على خضوع هذا النقل لأحكام مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام قانون التجارة البحري، فإذا لم يتفق على ذلك فإن مسؤولية الناقل في النقل الساحلي لا تقوم على الخطأ المفترض وعلى المضرورة 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

❏ ففي العلاقة بين الناقل والشاحن تكون حجية سند الشحن فيما يشمله من بيانات حجية نسبية يجوز إثبات عكسها، حيث يحق لكل منهما إثبات ما يخالف هذه البيانات، كأن 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.

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

❏ يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول ألزم أيضاً بأدائها من له حق تسليم البضاعة إذا قبل تسليمها وإذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول افترض 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 جزءاً منها لا يزال مستحقاً ويعتبر المرسل إليه الذي صدر السند بأسمه أو لأمره من الغير.

س٥٧/ هل بيان دفع الاجرة من البيانات التي يجب ذكرها في سند الشحن؟ وماهي حجيته؟ واذا كان هذا البيان غير مذكور في سند الشحن ما الاثار التي تترتب علي ذلك؟

❏ نص قانون التجارة البحرية علي اجرة 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 بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها، أما عدم ذكر الأجرة في سند الشحن فإنه يعد قرينة على قبض الناقل لها بكاملها عند الشحن ولا يجوز إثبات ما يخالف في مواجهة الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند ان الاجرة او جزءا منها لا يزال مستحقاً ويعتبر المرسل اليه الذي صدر السند بأسمه أو لأمره من الغير الا اذا كان هو الشاحن نفسه.

حجية بيان الاجرة في 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 يحق لكل منهما إثبات ما يخالف هذه البيانات، كأن 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 .

❏ **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 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.

س٥٨/ يجوز إثبات عقد النقل البحري للبضائع بكافة طرق الإثبات ؟ العبارة خطأ

✍ حيث أن المشرع أستهلزم الكتابة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع وتطلب 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 بالكتابة أو ما يقوم مقام الكتابة في قوة الدليل مثل الإقرار أو اليمين .

س٥٩/ يجوز للناقل إبداء تحفظات علي سند الشحن؟ العبارة صحيحة

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

س٦٠/ يجوز للشاحن القيام بشحن البضاعة ورصها وتفريغها؟ العبارة 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 بإلتزام رص البضائع : داخل السفينة هو التزام أساس على عاتق الناقل لأنها مسألة فنية تتعلق بتوازن السفينة والملاحة البحرية وهي من مسؤوليات 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.

س٦١/ 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 الوقفية 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 المصاريف أو في حالة تعرض هذه البضائع للهلاك أو التلف.

س٦٢/ يلتزم الشاحن بدفع الاجرة في عقد نقل البضائع بحرا حتي في حالات القوة القاهرة؟

العبارة خطأ

صيغة اخري/ يلتزم الشاحن في عقد النقل للبضائع بحراً بدفع الاجرة في جميع الحالات ؟ العبارة خطأ

✍ يلتزم الشاحن بدفع اجرة 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 أجرة ، فإذا كان الهلاك جزئي استحق الناقل جزء من الأجرة يعادل البضائع التي وصلت. أما في حالة التلف وهو وصول البضاعة لكنها تالفة أي غير صالحة فيما أعدت له فإن الناقل يستحق أجرته كاملة سواء كان التلف كلي أو جزئي.
✍ وكذلك في حالة التأخير في وصول البضائع حيث يحصل الناقل على أجرته كاملة في حالة القوة القاهرة ويعفي بالتبعية من المسؤولية.
✍ يجوز الاتفاق بين الناقل والشاحن على استحقاق الأجرة 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 الأجرة كاملة.

س٦٣/ هل توجد استثناءات علي قواعد ترتيب الامتيازات البحرية وما هو الهدف او الحكمة منها ان وجدت

توجد استثناءات علي قاعد ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلات متعددة **فالقاعدة** ان الحقوق الممتازة الناشئة عن الرحلة الاخيرة تسبق من حيث الافضلية 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.

وايضا **توجد استثناءات** علي قاعدة ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلة واحدة **فالقاعدة** ان الحقوق الممتازة التي تنشأ خلال رحلة واحدة يتم ترتيبها وفقاً لترتيب المراتب الست وفي داخل كل مرتبة من هذه المراتب الست 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 اللازمة 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 برحلة واحدة وممتاز بمقتضى فقرة واحدة

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

س٦٤/ اجراءات رهن السفينة تشبه اجراءات رهن العقار؟ نعم

قانون التجارة البحرية المصري نظم الرهن البحري بأحكام تتشابه الي حد كبير مع نظام الرهن الرسمي المقرر في القانون المدني بما يترتب علي ذلك من الرجوع الي الاحكام الواردة في القانون المدني بشأن الرهن الرسمي فيما لم يرد بشأنه نص في قانون التجارة البحرية بشأن الرهن البحري .

ولما كانت السفينة تخضع للرهن الرسمي فإنه اذا لم يتضمن القانون البحري حكم بعض المسائل يجب الرجوع في شأنها الي القواعد العامة المتعلقة بالرهن الرسمي علي العقارات ومن ثم يجب تخصيص السفينة في عقد الرهن وإلا كان الرهن باطلاً حيث يجب تخصيص محل الرهن الرسمي اي تعيينه تعييناً دقيقاً وإلا وقع الرهن باطلاً فيجب ان يذكر في عقد الرهن اسم السفينة المرهونة وحمولتها وجنسيته وميناء تسجيلها وتاريخ شهادة التسجيل وغيرها من البيانات اللازمة لتحديد ذاتيتها.

وايضاً شكل الرهن البحري يكون عقد شكلي لا ينعقد الا بعقد رسمي ويحرر عقد الرهن امام الموظف المختص باحدي 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 لتمام 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 .

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

س ٦٥/ هل السفينة يرد عليها حق الامتياز وما نتائج ذلك ؟ نعم يرد حق الامتياز علي 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 التالبيين له في المرتبة ويتقدم علي 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 الجزئية من العقار وتبتعد عن المنقول حيث ان ميزة التتبع لا تقرر في الامتيازات المدنية علي المنقول اذا انتقل الي حائز حسن النية .

2026

الامتياز البحري

أولاً : ترتيب حقوق الامتياز

١- امتيازات المرتبة الأولى :

وتتمثل في المصروفات 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 والمواني 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 والمواني.

(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 يرتبطون 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 وغيرهما من حوادث الملاحة .

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

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

(د) التعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة .

٦- امتيازات المرتبة السادسة :

إن امتيازات المرتبة السادسة تشمل 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 لمن تعاقد معهم من الغير، وبالتالي فإنه يلزم لاعتبار هذه الديون ممتازة قوافر الشروط الآتية :

١- 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.

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

٣- 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 ك شراء جهاز لا يلزم لسيرها لا تعد ديوناً ممتازة.

(ب) الديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يقوم بها وكيل السفينة - أي الديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة والتي يقوم بها وكيل السفينة بوصفه وكيلًا عنه. كإصلاح السفينة وتزويدها بالوقود وإبرام عقود النقل البحري.

ثانياً: كيفية حل قضية الامتياز

ملحوظة هامة

اولي خطوات حل قضية الامتياز

يتم ترتيب الرحلات في ورقة الاسئلة
ثم بعد ذلك محل الامتياز
ثم بعد ذلك الترتيب العكسي للرحلات
في حالة وجود رحلة واحدة يتم حل القضية بالترتيب العادي
في حالة وجود اكثر من رحلة يتم الحل بطريقة الترتيب العكسي للرحلات اي
الرحلة الاخيرة تصبح هي الرحلة الاولى والرحلة الاولى تصبح هي الرحلة
الاخيرة

صغرات الامتيازات البحرية

- ١- اجرة النقل تدخل محلاً للإمتياز إذا كانت لم تدخل بعد في ذمة المجهز يعني لو كانت لسه في ايد الربان او وكيل السفينة هتدخل محلاً للإمتياز انما لو كان قبضها لا تدخل محلاً للإمتياز.
- ٢- التعويضات المستحقة للسفينة علي الخسائر البحرية ما لم يتم إصلاحها بمعنى اذا تم اصلاح السفينة لا تدخل محلاً للإمتياز.
- ٣- ديون عقود عمل البحارة والربان وعلاجهم 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 حضرته لازم تعطي رحلة العودة قبل رحلة الذهاب أو بمعنى اخر بتدي التاريخ الأحدث الكلام ده لو كان في الرحلة الواحدة تكرر 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 حتي تكون ديناً ممتازاً لأبد ان تكون خارج الميناء وفي حدود سلطاته وضرورية مثل شراء وقود للسفينة يعني لو داخل الميناء **لا تعد ديناً ممتازاً**.
- ٧- تصرفات وكيل الشحن سواء داخل الميناء أو خارج الميناء ديناً ممتازاً المرتبة السادسة
- ٨- خلي بالك وركز في الكلام في فرق بين أجور البحارة والربان وعلاجهم 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 علي السفينة مؤخر علي حقوق الامتياز بمعنى ان يتم اخذ اصحاب حقوق الامتياز حقوقهم ثم بعد ذلك ما يتبقى يتم اعطائه للرهن ثم بعد ذلك ما تبقي من الرهن يتم اعطائه للدائن العادي فإذا لم يوجد رهن ولا دائن عادي يتم اعطاء ما تبقي للمالك السفينة

قضايا الامتياز

قامت سفينة جيلان بأربعة رحلات بحرية وقعت بها الأحداث التالية :

الرحلة الأولى :

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

الرحلة الثانية :

- ١- يستحق لمالك السفينة تعويضات عن أضرار حدثت للسفينة وتم إصلاحها بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه .
- ٢- ديون إمتياز تلوث أحدثته السفينة للشعب المرجانية بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه .
- ٣- تقرر رهن بحري علي السفينة بمبلغ نصف مليون جنيه .
- ٤- ديون إمتياز عن عقود عمل الربان والبحارة بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه .
- ٥- ديون إمتياز عن هلاك وتلف البضائع بمبلغ ٢٠٠ ألف جنيه .

الرحلة الثالثة :

- ١- يستحق للسفينة أجره نقل قام المجهز بقبضها بقيمة ٥٠٠ ألف جنيه .
- ٢- يستحق للسفينة تعويضات عن خسائر بحرية بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه تم إصلاح السفينة بها .
- ٣- ديون إمتياز عن عقود عمل الربان والبحارة بمبلغ ٢٠٠ ألف جنيه .
- ٤- تعويضات عن إصابات بدنية للربان والبحارة بمبلغ ١٠٠ ألف جنيه .
- ٥- ديون إمتياز عن مصاريف حراسة وصيانة للسفينة بمبلغ ١٠٠ ألف جنيه .

الرحلة الرابعة :

- ١- ديون إمتياز عن عقود توريد قام وكيل السفينة بإبرامها خارج ميناء التسجيل بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه في ٢٠١٦/٧/١ .
- ٢- ديون إمتياز عن عقود توريد قام الربان بإبرامها خارج ميناء التسجيل بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه في ٢٠١٦/٥/١ .
- ٣- ديون إمتياز ناتجة عن مكافأة مساعدة السفينة وإنقاذها بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه في ٢٠١٦/٦/١ .
- ٤- ديون إمتياز ناتجة عن حصة السفينة في الخسائر البحرية المشتركة بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه في ٢٠١٦/٤/١ .
- ٥- حصل مالك السفينة علي تأمين مقداره ٢ مليون جنيه .
- ٦- 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 قاضيا وقم بتوزيع حصيلة البيع علي دائي الإمتيازات والرهن البحري .

حل القضية

أولاً: محل الإمتياز:

٤ مليون جنيه سعر السفينة

- ١- (١٠٠) ألف جنيه أموال مستحقة لمالك السفينة عن أعمال انقاذ
٢- (١٠٠) ألف جنيه أجرة نقل لم تدخل بعد في ذمة المجهز
😊 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 وإنقاذها 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 في ٢٠١٦/٥/١ (مرتبة سادسة)
(المبلغ المقرر للرحلة الأولى: ٢ مليون و٢٠٠ ألف جنيه)

الرحلة الثانية:

- ١- (١٠٠) ألف جنيه ديون إمتياز مصاريف حراسة وصيانة
٢- (١٠٠) ألف جنيه تعويضات عن إصابات بدينين 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 مديوناً 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 المالك فيكون الدين في ذمة مستغل السفينة وليس المالك.

قامت سفينة جيلان بأربعة رحلات بحرية وقعت بها الأحداث التالية :

الرحلة الأولى :

- ٦- يستحق مالك للسفينة مكافآت عن أعمال إنقاذ بمبلغ مائة ألف جنيه.
- ٧- يستحق أجرة نقل لم تدخل بعد في ذمة الجهاز 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 إرشاد بمبلغ ١٠٠ ألف جنيه.

الرحلة الثانية :

- ٦- يستحق لمالك السفينة تعويضات عن أضرار حدثت للسفينة وتم إصلاحها بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه.
- ٧- ديون إمتياز تلوث أحدثته السفينة للشعب المرجانية بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه.
- ٨- تقرر رهن بحري علي 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 الجهاز 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 وانقاذها بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه في ٢٠١٦/٦/١.
- ١٠- ديون إمتياز ناتجة عن حصة السفينة في الخسائر البحرية المشتركة بمبلغ ٥٠٠ ألف جنيه في ٢٠١٦/٤/١.
- ١١- حصل مالك السفينة علي تأمين مقداره ٢ مليون جنيه.
- ١٢- قام مستغل السفينة باقتراض مبلغ ٥٠٠ ألف جنيه في هذه الرحلة من أحد الأشخاص.

تم الحجز علي السفينة وبيعها بمبلغ ٤ مليون جنيه .

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

حل القضية

أولاً: محل الإمتياز:

٤ مليون جنيه سعر السفينة

- ٣- (١٠٠) ألف جنيه أموال مستحقة لمالك السفينة عن أعمال انقاذ (الرحلة الأولى)
- ٤- (١٠٠) ألف جنيه أجرة نقل لم تدخل بعد في ذمة المجهز (الرحلة الأولى)
- ومن ثم يكون محل الإمتياز (٤ مليون و ٢٠٠ 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:

- 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 وإنقاذها 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 في ٢٠١٦/٥/١ (مرتبة سادسة)
- (المبلغ المقرر للرحلة الأولى : ٢ مليون و ٢٠٠ ألف جنيه)

الرحلة الثانية:

- ٣- (١٠٠) ألف جنيه ديون إمتياز مصاريف حراسة وصيانة (مرتبة ثالثة)
- ٤- (١٠٠) ألف جنيه تعويضات عن إصابات بدنية للريان والبحارة (مرتبة خامسة)
- (المبلغ المقرر للرحلة الثانية : ٢٠٠ ألف جنيه)

الرحلة الثالثة:

- ٣- (٥٠٠) ألف جنيه ديون إمتياز تلوث أحدثته السفينة للشعب المرجانية (مرتبة خامسة أ)
- ٤- (٢٠٠) ألف جنيه ديون إمتياز عن هلاك وتلف البضائع (مرتبة خامسة د)
- (المبلغ المقرر للرحلة الثالثة : ٧٠٠ ألف جنيه)

الرحلة الرابعة:

- ٣- (١٠٠) ألف جنيه ديون إمتياز عن رسوم إرشاد (مرتبة ثالثة)
- ٤- (٥٠٠) ألف جنيه ديون حصة السفينة في الخسائر البحرية المشتركة (مرتبة رابعة)
- (المبلغ المقرر للرحلة الرابعة : ٦٠٠ ألف جنيه)

☺ ومن ثم يكون الإجمالي الديون الممتازة الواقعة علي السفينة تقدر ٤ ملايين ومائتين ألف

☺ ومن ثم يعتبر مالك السفينة مديونا 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 مالكها فيكون مديون بهذا المبلغ أما إذا كان مستغل السفينة غير المالك فيكون الدين في ذمة مستغل السفينة وليس المالك .

سفينة قامت بـ ٤ رحلات بحرية فيما يلي :

الرحلة الأولى :

تقرر على السفينة حقوق الأمتياز الآتية :

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

الرحلة الثانية :

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

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

الرحلة الثالثة :

يستحق للسفينة أجرة لذي الغير بمبلغ مليون جنيهه قام الربان بإستلامها كما يستحق للسفينة خسائر بحرية مشتركة بمبلغ نصف مليون جنيهه قام مستغل السفينة بصرفها على السفينة لإصلاحها وأخذت السفينة تأمين بمبلغ نصف مليون جنيهه . وتقرر على السفينة حقوق الأمتياز الآتية :

١. رسوم حمولة وموانئ بمبلغ مليون جنيهه لهيئة قناة السويس .
٢. مصاريف صيانة وحراسة بمبلغ نصف مليون جنيهه .
٣. مصاريف علاج الربان والبحارة بنصف مليون جنيهه .

الرحلة الرابعة : تقرر على السفينة حقوق الإمتياز الآتية :

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

تم الحجز على السفينة وبيعها بمبلغ ٥ مليون جنيهه .
هب نفسك قاضياً وقم بتوزيع حصيلة البيع على ديون الحقوق الممتازة .

حل القضية

أولاً: محل الإمتياز:

١. نصف مليون جنيهه أموال مستحقة للسفينة تعويضات للتصادم ولم يقيم المالك بإصلاحها "من الرحلة الثانية".
٢. مليون جنيهه أجرة الغير قام الريان بإستلامها
٣. ٥ مليون جنيهه ثمن بيع السفينة ومن ثم يكون مجمل محل الإمتياز ٦.٥ مليون جنيهه.

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. نصف مليون جنيهه مصاريف قضائية لبيع السفينة. (مرتبة أولي)
 ٢. نصف مليون جنيهه رسوم إرشاد (مرتبة ثانية).
 ٣. مليون جنيهه (عقود عمل ريان وبحارة + مصاريف علاج الريان والبحارة (الرحلة الثانية + الرحلة الثالثة) (مرتبة ثالثة إستثناء).
 ٤. ١٠٠ ألف ديون مقررة من وكيل السفينة لتعاقدات في ٢٠١٣/٧/١. (مرتبة سادسة).
- (المبلغ المقرر للرحلة الأولى: ٢ مليون ومائة ألف جنيهه)

الرحلة الثانية:

- رسوم حمولة وموانئ بمبلغ مليون جنيهه لهيئة قناة السويس + مصاريف صيانة وحراسة بمبلغ نصف مليون جنيهه (مرتبة ثانية).
- (المبلغ المقرر للرحلة الثانية: مليون ونصف جنيهه)

الرحلة الثالثة:

١. نصف مليون جنيهه أمتياز خسائر بحرية مشتركة رحلة العودة في ٢٠١٢/٨/١. (مرتبة رابعة)
 ٢. نصف مليون جنيهه أمتياز انقاذ رحلة الذهاب في ٢٠١٢/٧/١. (مرتبة رابعة)
- (المبلغ المقرر للرحلة الثالثة: مليون جنيهه)

الرحلة الرابعة:

١. مليون جنيهه ديون ناشئة عن حادث اصطدام السفينة بشعاب مرجانية. (مرتبة خامسة)
- (المبلغ المقرر للرحلة الرابعة: مليون جنيهه)
- ☺ ومن ثم يكون الإجمالي الديون الممتازة الواقعة علي السفينة تقدر خمس ملايين وستمائة ألف
- ☺ وبطرح هذا المبلغ من إجمالي محل الإمتياز (٦.٥ مليون) ومن ثم يتبقى لمالك السفينة ٩٠٠ ألف جنيهه.

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 المسؤولية
٧. تحديد مسؤولية الناقل البحري عن تأخير البضائع
٨. الدفع بعدم سماع دعوي المسؤولية

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 اليه:

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

علاقة المرسل اليه بالناقل تحت 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 يحق لكل منهما إثبات ما يخالف هذه البيانات، كأن 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 علي ان (يلتزم الشاحن بأداء اجرة النقل وإذا كانت الاجرة مستحقة الاداء عند الوصول التزام ايضاً بأدائها من له حق في تسليم البضاعة اذا قبل تسليمها وإذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الاجرة المستحقة عند الوصول افترض ان الناقل قبض الاجرة بكاملها عند الشحن ولا يجوز اثبات ما يخالف ذلك في مواجهة الغير الذي لا يعلم وقت حصوله علي السند ان الاجرة او جزء منها لا يزال مستحقاً ويعتبر المرسل اليه الذي صدر السند باسمه او لأمره من الغير الا اذا كان هو الشاحن نفسه .

امتناع 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 تسلمها جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقفية 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 المصاريف 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 راجعاً لأحد تابعيه فإنه **يسأل مسئولية المتبوع عن أفعال تابعيه** كما يسأل الناقل عن الأضرار التي تحدث للغير على أساس **المسئولية التقصيرية**.

ويعفي الناقل من المسئولية في حالة إذا ثبت ان هلاك البضاعة او تلفها يرجع الي سبب اجنبي لا يد له او نائبه او احد من تابعيه فيه وهذا السبب الاجنبي يشمل القوة القاهرة والحادث المفاجئ والعيب الذاتي للبضاعة وخطأ الشاحن ونلاحظ ان خطأ الناقل او نائبه او احد تابعيه اذا اشترك مع السبب الاجنبي يسأل الناقل ويتحمل جزء من المسئولية بقدر الخطأ المرتكب فالشاحن حتي في حالات السبب الاجنبي الذي يعفي الناقل من المسئولية يحق له ان يثبت ان الضرر في جزء منه راجعاً الي الناقل او نائبه او احد تابعيه .

الربان

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

ونلاحظ ان سلطات الربان تضيق عندما تتواجد السفينة في محل اقامة المجهز او وكيله حيث لا تثبت للربان صفة النائب القانوني عن المجهز الا في المكان الذي لا يوجد فيه المجهز او وكيل عنه غير ان المجهز يظل مسئولاً تجاه الغير حسن النية الذي تعاقد مع الربان وهو لا يعلم ان المجهز او وكيله يوجد في مكان التعاقد ولكن المشرع استثنى أعمالاً معينة يجوز للربان القيام بها في كل مكان وهي الاعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة والاصلاحات البسيطة ومن ناحية اخرى فإن سلطات الربان تتسع في حالة الضرورة فإذا طرأت ضرورة مفاجئة اثناء الرحلة مثل وجوب اصلاح السفينة او تزويدها بالمؤن والادوات فللربان ان يفترض 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 او المجهز محاسبة اصحاب البضائع على اساس السعر الجاري لبضائع من جنسها ونوعها في الميناء المرسل اليه وفي اليوم المتوقع وصولها فيه .

ولما كان الاقتراض أو الرهن أو البيع تصرفاً استثنائياً لا يتم للجواز إليه إلا في حالة الضرورة، فإن المشرع اشترط لإجرائه الحصول على إذن من قاضي الأمور الوقفية 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 تفويض خاص من مالكيها.

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 الموانئ التي ترسو فيها السفينة .

الربان يعتبر ممثلاً أو نائباً قانوناً 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 علي ان يعتبر الربان النائب القانوني عن المجهز ويمثله أمام القضاء اما بالنسبة لعلاقة الربان بالشاحنين فإنه لا يعتبر ممثلاً قانونياً للشاحنين ولا تربطه بهم ادني علاقة قانونية او عقدية .

نموذج لقضية عقد نقل محلوقة حل نموذجي

" أبحرت السفينة (حيلان) من ميناء الإسكندرية في ٢٠١٥/١/١ متجهة إلى ميناء مرسيليا وتحمل عدد من صناديق الفاكهة , وصلت إلى ميناء مرسيليا في ٢٠١٥/١/١٠ , ولما وصلت إلى الميناء المقصود أمتنع المرسل إليه عن إستلام البضاعة لأنها وصلت متأخرة عن التيعاد المذكور في سند الشحن وهو ٢٠١٥/١/٥ كما أنه وجد نصفها تالفاً ونصفها هالكا . رفع المرسل إليه دعوي على الناقل يطالبه بالتعويض . تمسك الناقل بالدفع التالفة :

أن سبب التأخير هو إنقاذ بعض الركاب من سفينة أخرى كانت تغرق
أن سبب التلف هو قيام الربان بوضع البضائع بالقرب من حجرة الآلات والمكينات 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 علي وجه غير صحيح .

- ١- **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 أعفاه المشرع من المسؤولية. 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 المسؤولية 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 المسؤولية إلا إذا كانت التدابير التي اتخذها لإنقاذ هذه الأموال معقولة.
- ٢- **الدفع الثاني غير صحيح :** وإذا كان الخطأ راجعاً لأحد تابعي الناقل فإنه يسأل مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعيه كما يسأل الناقل عن الأضرار التي تحدث للغير على أساس المسؤولية التقصيرية.
- ٣- **الدفع الثالث صحيح :** حيث يعفي الناقل من المسؤولية إذا كان الهلاك أو التلف والتأخير في تسليم البضاعة راجعاً إلى خطأ الشاحن نفسه
- ٤- **الدفع الرابع صحيح :** حيث يعفي الناقل من المسؤولية إذا كان الهلاك أو التلف والتأخير في تسليم البضاعة راجعاً إلى خطأ الشاحن نفسه، كأن يدلي ببيانات خاطئة عن طبيعة البضاعة وأوصافها، أو لم يقوم بتعبئة وتغليف البضائع بشكل مناسب. ولا يكفي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن خطأ الشاحن فحسب وإنما يسأل الشاحن عن الأضرار التي تسببها بضاعته، للسفينة أو البضائع الأخرى الموضوعة على السفينة.

ابحرت السفينة (جیلان) من ميناء مرساليا الي ميناء الاسكندرية واتفق الشاحن (عمر) مع الناقل علي شحن بضاعة عبارة عن (زهور واجهزة كومبيوتر) علي ان تصل في ٢٠١٥/١٢/١٥ الا ان السفينة وصلت في ٢٠١٦/١/١ حيث وصلت الزهور تالفة بينما هلك نصف اجهزة الكمبيوتر رفع المرسل اليه (علي) دعوي المسؤولية ضد الناقل والشاحن وقدم الدفوع التالي:
دفع الناقل بان الاضرار التي حدثت انما كانت بسبب توقفه لإنقاذ بضائع لسفينة اخري؟
دفع الناقل ايضا بان لديه تحفظات علي البضاعة المسلمة من الشاحن مدونة في خطاب ضمان؟
تمسك الناقل بعدم سماع دعوي المسؤولية لان المرسل اليه لم يكتب تحفظات على البضاعة خلال يومي العمل التاليين؟
دفع الشاحن بأنه لا يجوز للمرسل اليه (علي) رفع دعوي المسؤولية لان 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 (نسبية) 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 إلي حامله من يحوز السند هو المالك الشرعي للبضاعة

وضح الآثار المترتبة علي قيد التصرفات التي ترد علي السفينة ؟
قام مالك السفينة ببيعها إلي مشتري بعقد رسمي دون قيد التصرف في سجل السفن
ثم قام ذات المالك ببيع السفينة نفسها مرة أخرى إلي 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 وناظراً بين طرفي العقد ولكن لا ينتج أثره في مواجهة الغير
- التصرف الثاني:** يعتبر الرهن صحيح ومنتج لأثره بالنسبة للغير صدر من مالك السفينة وأستوفي شروط التسجيل والقيد .
- التصرف الثالث:** يعتبر هذا التصرف صحيح ومنتج لأثره بين طرفي العقد وناظراً 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 ممن يملك السفينة وأستوفي شروط التسجيل والقيد ومن هذا تكون السفينة محملة برهنان والعبرة بأسبقية القيد في سجل السفن

ابحرت سفينة من ايطاليا إلى ميناء دمياط ثم ابحرت عبر نهر النيل إلى اسوان 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 علي الرحلة (ب) حدد مدى مسؤولية الناقل والربان والمرسل إليه والشاحن

✖ تشير هذه القضية موضوع الملاحة المختلطة

✖ **المقصود بالملاحة المختلطة** ← هي التي يتم جزء منها في البحر والجزء الآخر في الأنهار أو القنوات خلال رحلة واحدة مرتبطة .

(١) بالنسبة للقانون الذي يطبق علي الرحلة :

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

(٢) بالنسبة لمسئولية 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 احدي حالات الاعفاء هي السبب في هلاك او تلف البضاعة .

✖ **مسئولية الربان** ← لا يسأل لأن المسئول الول بموجب عقد النقل هو الناقل ولكن يجوز للناقل الرجوع علي الربان بموجب المسؤولية العقدية ان ادي بدوره إلي هلاك او تلف البضاعة .

✖ **المرسل إليه** ← علي المرسل إليه دفع الاجرة عن الجزء الصالح للبضاعة ويدفع الاجرة كاملة عن الجزء التالف منها وعليه الرجوع علي الناقل بدعوي المسؤولية .

✖ **مسئولية الشاحن** ← الاصل انه لا توجد مسؤولية عليه في تلف او هلاك البضاعة إلا إذا اثبت الناقل ان الهلاك يرجع إلي 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 الي قبرص اثناء دخولها ميناء الاسكندرية تعطلت السفينة فأمت سفن القطر بمساعدتها لدخول الميناء بمجرد دخولها تم الحجز عليها لرسوم مستحقة للدولة تمهيدا لبيعها بالمراد العلني قام الربان ببيع البضائع التي اوشكت علي التلف ورهن السفينة لسداد ديون الحجز لتكملة الرحلة البحرية

قام الربان ايضاً برهن البضائع الواجب تسليمها للمرسل اليهم في ميناء الاسكندرية بحجة عدم دفع الاجرة المستحقة عليها .

اقام الشاحنين والمرسل اليهم دعوي المسؤولية العقدية علي الربان ودفع الربان بان علاقته بالشاحنين تسمح بذلك وان السفينة عليها حقوق امتياز يجب سدادها اعترض الناقل علي تصرفات الربان بحجة انها خارج نطاق سلطته

ما رأيك القانوني وفقاً لما درست في هذه التصرفات والدفع؟

١. سلطات الربان تتسع في حالة الضرورة فإذا طرأت ضرورة مفاجئة أثناء الرحل، مثل وجوب إصلاح السفينة أو تزويدها بالمؤن والأدوات، فالربان أن يقترض بضمان السفينة وأجرتها، فإذا لم يكف 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 تصرفاً استثنائياً لا يتم اللجوء إليه إلا في حالة الضرورة، فإن المشرع اشترط لإجرائه الحصول على إذن من قاضي الأمور الوقفية 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 تفويض خاص من مالكها.
٢. الربان يعتبر ممثلاً أو نائباً قانوناً 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 علي ان يعتبر الربان النائب القانوني عن المجهز ويمثله امام القضاء اما 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 اصحاب البضاعة اما رهن السفينة يشترط الحصول علي اذن من قاضي الامور الوقفية 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 علي الناقل واخيراً للناقل الاعتراض علي تصرفات الربان لأن الاخير نائب قانوني عنه .

الثقة



الانفراد



المستشار

معاك لأخر
المشوار

المتابعة



التمييز



الدقة



المستشار

يدير الحاضر & يبني المستقبل