



كلية الشريعة والقانون بدمنهور



جامعة الأزهر

مجلة البحوث الفقهية والقانونية

مجلة علمية محكمة
تصدرها كلية الشريعة والقانون بدمنهور

بحث مستل من

العدد السابع والأربعين - "إصدار أكتوبر ٢٠٢٤م - ١٤٤٦هـ"

مدى مسؤولية المرشد البحري والقبطان عن جنوح السفينة

دراسة تطبيقية على جنوح السفينة "إيفرغيفن"

The Extent Of The Marine Guide And Captain's
Responsibility For The Ship's Stranding

An Applied Study on the Grounding of the Ship "Ever Given"

الدكتور

محمد فراج عمر

مدرس القانون التجاري والبحري
كلية الشريعة والقانون بالقاهرة

مجلة البحوث الفقهية والقانونية
مجلة علمية عالمية متخصصة ومُحكّمة
من السادة أعضاء اللجنة العلمية الدائمة والقارئة
في كافة التخصصات والأقسام العلمية بجامعة الأزهر

المجلة مدرجة في الكشاف العربي للإستشهادات المرجعية ARABIC CITATION INDEX

على Clarivate Web of Science

المجلة مكشّفة في قاعدة معلومات العلوم الإسلامية والقانونية من ضمن قواعد بيانات دار المنظومة
المجلة حاصلة على تقييم ٧ من ٧ من المجلس الأعلى للجامعات
المجلة حاصلة على المرتبة الأولى على المستوى العربي في تخصص الدراسات الإسلامية
وتصنيف Q2 في تخصص القانون حسب تقييم معامل "Arcif" العالمية
المجلة حاصلة على تقييم ٨ من المكتبة الرقمية لجامعة الأزهر

رقم الإيداع

٦٣٥٩

الترقيم الدولي

(ISSN-P): (1110-3779) - (ISSN-O): (2636-2805)

للتواصل مع المجلة

+201221067852

journal.sha.law.dam@azhar.edu.eg

موقع المجلة على بنك المعرفة المصري

<https://jlr.journals.ekb.eg>

**مدى مسؤولية المرشد البحري والقبطان عن جنوح السفينة
دراسة تطبيقية على جنوح السفينة "إيفرغيفن"
The Extent Of The Marine Guide And Captain's
Responsibility For The Ship's Stranding
An Applied Study on the Grounding of the Ship "Ever Given"**

الدكتور

محمد فراج عمر

مدرس القانون التجاري والبحري
كلية الشريعة والقانون بالقاهرة

مدى مسؤولية المرشد البحري والقبطان عن جنوح السفينة "دراسة تطبيقية على جنوح السفينة "إيفرغيفن"

محمد فراج عمر فراج

قسم القانون الخاص، كلية الشريعة والقانون، القاهرة، جمهورية مصر العربية.

البريد الإلكتروني: Mohamed.farrag.el@azhar.edu.eg

ملخص البحث:

تهدف هذه الدراسة إلى بيان مسؤولية المرشد البحري وقبطان السفينة عن جنوح السفينة، ولما كان المركز القانوني للمرشد البحري من المسائل الصعبة في تحديدها، لاختلاف مركزه القانوني، بعض الدول من يعتبره يؤدي خدمة عامة وهي خدمة الارشاد البحري في الموانئ البحرية ويخضع لرقابة الدولة لأنها هي التي تقوم بتعيينه وفي دول أخرى لا تعتبره موظفاً عاماً، وذلك لعدم تقاضيه راتباً من خزانة الدولة ولا يشارك في أي أعمال بالإدارة العامة لذلك يعتبر المرشد يقوم بأداء خدمة عامة.

كما بينت الدراسة مسؤولية قبطان السفينة باعتباره أحد أعوان الناقل البحري وأهم أشخاص الملاحة البحرية، لأنه المسؤول عن قيادة وإدارة السفينة وما عليها من بضائع وأفراد عاملين على السفينة، كذلك رئيس الطاقم البحري. وبالتالي فإن الدراسة تدور حول بيان لأحكام المتعلقة بالتزامات ومسئوليات كل من المرشد البحري وقبطان السفينة وأشارت إلى مسؤولية الناقل البحري وذلك في ضوء التشريع المصري والاتفاقيات الدولية في هذا الشأن تطبيقاً على حادثة جنوح السفينة البنمية (إيفرغيفن) والتي تسببت في تعطيل أهم ممر ملاحى يربط الشرق بالغرب، وتعطيل حركة التجارة العالمية، مما كان له الأثر في تحقيق أضرار بالغة وخسائر فادحة لأطراف مختلفة لبيان من تقع على عاتقه تلك المسؤولية.

كما أن الدراسة قامت بتعريف الجنوح وعالجت العلاقة بين المرشد البحري

مدى مسؤولية المرشد البحري والقبطان عن جنوح السفينة دراسة تطبيقية على جنوح السفينة "إيفرغيفن" (٣٦٩٠)

وقبطان السفينة لتداخل وتشابك العلاقة بينهما من هو المسؤول عن قيادة السفينة أثناء الارشاد الملاحي.

وقد توصلت الدراسة الى أن الخطأ الذي تسبب في إحداث جنوح السفينة مما ترتب عليه أضرار بالغة وخسائر فادحة لأطراف مختلفة ومتعددة هو خطأ مشترك بين كل من المرشد البحري وقبطان السفينة إلا أن مسؤولية قبطان السفينة تستغرق خطأ المرشد البحري.

الكلمات المفتاحية: تعريف الجنوح، السفينة (إيفرغيفن)، المرشد البحري، قبطان السفينة، مسؤولية المرشد البحري، مسؤولية قبطان السفينة.

The Extent Of The Marine Guide And Captain's Responsibility For The Ship's Stranding "an Applied Study on the Grounding of the Ship "Ever Given"

Muhammad Farragj Omar Farrag

Department of Private Law, College of Sharia and Law, Cairo, Arab
Republic of Egypt.

E-mail: Mohamed.farrag.el@azhar.edu.eg

Abstract:

This study aims to clarify the responsibility of the marine guide and the ship's captain for the ship's stranding, and since the legal status of the marine guide is one of the difficult issues to determine, due to the difference in his legal status, some countries consider him to perform a public service, which is the marine pilot service in sea ports, and he is subject to state control because it is the one that You appoint him, but in other countries you do not consider him a public employee, because he does not receive a salary from the state treasury and does not participate in any work in the public administration. Therefore, the guide is considered to be performing a public service. The study also showed the responsibility of the ship's captain as one of the maritime carrier's agents and the most important maritime navigation person, because he is responsible for leading and managing the ship and the goods on it and the individuals working on the ship, as well as the head of the maritime crew. Therefore, the study revolves around a statement of the provisions related to the obligations and responsibilities of each The maritime guide and the ship's captain pointed to the responsibility of the maritime carrier in light of Egyptian legislation and international agreements in this regard, in application of the incident of the grounding of the Panamanian ship (Ever given), which caused the disruption of the most important shipping lane linking the East to the West, and the disruption of global trade, which had an impact on

achieving Serious damages and huge losses to various parties to indicate who bears that responsibility. The study also defined delinquency and addressed the relationship between the maritime guide and the ship's captain due to the overlapping and intertwining of the relationship between them who is responsible for driving the ship during navigational guidance.

The study concluded that the error that caused the ship to run aground, which resulted in severe damage and huge losses to various and multiple parties, is a shared error between both the marine pilot and the ship's captain, but the responsibility of the ship's captain rests with the marine pilot's error.

Keywords: Definition Of Stranding, The Ship (Evergiven), The Marine Pilot, The Ship's Captain, The Responsibility Of The Marine Pilot, The Responsibility Of The Ship's Captain.

المقدمة:

مما لا شك فيه أن النقل البحري من أهم موضوعات القانون البحري ويعتبر الركيزة الأساسية الذي تدور حوله الكثير من الموضوعات الأخرى؛ منها عوامل التنمية الاقتصادية لدول العالم وخاصة الدول النامية والتي تسعى جاهداً لتطوير اقتصادها ويرجع ذلك إلى تنظيم الأحكام الخاصة بالتنمية الاقتصادية وخاصة المتعلقة بالنقل البحري فصدرت اتفاقية بروكسل عام ١٩٢٤م وهي أول اتفاقية أبرمت لتنظيم عقود النقل البحري، ثم اتفاقية هامبورغ لعام ١٩٧٨م إلى جانب التطورات الفنية والتكنولوجية التي طرأت في صناعة السفن التي قللت استهلاك الوقود من جهة وزيادة السرعة من جهة أخرى، حيث ساعدت على قدرات السفن في نقل الحمولات الكبيرة والثقيلة مما أدى إلى تبادل المواد الخام والمواد الغذائية بأقل سعر في التجارة الدولية وبذلك أصبحت السفينة كناقل بحري محملة بكميات كبيرة من البضائع من البلد المنتج إلى البلد المستهلك كأفضل وسائل النقل بين دول العالم.

ومن هنا فإن الناقل البحري كان لزاماً عليه الاستعانة، بوكلاء ومعاونين يعاونونه في عمليات تسيير السفينة واستغلالها الاستغلال الأمثل لتحقيق الهدف المطلوب. ومن أول معاونين قبطان السفينة أو ربانها وهو أحد أشخاص الملاحة البحرية ويمثل العمود الفقري في إدارة السفينة وقيادتها لما له من صلاحيات ملاحية وتجارية وفنية يقوم بها نيابة عن مالك السفينة وأيضاً عن السلطات العامة.

ومن ثم فإن قبطان السفينة قد يستعين بشخص له خبرة كبيرة حيث أن السفينة في دخولها وخروجها من الموانئ أو في سيرها في الممرات المائية وبعض الخلجان تحتاج إلى ذلك الشخص وهو (المرشد)، حيث إن الإرشاد البحري وسيلة من وسائل الأمان للسفينة عند دخولها إلى الميناء والخلجان والممرات المائية أو

عبورها للقنوات البحرية بأمان حيث لا تتعرض للاضطراب نتيجة الحوادث البحرية أو جنوح السفينة التي تقع نتيجة عدم معرفة أو علم قبطان السفينة للطبيعة الخاصة بالملاحة في تلك المناطق والتي قد يوجد بها عوائق طبيعية أو صناعية فقبطان السفينة أيا كان نوعها فإنه يستطيع السير في عرض البحر وإلمامه بالخطوط الملاحة، إلا أنه يحتاج إلى من يستعين به في بعض المواقف والظروف حتى يستطيع الإبحار بسلام وأمان.

ومن ثم فإن الارشاد في الموانئ يحقق ميزتين مهمتين الأولى: تفادي احتمال تعطيل الملاحة داخل الموانئ التي قد تحدث على إثر وقوع حالات تصادم وجنوح السفن لجهل القبطان بالميناء الذي يدخل اليه ويخرج منه، والثانية: فإن عملية الارشاد تعد مصدراً لزيادة إيرادات الدولة نتيجة لما تحصل عليه الدولة من الرسوم والتي تفرض على عملية الارشاد سواء عند دخول السفينة أو خروجها، لذلك فإن الضرورات العملية للإرشاد البحري تكون منتشرة في أغلب موانئ وقنوات دول العالم، وبمناسبة حدوث حادثة السفينة " إيفرغيفن " والتي جنحت بتاريخ ٢١-٣-٢٠٢١م في قناة السويس المصرية جعلت الباحثين في المجال القانوني والمهتمين بالدراسات القانونية يبحثون عن أهمية الارشاد البحري والمسئولية القانونية الناشئة عنه حيث أن هذه الموضوعات لم تنل حظها من البحث والدراسة على غرار مختلف موضوعات القانون البحري مثل القطر البحري والتصادم البحري والمساعدة والإنقاذ وأحكام النقل البحري ومسئولية الناقل البحري، فحادثة جنوح السفينة " إيفرغيفن " بقناة السويس أثارت اهتمام الباحثين والدارسين للقانون، للاهتمام بالنقل البحري الدولي، وذلك لأهمية المعجى الملاحي لقناة السويس باعتبارها الشريان الرئيسي للتجارة البحرية الدولية، وبما لها من دور حيوي في ربط التجارة بين قارتي آسيا و

أوروبا، وعلى إثر هذه الحادثة وجنوح السفينة المذكور فقد تم تبادل التصريحات والاتهامات بين هيئة قناة السويس من جهة والشركة المالكة للسفينة من جهة أخرى بشأن من المسئول عن حدوث تلك الحادثة " جنوح السفينة"، وقد وصل النزاع بينهما إلى أروقة القضاء دون التوصل الى حل ودي بينهما ينهى ذلك النزاع.

وفي هذه الدراسة نلقى الضوء على مواطن الضعف أو القصور الخاص بأحكام الارشاد البحري الواردة في كل من مواد قانون التجارة البحرية رقم (٨) لسنة ١٩٩٠م المتعلقة بأحكام الارشاد البحري، وأيضا القانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥م بشأن تنظيم الارشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر، لبيان معالجة الإشكاليات القانونية التي قد تنجم عن حوادث عملية الارشاد البحري بقناة السويس، ومحاولة إيجاد أفضل الحلول القانونية.

مشكلة البحث:

إن مشكلة البحث تدور حول مدى مسؤولية المرشد البحري وقبطان السفينة عن جنوح السفينة تطبيقاً على حادثة السفينة إيفرغيفن حيث أثار حادثة جنوح تلك السفينة جدل كبير بين فقهاء القانون والقضاء عما إذا كان قانون التجارة البحري وكذلك القانون الخاص بتنظيم الارشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر كافي لمعالجة حادثة السفينة المذكورة أم يوجد نقاط ضعف وقصور فيهما.

أهمية البحث:

إن أهمية البحث تكمن في أن الدول النامية تسعى إلى تنمية اقتصاداتها وبصفة خاصة الدول التي يكون لها مطل على واجهة بحرية، حيث يتم نقل نسبة كبيرة من التجارة العالمية من خلال الشحن بالسفن البحرية الدولية، ومن ثم فإن هذا البحث يسلط الضوء على مسؤولية الارشاد البحري وقبطان السفينة تطبيقاً على حادثة جنوح

السفينة إيفرغيفن في قناة السويس والتي تسببت في تعطيل الملاحة البحرية في القناة مما أدى الى الإضرار اقتصاديا بموارد القناة.

أهداف البحث:

يهدف البحث الى بيان الآثار القانونية المترتبة على جنوح السفينة تطبيقا على السفينة الجانحة إيفرغيفن في الممر الملاحي بقناة السويس مع القاء الضوء على تحديد المسئول عن هذه الحادثة لتعويض القناة عن الخسائر التي لحقت بها بسبب تعطيل القناة والمصروفات التي تكبدتها نتيجة تعويم السفينة وفتح الممر مرة اخرى لتشغيله.

خطة البحث:

يتناول البحث الجوانب القانونية لمسئولية المرشد البحري وقبضان السفينة تطبيقا على حادثة جنوح السفينة " إيفرغيفن " وعليه فإنه تم تقسيم هذا البحث إلى أربعة مباحث كالتالي:

المبحث الأول: مفهوم جنوح السفينة في اللغة والاصطلاح والفقہ القانوني

المبحث الثاني: مفهوم الارشاد البحري والقوة الملزمة له .

المبحث الثالث: الوصف القانوني لحادثة جنوح السفينة إيفرغيفن في قناة السويس

المبحث الرابع: المسئولية المدنية للمرشد البحري وقبطان السفينة تطبيقاً على حادثة جنوح السفينة إيفرغيفن .

المبحث الأول

مفهوم جنوح السفينة في اللغة والاصطلاح والفقه القانوني

في بداية أي بحث قانوني أو دراسة لا بد من تحديد المفاهيم والمصطلحات التي تبنى عليها تلك الدراسة وفي هذا الإطار يتطلب منا تحديد مفهوم جنوح السفينة وما المقصود بالجنوح في اللغة والاصطلاح والفقه القانوني وأخيراً أثر جنوح السفينة كالتالي:

المطلب الأول: تعريف جنوح السفينة في اللغة والاصطلاح والفقه القانوني
المطلب الثاني: الآثار المترتبة على جنوح السفينة .

المطلب الأول

تعريف جنوح السفينة في اللغة والاصطلاح والفقه القانوني

أولاً: تعريف الجنوح في اللغة:

إن المقصود بتعريف جنوح السفينة في اللغة، (جنح)، جناحاً وجنوحاً مألً ويُقال جنح إليه وجنح له مألً إليه وتابعه والإنسان والبعير مألً على أحد شقيه والسفينة أنتهت إلى الماء القليل فمالت ولزقت بالأرض فلم تمض والطائر كسر من جناحيه عند الانقراض والرجل انقادت والليل مألً لذهاب أو لمجيء ويُقال جنح الظلام والحيوان في سيره مألً بعنقه إلى الأمام لشدة عدوه واندفاعه وفلان على مرفقيه اعتمد عليهما وقد وضعهما بالأرض أو على الوسادة وعلى الشيء أقبل عليه يعمله بيديه وقد حنى عليه صدره وجنح أن يأكل كذا رأى في أكله جناحاً والطائر وغيره جنحاً ضرب جناحه أو جانحته وكسر جناحه، (جنح) أنكسر جناحه أو جانحته (أجنح) الشيء أماله^(١).

(١) المعجم الوسيط، نخبة من اللغويين بمجمع اللغة العربية بالقاهرة، ج١، مجمع اللغة

العربية بالقاهرة، الطبعة: الثانية، وصورتها: دار الدعوة بإستانبول، ودار الفكر ببيروت، ٣٩٢ هـ

وأيضاً فإن كلمة الجنوح أصلها في اللغة (جنوح) ومفردها وجذرها وجذعها مصدر **جَنَحَ** / **جَنَحَ** إلى / **جَنَحَ**، كما تعنى إخفاق الفرد في القيام بواجباته وتبعاته، **جَنَحَتِ الشَّمْسُ** : مالت للمغيب. ، **جَنَحَ** : مال لذهاب أو مجيء، أقبل، أظلم "جنح الظلام". ، **جَنَحَتِ السَّفِينَةُ** : انتهت إلى الماء القليل فلزقت بالأرض فلم تمض^(١).

ثانياً: تعريف جنوح السفينة في الاصطلاح والفقہ القانوني:

يعرف على أنه^(٢):

١ - كل فعل أو سلوك أو موقف يجرمه، ويعاقب عليه القانون الناخذ.

٢ - كل فعل أو سلوك أو موقف يخرج عن القانون الناخذ.

ثالثاً: جنوح السفينة في الفقہ القانوني:

عرف جنوح السفينة على أنه : " نوع من الحوادث البحرية الناتجة عن ارتطام سفينة بقاع البحر أو ممر مائي، مما قد يؤدي إلى تلف الجزء المغمور بالماء من بدن السفينة ويسمى الغاطس وهو الهيكل السفلي، والذي يؤدي إلى تسريب المياه، وهذا ما قد يعرض سلامة السفينة للخطر وعدم الاستقرار"^(٣).

ويمكن تعريف الجنوح على أنه: عبارة عن ارتطام السفينة بالقاع أو اصطدامها بأحد الممرات المائية بالبحر نتيجة وجود عائق طبيعي أو صناعي أو وجود صخور قريبة من قاع البحر وعدم وجود عمق كاف من المياه في الممر المائي مما يؤدي إلى

(١) لسان العرب، محمد بن مكرم بن علي، أبو الفضل، جمال الدين ابن منظور الأنصاري

الرويفعي الإفريقي (ت ٧١١هـ)، ج٢، دار الحديث، القاهرة، ٢٠٠٣م، ص ٢٢٥.

(٢) لسان العرب، المرجع السابق، ص ٢٢٥.

(٣) الربان ، عمر قطايا، مسئولية الجنوح تقع على القبطان والمرشد ناصح بحري فقط في القانون

الدولي، مقال منشور بجريدة المال، الاحد ١٨-٤-٢٠٢١م، متاح على الرابط،

تلف في بدن السفينة السفلى غاطسها ويتسبب في تسريب المياه إلى السفينة مما قد يعرض السفينة للخطر وفي الأرواح والبضائع.

المطلب الثاني

الآثار المترتبة على جنوح السفينة تطبيقاً على السفينة (إيفرغيفن)

أولاً: أهمية قناة السويس للاقتصاد المصري

تعتبر أهمية قناة السويس من أحد أهم خمسة مصادر مستدامة للدخل القومي المصري من العملات الصعبة بعائدات سنوية وصلت إلى أكثر من ٥.٦ مليار دولار خلال عام ٢٠٢٠م، ومن ثم فإن القناة تشكل أحد أبرز القطاعات التي تساعد مصر على تحقيق طموحاتها التنموية ومواجهة أزماتها الاقتصادية وذلك لأن عائداتها مستقرة مقارنة بعائدات السياحة والسفر والاستثمارات الأجنبية وقطاعات أخرى عرضة للتأثر السريع بالأزمات على غرار أزمة جائحة كورونا، ويعكس استقرار العائدات كون القناة أحد أهم الممرات المائية العالمية وأكثرها أماناً للسفن والحاويات، والتي تشكل أهم وسيلة لنقل السلع والبضائع إلى مختلف الأسواق، حيث تمر بقناة السويس أكثر من ٥٠ سفينة يوميا والتي تتعامل مع ما لا يقل عن ٨٠٪ من حركة التجارة العالمية^(١).

وبناء على هذه الأهمية لقناة السويس، فإن جنوح أي سفينة بها يترتب عليه تعطيل القناة وإغلاقها تماما، وبالتالي يكون لها الأثر البالغ على حركة التجارة العالمية، حيث أن تقديرات التكلفة للقناة أسبوعياً تتراوح ما بين (٦) الى (١٠) مليارات دولار وذلك حسب تقديرات الشركة الألمانية (اليانز) كما أنه يضاعف أسعار النقل والتأمين وتكاليف الإنتاج والوقود.

وقد أشارت الشركة الألمانية (اليانز) في بيان^(٢)، حيث أعلنت في هذا البيان أن أكثر من ثلث الحوادث التي تحدث في قناة السويس تتعلق بسفن حاويات، وأن الجنوح أكثر الأسباب شيوعاً، كما حدث مع السفينة إيفرغيفن.

(1) <https://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx>

(2) <https://www.allianz.com.eg/ar>

ثانياً: الآثار المترتبة على جنوح السفينة .

إن جنوح السفينة إذا طال مدته وظلت السفينة في الممر المائي زادت الاحتمالات لمزيد من الخسائر والأضرار التي تصاب بها هيئة قناة السويس، وإذا لم يتم اتخاذ الإجراءات المناسبة على وجه السرعة فإن تلك الخسائر والأضرار تصيب السفينة والبيئة وطاقمها والبضائع التي عليها، قبل حدوث واقعة جنوح السفينة إيفرغيفن كان جنوح السفن في المجرى الملاحي لقناة السويس من الحوادث النادرة، إلا أنه إذا وقعت حادثة جنوح فإنه تسبب خسائر فادحة للقناة وأصحاب السفن.

ومن ثم فإن الحوادث البحرية (جنوح السفن) هي حوادث معقدة وتحتاج إلى وقت طويل لمعالجتها، في حين أنها تحدث فجأة ودون سابق انذار، وبالتالي فإنها تتطلب حلاً سريعاً واتخاذ إجراءات مناسبة، و الوقت عامل أساسي فيه لتقليل الأضرار والخسائر التي تقع على هيئة قناة السويس وأصحاب السفن والطاقم والعاملين عليها والسلطات والشحنة ومجموعة من الأطراف الأخرى ذات العلاقة.

ومن الأضرار التي يسببها جنوح السفن في القناة ما يلي^(١):

- جنوح السفينة يؤدي إلى تلف الجزء المغمور من بدن السفينة السفلى غاطس السفينة، وقد تتسرب المياه إلى داخل السفينة مما يؤدي إلى الإضرار بهيكل السفينة واستقرارها بالإضافة إلى أن الجنوح قد يتسبب في أحمال كبيرة على السفينة مما يؤدي إلى خرقها.

- وقد يؤدي جنوح السفينة وميلها إلى أحد الجوانب الخاصة بالسفينة إلى انسكاب البضائع المحملة على ظهر السفينة، أو تلفها بسبب تسرب المياه ودخولها إلى السفينة، أو بسبب التأخر في تسليم تلك البضائع.

(١) بحث منشور، مجلة البحوث المالية، د. مها محمد زكى على، الدمج بين نمذجة الأحداث المتطرفة وسندات الكوارث لإدارة مخاطر جنوح السفن في قناة السويس، مج ٢٣، ع ١، يناير ٢٠٢٢م، ص ٢٧٤ وما بعده.

- ونتيجة ارتطام السفينة بقاع البحر فقد يؤدي ذلك إلى إصابة طاقم السفينة بإصابات جسدية، وبالتالي فإنه في بعض الحالات تضطر إدارة القناة إلى حجز طاقم السفينة وعدم السماح لهم بالمغادرة إلا بعد الانتهاء من سداد الخسائر نظير الأضرار التي وقعت على القناة، والتي تقرر مسئولية مالك السفينة أو مشغل السفينة عنها.

- قد يتضرر الغير من حادثة جنوح السفينة، وهم أصحاب السفن الأخرى الذين تعطلوا نتيجة جنوح السفينة، حيث تتأخر السفن لتوقف الملاحة فقد تلتف السلع التي على السفن، كذلك يتأخر تسليم البضائع، وتزداد هذه الأضرار والخسائر بطول فترة توقف الملاحة واغلاق القناة، وقد يتخذ أصحاب السفن قرارا بتغيير مسار الرحلة إلى طريق رأس الرجاء الصالح وهذه خسارة كبيرة لهيئة قناة السويس.

- الأمر قد يتطلب تخفيف الحمولة بتفريغ الحمولة في القناة حتى تتمكن إدارة القناة من تعويم السفينة لإعادة الحركة الى القناة مرة أخرى، مما يؤدي إلى حدوث تلوث نتيجة تخفيف وتفريغ الحمولة في القناة، وأن ذلك يؤدي إلى حدوث تلوث كبير في الحياة البحرية خصوصا إذا كانت تلك الحمولة شديدة الخطورة، وأيضا قد يحدث تسريب وسقوط كميات كبيرة من النفط في مياه القناة، وحدث بقعة زيتية كبيرة تحدث تلوثا كبيرا خطيرا في القناة.

- ومن الطبيعي أن هيئة قناة السويس (وهي الجهة المسؤولة عن إدارة وتشغيل القناة) يقع عليها ضرر كبير جدا نتيجة جنوح السفن واغلاق القناة بشكل تام تتمثل في الآتي:

• تفقد القناة جميع الإيرادات التي ممكن أن تحصل عليها في ظروف التشغيل العادية.

- المصروفات المرتفعة التي تدفعها القناة لإعادة تعويم السفينة الجانحة ، ومن هذه المصروفات القطر والجربقاطرات محلية وفي بعض الحالات يتم استخدام قاطرات اجنبية ذات حمولة الشد العالية جدا لسحب السفينة من اليابس، أيضا مصروفات الحفر والتكريك باستخدام الحفارات والكرافات والرافعات والأوناش على ضفة القناة ومصروفات إعادة إصلاح عمليات الحفر والتكريك لضفة القناة لاعادتها كما كانت.
- بالإضافة الى المصروفات القضائية التي تتكبدها إدارة هيئة قناة السويس حتى تتمكن من استعادتها من مالك أو مشغل السفينة الجانحة.

المبحث الثاني

مفهوم الارشاد البحري والقوة الملزمة له

بالرغم من تعرض السفينة إلى أشد المخاطر أثناء قيامها بالرحلة البحرية من خلال ابحارها في أعالي البحار والمحيطات، إلا أنه عندما تقترب من السواحل تبقى نسبة الخطورة قائمة ، باعتبار أن مرورها في الممرات المائية والمضايق والقنوات المائية والخلجان المائية ورسوها يبقى الحدث الأكبر خصوصية من حيث اتخاذ إجراءات الأمن والسلامة البحرية ، ومن هنا تأتي أهمية الإرشاد البحري (المرشد البحري)، حيث يكمن الدور الأساسي للإرشاد البحري هو مساعدة وإرشاد قبطان السفينة في تأمين مرور آمن وسريع للسفن البحرية عبر الممرات الضيقة والمزدحمة، وذلك بما لدي المرشدين البحريين من خبرة طويلة ومهارة ، وسرعة اتخاذ القرار في الوقت المناسب في الملاحة البحرية ، وأيضا المعرفة الدقيقة بالطبيعة الخاصة بالملاحة البحرية في تلك المناطق الجغرافية الصعبة التي من الممكن أن يوجد بها عوائق طبيعية او صناعية.

كما أنه يقع عليهم واجب التدخل المباشر في حالات المخاطر المفاجئة ، والحوادث البحرية الوشيكة الوقوع ، من أجل إنقاذ حياة الأشخاص وسلامة السفن والأرصفة وحماية البيئة البحرية ، أو على الأقل اتخاذ إجراءات مستعجلة للحد من نتائجها التي قد تكون كارثية، هذا ما يجعل الإرشاد واحدة من أكثر المهن تحديدا في العالم^(١)

وبناء على ذلك فإن هذا المبحث يدور حول تعريف الارشاد البحري ثم بيان

(1) G. KIRCHNER PUL And L. DIAMOND C1Ayton, Unique Institutions, Indispensable Cogs, and Hoary Figures: Understanding Pilotage Regulations in the United States, U.S.F MARETTIME LAW JOURNAL, 2010, P2.

المركز القانوني للمرشد البحري وبعد ذلك بيان القوة الملزمة للإرشاد البحري ثم نظام مرور السفن في قناة السويس من خلال المطالب الآتية:

- المطلب الأول: تعريف الإرشاد البحري .
- المطلب الثاني: المركز القانون للمرشد البحري.
- المطلب الثالث: القوة الملزمة للإرشاد البحري .
- المطلب الرابع: نظام مرور السفن في قناة السويس

المطلب الأول تعريف الارشاد البحري

تعريف المرشد البحري:

بالبحث في قانون التجارة البحرية والتشريعات المختلفة التي تنظم أحكام عملية الارشاد في الموانئ المصرية تبين أنه لم يرد تعريفاً واحداً للارشاد البحري في حين أن المشرع الفرنسي عرف الارشاد البحري بأنه " المساعدة المقدمة إلى الربانة بواسطة أحد الأشخاص المكلفين من قبل الدولة لتوجيه السفن إلى الدخول والخروج من الموانئ، وداخل الموانئ والمياه البحرية والمجاري المائية"^(١)

وعرفه بعض شراح القانون^(٢) بأن " المرشد هو شخص يقوم بإرشاد ربان السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه ليجنبها الارتطام بصخوره أو مبانيه، فيحفظ السفينة كما يحفظ مباني الميناء من الحوادث.

والمستفاد من التعريفات السابقة أن وظيفة المرشد هي قيامه بإرشاد الربان (القبطان) عن طرق ومسالك الميناء حيث أن طبيعة عمله وخبرته ومهارته الفنية بالطبيعة الجغرافية تجعله قادر على توجيه وإرشاد الربان في الدخول والخروج من الممرات المائية والمضايق في ظل هذه البيئة الصعبة بآمان وسلامة وليس له الحق في قيادة السفينة لأن قيادة السفينة فنياً ورتاسياً تكون تحت إدارة وحكم ربان السفينة، ويقتصر دور المرشد البحري في تقديم النصح والإرشاد والمعلومات لربان السفينة. وفي هذا أكدت المادة (٢٨٦)^(٣) حيث نصت على " تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها".

(1) Code des transport, Article L5341-1, L5000-1.

(٢) د. على جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، معاونو الناقل البحري، تأجير السفن، النقل البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢م، ص ٨٦.

(٣) القانون رقم (٨) لسنة ١٩٩٠م بشأن التجارة البحرية..

المطلب الثاني المركز القانوني للمرشد البحري

إن تحديد المركز القانوني للمرشد البحري من المسائل شديدة التعقيد، فالمرشد يقترب في مركزه القانوني من بعض المراكز الأخرى، بينما يختلف عنها في بعض الجوانب بحيث ينتج في النهاية مركز قانوني مستقل و متميز للمرشد^(١).

ومن ثم فإنه يوجد خلاف في الرأي القانوني حول طبيعة العلاقة التي تربط المرشد بالدولة فهناك رأيين: الأول ومعه القضاء يرى أن المرشد لا يعد موظفاً عاماً، بينما الرأي الثاني: يرى أن المرشد يرتبط بالدولة ارتباطاً وثيقاً حيث يعده موظفاً عاماً وسوف نقوم ببيان هذين الرأيين على النحو التالي:

أولاً: الرأي الأول من الفقه^(٢):

ذهب أصحاب هذا الرأي إلى أن المرشد البحري لا يعد موظفاً عاماً بالرغم من أن الدولة تتدخل في تعيينه وترقيته وتأديبه، فإن ذلك يشبه ما هو حاصل من تدخلها في تعيين الملاحين وتنظيم عملهم مدفوعة في ذلك بالرغبة في حماية مصلحة جديرة بالحماية، دون اعتباره موظفاً عاماً، ومن ثم فإن المرشد البحري لا يرتبط بالدولة برابطة الوظيفة العامة، بالرغم من أنه يخضع لأشرف إداري دقيق من جانب الدولة،

(1) Bernard Gntier, Le Pilotage Maritime, These Paris, Dactylographie, 1965, P162.

(٢) د. على جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع السابق، ص ٨٦؛ د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مقدمة السفينة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، ايجار السفينة، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، بدون طبعة، بدون سنة نشر، ص ٢٣١ وما بعده؛ د. سميحه القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، ص ٢١٠؛ أ. ضرغام فاضل حسين العلي، المركز القانوني للمرشد البحري "دراسة في ضوء قانون الموانئ رقم (٢١)، لسنة ١٩٩٥م والتعليمات الصادره بموجب رقم (١) لسنة ١٩٩٨م، بحث منشور على الانترنت، ص ٩ وما بعدها.

واحتكاره مهنة الارشاد.

رأى محكمة النقض فيما يتعلق بالمركز القانوني للمرشد البحري (تعيينه).

فقد سايرت محكمة النقض أصحاب الرأي الأول في اعتبار أن المرشد البحري لا يعد موظفاً عاماً، وإنما يؤدي خدمة عامة، حيث قضت في حكم لها بأن رفضت أن يكون المرشدين موظفين عموميين وقالت " أنه لا يقدر في ذلك أن الدولة تفرض رسماً على السفن التي تدخل الميناء أو تخرج منه مقابل الارشاد الإجباري؛ لأن هذا الرسم ليس ضريبة، تتقاضها الدولة، بل هو رسم تعطيه الدولة لطائفة المرشدين أجراً عن عملهم، وهيئة الارشاد بالميناء لا تعدو أن تكون جمعية أدبية قوامها توزيع العدالة بين أفراد المرشدين وإقامة نوع من المساواة بينهم حتى لا يختص أحدهم بأجر أكبر من زميله بمحض الصدفة التي تتيح له إرشاد سفن كبيرة الحمولة، بينما يختص سوء الحظ زميله الآخر بإرشاد السفن الصغيرة، فجميع الرسوم التي تحصلها الحكومة تصب في صندوق مشترك يهيئ هذه العدالة^(١).

والحاصل مما جاء في الرأي الأول أن عقد الارشاد الذي يربط المرشد بالمجهز يعد عقداً من عقود القانون الخاص لا القانون العام وإن كان هذا العقد يصطبغ بالصبغة التنظيمية الواضحة، وفي ذلك فقد رتب القضاء على عدم اعتبار المرشد موظفاً عاماً، أن الدولة لا تعتبر متبوعاً للمرشد، وبالتالي لا تسأل عن أخطائه.

ثانياً : الرأي الثاني من الفقه:^(٢)

يرى أصحاب هذا الرأي وهم بعض شراح القانون ومن بينهم القانون العراقي حيث أعتبر المرشد البحري موظفاً عاماً، والعلة في ذلك أن الدولة تقوم بتحصيل

(١) الطعن ٤٢٧ لسنة ٢٩ ق جلسة ١٣ / ١١ / ١٩٦٣ مكتب فني ١٤ ج ٣ ق ١٤٧ ص ١٠٣٩، جلسة ١٣ من نوفمبر سنة ١٩٦٣ م.

(٢) القانون البحري البلجيكي والألماني والهولندي: نقلاً عن أ. ضرغام فاضل حسين العلي، المركز القانوني للمرشد البحري "دراسة في ضوء قانون الموانئ رقم (٢١)، لسنة ١٩٩٥ م والتعليقات الصادره بموجب رقم (١) لسنة ١٩٩٨ م، بحث منشور على الانترنت، ص ١٠ وما بعدها.

رسوم الارشاد لحساب الخزانة العامة للدولة وهي التي تقوم بتعيين المرشدين، وتشترط حصولهم على مؤهلات معينة، وتقوم بترقيتهم وقبول استقالتهم وإحالتهم الى التقاعد (السن القانونية)، فضلا على أنهم يخضعون إلى إشراف دقيق من قبل الدولة وهي التي تقوم بتأديبهم، بالإضافة إلى احتكار مهنة الارشاد لهم.

حيث أكدت المادة الأولى^(١) أن المرشد البحري موظفا عاما حيث نصت على " أن تسرى أحكام هذا القانون على جميع العاملين في الوحدات البحرية المدنية التي تمتلكها أو تستأجرها أو تديرها أي مؤسسة حكومية من رابنة وضباط ومهندسين وبحارة وغيرهم ممكن يعملون في الخدمة البحرية المدنية الواردة " عناوينهم الوظيفية" في الجداول الملحقة بهذا القانون.

حيث جاء في الجدول رقم (١) الملحق بهذا القانون تحت عنوان (وظائف الضباط البحريين) وقد وردت في الفقرات " ٣٤، ٢٣، ١٨" من هذا الجدول الدرجات والعناوين الوظيفية) للمرشدين البحريين، وإن دل ذلك فإنما يدل على أن المشرع ينظر إلى المرشدين على أنهم موظفين عموميين.

(١) قانون الخدمة البحرية المدنية العراقي رقم (٢٠١) لسنة ١٩٧٥م.

المطلب الثالث

القوة الملزمة للإرشاد البحري في قناة السويس

إن قناة السويس لها طابع استراتيجي هام جدا بين دول العالم خاصة ببرز دورها في سير التجارة البحرية الدولية وذلك باعتبارها ممر مائي صناعي بمستوى البحر يمتد في مصر من الشمال إلى الجنوب عبر برزخ السويس ليصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر وهي تفصل بين قارتي آسيا وأفريقيا، أيضاً تعد أقصر الطرق البحرية بين أوروبا والبلدان الواقعة حول المحيط الهندي وغرب المحيط الهادي وهي أكثر القنوات الملاحية كثافة من حيث الاستخدام، وتمتد القناة من بورسعيد شمالاً وحتى السويس جنوباً، وتستخدمها السفن الحديثة بكثرة عددية كبيرة وذلك لأنها الأسرع والأقصر للمرور من المحيط الأطلنطي إلى المحيط الهندي، وتمثل الرسوم التي تدفعها السفن نظير عبور القناة مصدراً هاماً للدخل في مصر^(١)، ومنذ إنشائها وحفرها عام ١٨٦٩م وما طرأ عليها من تطورات وأحداث حتى الآن فهي تعتبر من أهم الممرات والقنوات المائية وأكثرها استخداماً على مستوى العالم، وبالتالي اهتم المشرع المصري وأيضاً التشريعات العربية وغيرها من التشريعات الأجنبية بالإرشاد البحري، حيث وضعت أحكام خاصة بتنظيم الإرشاد البحري خاصة المشرع المصري داخل قناة السويس وجعلته اجبارياً والزامياً لتلافي وقوع الحوادث التي من شأنها التأثير على المجرى الملاحي بالقناة والحفاظ على حسن سير الملاحة بالقناة.

(١) د. نسرین نور الدین حسن، قناة السويس في مصر بين الواقع والمأمول، بحث منشور، المجلة

ويستمد الارشاد البحري قوته الإلزامية من النصوص الآتية:

حيث أشارت المادة الأولى^(١) إلى أنه " يكون الارشاد اجباريا في موانئ الهيئة العاملة لموانئ البحر الأحمر بالنسبة لجميع السفن لدى دخولها مناطق الارشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها وذلك مقابل أداء الرسوم ويستثنى من ذلك أولاً.... ثانياً... ثالثاً... رابعاً.... خامساً.... سادساً...".

كذلك نصت المادة السادسة^(٢) في الفقرة الأولى منها على أن الارشاد البحري إلزامي لجميع السفن مهما بلغت حمولتها.

وأخيراً أكدت المادة (٢٨٦) على أنه .. " تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها".

وطبقاً لهذه النصوص فإن الارشاد البحري (المرشد البحري)، يستمد قوته الإلزامية من هذه النصوص كون أن الارشاد البحري إجبارياً وليس اختيارياً وبالتالي فإن على كل ربان سفينة الاستعانة بمرشد بحري عند دخول منطقة الارشاد نظراً لما يحققه الارشاد من مزايا بالنسبة للسفينة وبالنسبة للدولة ذاتها لذلك فإنه غالباً ما يكون الزامياً طبقاً لما جاء بالنصوص السابقة.

وأن المزايا التي يحققها الارشاد البحري هي:^(٣)

- نظام الارشاد في القناة يؤدي إلى تفادي احتمال تعطيل الملاحة داخل الموانئ التي قد تحدث على إثر وقوع حالات ارتطام أو تصادم بسبب جهل الربان بالميناء الذي يدخل إليه أو يخرج منه.

(١) القانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥م، في شأن تنظيم الارشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر

(٢) لائحة الملاحة وقواعد المرور الخاصة بقناة السويس، طبعة ديسمبر ٢٠٢٠م، والتي يبدأ العمل بهذه اللائحة للسفن التي تعبر قناة السويس بداية من الأول من يناير ٢٠٢١م

(٣) د. يعقوب يوسف صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي، ج ١، ط ١، مؤسسة دار الكتب، الكويت، ١٩٨٥م، ص ٢٦٤.

- إن الرسوم التي تفرض على عملية الارشاد عند دخول السفينة أو خروجها، فهي تشكل مصدراً لزيادة إيرادات الدولة.

إن الأصل العام هو الارشاد الاجبارى حيث أنه يمثل عبئاً ثقيلاً على الملاحة البحرية فإن هذا الأصل العام ترد عليه مجموعة من الاستثناءات تقيد من نطاق هذا المبدأ، وذلك لأن الإرشاد تبرره أسباب تتعلق بأمن الملاحة البحرية وسلامتها، ومن ثم فإنه إذا لم تتوافر فيه هذه الأسباب فلا محل للقول بإجبارية الإرشاد^(١)

(1) Bernard Gntier, Le Pilotage Maritime, These Paris, Dactylographie, 1965, P139.

المطلب الرابع نظام مرور السفن في قناة السويس

نظام الملاحة والرسوم في قناة السويس:^(١)

أولاً: نظام الملاحة في قناة السويس:

إن المجرى الملاحي في قناة السويس يسمح بمرور سفينة واحدة فقط في أحد الاتجاهين ويمكن السماح بتقابل السفن في الأماكن المزدوجة فقط دون غيرها، أما التفرعات فزيادتها يؤدي إلى زيادة الطاقة التصريفية للقناة وأيضاً يقلل فترات الانتظار في تلك التفرعات أو في خارج المجرى الملاحي للقناة سواء ميناء بورسعيد أو ميناء السويس وتبلغ مساحة الأجزاء المزدوجة في القناة والتي تسمح بتقابل السفن في المجرى الملاحي حوالي ٧٨ كم من خلال أربع تفرعات رئيسية.

القوة الاستيعابية والتصريفية لقناة السويس:

هناك تحديات تواجهها قناة السويس تتمثل في زيادة مضطردة في حجم الأسطول التجاري العالمي وتزايد سرعته مع استحداث أنواع جديدة من السفن مثل سفن نقل الحاويات بالإضافة إلى تزايد حمولات هذه السفن، وبالتالي يمكن النظر إلى إعادة الثوابت التي تعمل على أساسها هيئة قناة السويس^(٢)

(١) محمد نصر الدين احمد محمد، بحث منشور، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، أهمية قناة السويس للاقتصاد القومي والبدائل المنافسة، مج ٩، ع ٤، ج ٢، ٢٠١٨م، ٢٠١٨م، محمد علاء الدين عزت عبداللطيف، التحديات الطرق البديلة التي تواجه قناة السويس وأثرها على الأمن القومي المصري، رسالة ماجستير، أكاديمية ناصر العسكرية، كلية الدفاع الوطني، ٢٠٠٣م، ص ١٧.

(٢) محمد نصر الدين احمد محمد، المرجع السابق؛ د. عبدالنواب حجاج، دراسة تحليلية عن

طاقة قناة السويس القياس واتجاهات التطوير، ٢٠١٤م

- القوة الاستيعابية لقناة السويس:

إن المقصود بالقوة الاستيعابية هي قدرة القناة على استيعاب السفن ذات الأحجام المختلفة التي تمر بالمجرى الملاحي ويتم قياس تلك الطاقة بالعلاقة بين مساحة القطاع المائي للقناة ومساحة القطاع المائي للجزء المغمور للسفينة العابرة وتحدد لائحة الملاحة جداول توضح غاطس السفينة المسموح به مع العرض والعلاقة بينهما، والحد الأقصى للغاطس المسموح به حالياً هو (٦٦ قدم) مع عرض (١٦٤ قدم).

ويجب مراجعة الاستثمارات التي تمت على المجرى الملاحي منذ التأميم حتى الآن لمعرفة مدى استفادة القناة منها وعلى وجه الخصوص الفرع الجديد الذي تم افتتاحه ف أغسطس ٢٠١٥.

- القوة التصريفية لقناة السويس:

المقصود بها عدد السفن التي يمكن عبورها القناة خلال فترة زمنية محددة ٢٤ ساعة وهناك عوامل تؤثر على الطاقة التصريفية تتمثل في الآتي:

- طول الأجزاء المزدوجة في المجرى الملاحي
- الوقت (الفاصل الزمني) بين السفن العابرة مما يسمح بالتوقف الآمن في حالة الطوارئ.

- كذلك سرعة السفن العابرة تتراوح بين ١٣ كم الى ١٤ كم/ في الساعة وذلك حسب نوع السفينة، وأن سرعة السفينة تؤثر على الطاقة التصريفية للقناة.

- المزيج من أنواع السفن العابرة بالقناة.

- أعداد القوافل العابرة للقناة يومياً، والدورة الزمنية للقوافل.

كما أن الطاقة التصريفية للسفن في القناة قبل عام ٢٠١٥ م كانت تستوعب حوالي

٨٢ سفينة يومياً، ونظراً للتطورات الحديثة والتكنولوجية التي حدثت في مجال النقل البحري للاستفادة من اقتصاديات الحجم (Economy Of scale) بإحلال السفن الأكبر حمولة بدل من تلك الأصغر حمولة وأن ذلك أدى إلى تزايد السفن العابرة مع تناقص أعدادها.

- وبالتالي فإن القناة كانت تواجه مشكلة محدودية زيادة أماكن الرباط والانتظار بالبحيرات الصغرى والكبرى بالنسبة للسفن كبيرة الحجم ذات الحمولة الكبيرة أنها لا تستوعب أكثر من (٨) سفن ذات غاطس أكبر من ٤٥ قدم ومن ثم فإن القناة تواجه مشكلة في حالة ما إذا كانت هناك زيادة في السفن القادمة من الشمال عن (٨) سفن وهنا يبقى بقائها في أماكن الانتظار في البحر المتوسط وبذلك يكون هناك تأثير على قناة السويس.

وبناء عليه فإن الأثر المترتب على ذلك أن الطاقة التصريفية العددية لقناة السويس في حاجة ضرورية للتطوير حتى يمكن استقبال أعداد السفن الكبرى التي تجاوزت طلبات العبور حدود الطاقة الحالية ومن ثم تم تنفيذ مشروع قناة السويس الجديدة.

ثانياً: نظام المرور بقناة السويس:

يتم مرور السفن بقناة السويس بنظام القوافل، والقافلة عبارة عن مجموعة من السفن تسير بسرعة منتظمة، والفواصل الزمنية بينها متساوية تقريباً لتجنب تصادم بين السفن في حالة توقف إحداها بصورة مفاجئة، وتعبّر السفن القناة من خلال ثلاث قوافل يومية وذلك طبقاً لجدول زمني محدد ويتراوح الفاصل الزمني بين كل سفينة وأخرى من (٤ دقيقة إلى ٢٥ دقيقة) ويرجع ذلك إلى حجم السفينة وحمولتها وسرعتها وقدرتها على التوقف المفاجئ وتبدأ القوافل الثلاثة في عبور القناة طبقاً للمواعيد المعلنة من أمن قناة السويس وهي على النحو التالي:

الأولى: من بورسعيد وتبدأ من الساعة الواحد صباحاً

الثانية: من بورسعيد وتبدأ من الساعة السابعة صباحاً

الثالثة: من السويس وتبدأ من الساعة السادسة صباحاً

أما قوافل السفن والناقلات التي تصل بعد انتهاء المواعيد المحددة فإنه يتم السماح بدخولهم الى منطقة الانتظار ببورسعيد بعد ساعتين بالنسبة للقافلة الأولى وساعة بالنسبة للقافلة الثانية وذلك بعد دفع رسوم إضافية قدرها ٥ في المائة من رسوم العبور المقررة على السفينة.

ثالثاً: الرسوم المقررة على السفن في قناة السويس:

تحدد رسوم المرور في قناة السويس في ضوء العوامل المحلية والعالمية بعد إجراء الدراسات اللازمة لذلك وتوجد عوامل تؤثر في سياسة التسعير الذي تتبناه كل منشأة.

وأن العوامل التي تؤثر على سياسة التسعير منها ما يلي:

- ما يتعلق بدرجة تميز الخدمة التي تقدمها المنشأة
- ما يتعلق بحالة السوق (درجة المنافسة للقناة)
- وأخيراً ما يتعلق بالظروف والعوامل الخارجية مثل الظروف الاجتماعية والقوانين السائدة وتوجد طرق متعددة لتسعير الخدمة البحرية وكل طريقة تختلف عن الأخرى.

المبحث الثالث

الوصف القانوني لحادثة جنوح السفينة إيفرغيفن في قناة السويس

تعتبر الحوادث التي تقع في الممرات والمضايق والخلجان المائية من أخطر الحوادث وبصفة خاصة جنوح السفينة بسبب ضيق الممر، ويرجع ذلك إلى ضيق الممر المائي، وأيضاً عدم علم والمأم القبطان بالعوائق الطبيعية والصناعية التي توجد في القناة؛ ولهذه الأسباب يكون الارشاد إجباري.

وفي هذا المبحث يتم تناول الموضوع كالتالي:

المطلب الأول: وقائع حادثة جنوح السفينة إيفرغيفن

المطلب الثاني: علاقة المرشد البحري بقبطان السفينة في قناة السويس

المطلب الثالث: التزامات المرشد وقبطان السفينة تطبيقاً على جنوح السفينة إيفرغيفن

المطلب الأول

وقائع حادثة جنوح السفينة إيفرغيفن

تقدم الوكيل الملاحي للسفينة إيفرغيفن بطلب يوم الاحد الموافق ٢١ مارس ٢٠٢١م لعبور قناة السويس ضمن قافلة الجنوب، وبتاريخ ٢٣ مارس ٢٠٢١م توقفت حركة الملاحة البحرية في قناة السويس المصرية، بسبب جنوح سفينة الحاويات "إيفرغيفن" والتي كانت ترفع علم دولة "بنما" حيث بلغت حمولة «إيفرغيفن» الإجمالية ٢٢٤ ألف طن، بينما كان طولها ٤٠٠ متر وعرضها ٥٩ متراً، وكانت متجهة من الصين إلى ميناء روتردام الهولندي والتي واجهتها عاصفة رملية قوية بلغت سرعتها ٥٠ كيلو متر في الساعة ٧:٤٥ من صباح يوم الثلاثاء ٢٣ مارس ٢٠٢١م، وكانت سرعة الرياح التي سجلت حينها درجة (٤٠ عقدة) ، تسببت من خلالها في فقدان القبطان السيطرة عليها، مما أدى الى انحراف هيكلها والذي أدى الى انحصار السفينة بين جانبي القناة، وأدى ذلك الى توقف الملاحة بالقناة بشكل تام، حيث أسفر ذلك عن تشكيل طابور طويل من السفن والتي تعطلت رحلاتها، ما يقرب من (٤٠٠) سفينة تنتظر حلاً لهذا الاغلاق، والتي رافقها توقف ما لا يقل عن ٢٥ سفينة أخرى في المراسى^(١).

الأمر الذي اقتضى تدخل السلطات المصرية إلى محاولة تعويم السفينة، ومحاولة انقاذ السفينة بكافة الطرق وبكافة الوسائل المتاحة ، وذلك حتى لا تتعطل التجارة الدولية التي تمر عبر هذا المضيق الهام، وبعد ستة أيام نجحت السلطات المصرية والفريق المشكل لإنقاذ السفينة في تعويم السفينة والذهاب بها في مكان آمن في

(١) <https://www.arabiaweather.com/ar/content/> ، راكان صالح عودة الشوابكة، مسئولية

الناقل البحري عن جنوح السفينة، أزمة سفينة إيفرغيفن في قناة السويس، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة عمان الأهلية، ٢٠٢٢م، ص ١٢.

منطقة البحيرات المرة بالإسماعيلية، وبناء على طلب الشركة المالكة بدأت المفاوضات مع هيئة قناة السويس واستمرت لاحدى عشر يوماً لم تسفر تلك المفاوضات إلى حل بين الطرفين لدفع الشركة التعويضات اللازمة عن الاضرار التي سببتها وهي مبالغ بملايين الدولارات، مما دفع السلطات المصرية إلى اتخاذ كافة الإجراءات القانونية ضد مالك السفينة، مما أثار مسألة كيفية اقتضاء الحق للدولة المصرية ممثلة في هيئة قناة السويس في إطار الحجز التحفظى على السفينة كتدبير وقى لحين حسم القضية أمام المحكمة المختصة المتمثلة في محكمة الإسماعيلية الاقتصادية، أو لحين الانتهاء من المفاوضات مع الشركة لدفع التعويضات المقررة عن الاضرار التي تسببت فيها، وبمقتضى الأمر الصادر من المحكمة بالحجز التحفظى على السفينة إيفرغيفن منعت الشركة المشغلة من التصرف في السفينة بأى طريقة، حيث ظلت السفينة في البحيرات المرة بالإسماعيلية تحت سلطة هيئة قناة السويس لحين سداد التعويضات المطلوبة منها، وأخيراً انتهت المفاوضات بنجاح ، صدر أمر برفع الحجز عن السفينة وعليه قامت السفينة بمغادرة قناة السويس بسلام^(١).

(١) د. إبراهيم محمد السعدى أحمد الشريعى ، بحث منشور، المجلة القانونية، جامعة القاهرة الخرطوم، مج ١٤ ، عدد ٧، التعليق حول الأمر الصادر عن محكمة الإسماعيلية الاقتصادية بالحجز التحفظى على السفينة إيفرغيفن في قناة السويس لسنة ٢٠٢١م، ٢٠٢٢م، ص ٢٠٣٩.

المطلب الثاني

علاقة المرشد البحري بقبطان السفينة في قناة السويس

إن علاقة المرشد البحري بقبطان السفينة تبدأ منذ أن يطلب قبطان السفينة الدخول الى القناة وطلب الارشاد، ومن لحظة استجابة المرشد لطلب القبطان بالإرشاد، فيبدأ المرشد بطلب معلومات وبيانات عن السفينة (أبعادها وعمقها وحمولتها) وكذلك معلومات أخرى تتعلق بالنواحي الفنية وبإمكانيات السفينة الملاحية، وبعد الانتهاء من تقديم تلك البيانات والمعلومات من القبطان للمرشد الملاحي، يأتي دور المرشد الملاحي الذي يتحدد في أنه مجرد مستشار للقبطان بحيث يقدم له النصح والمشورة وأن الرأي لقبطان السفينة أثناء تواجدها في منطقة الارشاد الإجباري، باعتبار أن المرشد لديه معلومات دقيقة ومفصلة عن العمق والرياح والتيارات والعوائق الطبيعية والصناعية الملاحية وظروف الميناء، حتى يتم السير فيه بالاتجاهات المختلفة^(١).

والمستفاد من ذلك أن القبطان له السيطرة الكاملة والسيادة على السفينة بحيث يتعين على القبطان أن يعمل على التزام أفراد الطاقم بإرشادات المرشد البحري، وذلك لأن أفراد الطاقم يأتمرون بأوامر القبطان لا المرشد، وأثناء ممارسة المرشد لعمله على متن السفينة فإن على القبطان أن يراقب المرشد وهو يدير مناورات السفينة كما يلاحظ سلوكه، كذلك على المرشد أن يتابع القبطان، لأن المرشد ما هو إلا مجرد دليل لا يحل محل القبطان في قيادة السفينة، بالتالي فإن قبطان السفينة لا بد أن يكون متواجدا على متن السفينة، فليس معنى وجود المرشد على متن السفينة أن يعفى القبطان من مسؤولياته، كما لا تتأثر سلطاته بوجوده، فإذا افترضنا أن القبطان قد تخلى عن القيادة للمرشد، فإنه يكون مسئولا عن كافة الأضرار التي تقع أثناء قيادة المرشد

(١) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٢م، ص ١٢٥

للسفينة، وأن هذا التخلي يعتبر خطأً جسيماً صادراً عن قبطان السفينة بحيث تقوم مسؤوليته ما لم يثبت انتفاء علاقة السببية بين تخلى القبطان عن القيادة للمرشد البحري وبين الأضرار^(١).

(١) د. ضرغام فاضل حسين العلى، المركز القانوني للمرشد، المرجع السابق، ص ١٨.

المطلب الثالث

التزامات المرشد وقبطان السفينة تطبيقاً على جنوح السفينة إيفرغيفن

تناولت غالبية التشريعات التزامات المرشد البحري في الموانئ البحرية ونصت عليها صراحة ومنها القانون المصري، وأن هذه الالتزامات عديدة إلا أن جميعها تدور حول التزامين أساسيين يمكن التعرض لها كالتالي:^(١)

أولاً: التزامات المرشد البحري في قناة السويس:

- إن أهم التزام رئيسي يقع على عاتق المرشد هو تقديم النصح والإرشاد للقبطان عند دخول السفينة الى الميناء أو خروجها منه أو التحرك في القنوات الملاحية، وأن ذلك يقتضى توجيه السفينة توجيهها سليماً وصحيحاً يحميها ويحمى الميناء وارصفتها ومبانيه من الاضرار، وذلك بأن يضع القبطان تحت تصرف المرشد السفينة محل الارشاد لما لديه من خبرات فنية ومعرفته بطبيعة الميناء والعوائق الطبيعية والصناعية، لتفادى القبطان المخاطر أثناء الملاحة بالميناء.

ولذلك ألزم المشرع المرشد بأن يجب طلب السفينة عند دخول السفينة منطقة الارشاد وذلك بمجرد رؤية المرشد للإشارة الخاصة بطلب الارشاد، أو عندما يتلقى اتصالاً لاسلكياً، أما إذا تعلق الأمر بمغادرة السفينة الميناء فعليه أن يتوجه في الوقت المحدد لها بأن تغادر.

وعليه أكدت محكمة النقض المصرية في حكم لها أن المرشد يقدم المشورة والنصح لقبطان السفينة وكذلك قانون التجارة رقم (٨) لسنة ١٩٩٨ م.

(١) مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان؛ د. هانى دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص ١٤٢.

حيث قضت محكمة النقض بالآتي:

" أن المقرر في قانون التجارة البحرية الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ أن يظل الربان أثناء قيام المرشد بعمله سيد السفينة وقائدها وأن المرشد مجرد ناصح يدلى بالرأي ولا يتولى تنفيذه. وهذا الأصل هو الذي تقوم عليه أحكام المسؤولية عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عملية الإرشاد والتي لها جملة وجوه تناولتها المواد من ٢٨٧ إلى ٢٩٠ من القانون سالف البيان، منها المسؤولية تجاه الغير عن الأخطاء التي تقع من المرشد أثناء عملية الإرشاد، والمسئول عن هذه الأخطاء هو مجهزة السفينة المخدومة لأن المرشد لا يحجب الربان فيظل الربان في نظر الغير قائد السفينة المسئول عن كل ما يقع من أخطاء في قيادتها أو إدارته.^(١)

وهنا يمكن الإشارة إلى أن التزام المرشد هو التزام ببذل عناية بما لديه من خبرة ومهنية واحتراف في هذا العمل، وإلا فإن المسؤولية تقوم في مواجهته إذا حدثت أية أضرار للسفينة أو للغير إذا كان هذا الضرر ناجماً عن إهماله في بذل العناية اللازمة المطلوبة منه، وبالتالي فإن المرشد ليس مطلوباً منه تحقيق نتيجة، بمعنى أنه غير ملزم بأن تصل السفينة إلى منطقة الارشاد سليمة، أو أن تخرج من منطقة الارشاد بسلامه، وإنما ملزم ببذل العناية اللازمة في تقديم النصح والإرشاد والتوجيه لتصل أو تخرج السفينة بسلام من منطقة الارشاد.

التزام المرشد بالقيام بمساعدة السفينة أو السفن المعرضة للخطر:

أشارت معظم التشريعات بإلزام المرشدين البحريين بتقديم المساعدة إلى السفن المعرضة لخطر محقق ومن بين هذه التشريعات القانون البحري المصري حيث نصت المادة (٢٨٤) منه على أنه:.....^(٢) "على المرشد أن يقدم مساعدته أولاً للسفينة التي تكون في خطر ولو لم يطلب منه ذلك"

(١) الطعن ٤١٣٢ لسنة ٨٩ ق جلسة ٤ / ٣ / ٢٠٢٠ مكتب فني ٧١ ق ٥٢ ص ٣٩٧.

(٢) القانون التجاري البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠م

كذلك ما أشارت اليه المادة (٦) بأنه " على المرشد أن يجيب طلب السفينة التي عهد إليه بإرشادها وعليه أن يقدم مساعدته للسفينة التي تكون في خطر متى تبين له الخطر المحقق بها وذلك بعد إخطاره والإذن له بذلك، وفي هذه الحالة يكون للمرشد الحق في مكافأة خاصة يحددها رئيس مجلس إدارة الهيئة." (١)

والمستفاد من هذين النصين أنه يجب على المرشد الالتزام بمساعدة السفن التي تكون في خطر محقق، حتى لو وجد التزام آخر فإن ذلك مقدما عليه لوجود الخطر حتى يعمل على زواله او الحد منه لأقل درجة ممكنه، حتى وإن لم يطلب منه ذلك ، والتدخل للمساعدة يبدأ عند ملاحظته للخطر الذي تتعرض له السفينة (الخطر المحقق)، ومقابل ما يقوم به المرشد من مساعدة السفن التي تتعرض للخطر المحقق يحق له صرف مكافأة خاصة يحددها رئيس مجلس إدارة الهيئة طبقا لنص المادة (٦).

ويعد الالتزام بمساعدة السفن التي تكون معرضه لخطر محقق خروجا على القواعد العامة؛ وذلك لأن القانون البحري خرج عن تلك القواعد التقليدية، نظرا لحجم المخاطر الهائلة التي تتعرض لها الأنفس والأموال في البحر، الأمر الذي يقتضى فرض يد العون والتكافل والذي يأبى أن يكون في إمكان شخص أن يقدم مساعدة وعونا لإنقاذ هذه الانفس والأموال وإزالة الخطر عنهم دون أن يتعرض هو لخطر يلحقه (٢).

(١) القانون رقم (٢٦) لسنة ١٩٨٩ م، بشأن تنظيم الارشاد بميناء الإسكندرية والدخيلة

(٢) مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه،

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان؛ د. هانى دويدار، الوجيز في القانون

البحري، المرجع السابق، ص

وتجدر الإشارة الى أن أول من أدخل هذا الالتزام الأدبي الى الالتزامات القانونية الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري الموقعة في بروكسل عام ١٩١٠م والتي نصت عليه في المادة الثامنة ومن بعده أخذته التشريعات المختلفة وأصبحت المادة الثامنة ضمن التشريعات الملزمة للارشاد البحري والتي ألزمت المرشد البحري بتقديم المساعدة للسفن التي تتعرض للخطر المحدق.

ثانياً: التزامات قبطان السفينة (إيفرغيفن) في قناة السويس:

وقبل البدء في عرض التزامات القبطان في قناة السويس وخاصة السفينة إيفرغيفن نلقى الضوء على المهام الفنية لقبطان السفينة وذلك بوصفه ممثلاً للمجهز.

المهام الفنية لقبطان السفينة

يعد قبطان السفينة مديراً فنياً للرحلة البحرية، ويجب عليه قيادة السفينة من ميناء القيام الى ميناء الوصول وذلك وفقاً لخط السير المرسوم، ولذلك فإنه يلتزم بتعليمات المجهز ويتبع تعليماته، وأن يكون متواصلاً معه واخطاره بأي إجراء غير عادي يحصل للسفينة، كما أنه لا يجوز تحت أي ظرف من الظروف أن يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى نهايتها او حتى وصول السفينة الى مرسى آمن، كما لا يجوز له ترك السفينة أو أن يأمر بتركها إلا في حالة خطر محقق وبعد أخذ رأي ضباطها، فإذا نوى أن يترك ويغادر السفينة وصرح له ضباط السفينة فإن في هذه الحالة يجب عليه إنقاذ الأموال والنقود وأوراق السفينة وأثمن البضائع إذا تيسر له ذلك^(١)

وقد جاء القانون المصري بمجموعة من الواجبات الفنية وذلك في المواد من

(١) د. على بابكر إبراهيم بابكر، مفهوم الربان كأحد أشخاص الملاحة البحرية في بعض التشريعات العربية، بحث منشور مجلة بحوث ودراسات العالم الاسلامي، جامعة ام درمان الإسلامية، معهد بحوث ودراسات العالم الاسلامي، ع ١٠، يناير، ٢٠١٣م، ص ١٨٢.

(١٠٢ - ١٠٤)، التي يلتزم بها قبطان السفينة ونوجزها في الآتى:^(١)

وقد جاءت المادة (١٠٢) بفقراتها من الأولى الى الثالثة تنص على الآتى:

١ - على ربان السفينة أن يمسك دفتر الحوادث الرسمي للسفينة ويقوم بتقييم هذا الدفتر ويتم التأشير عليه من الإدارة البحرية المختصة.

٢ - ويذكر في دفتر الحوادث الرسمي للسفينة الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر، ويشمل الدفتر بياناً بالجرائم والأفعال التي يرتكبها البحارة والمسافرون والعقوبات التأديبية التي وقعت عليهم والمواليد والوفيات التي حدثت في السفينة.

٣ - ويجب على ربان السفينة ذات المحرك أن يمسك دفترًا خاصًا بالآلات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التي أخذها عند السفر وما يستهلك منها يومياً وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة.

كما نصت المادة (١٠٣) من ذات القانون على " الربان خلال أربعة وعشرين ساعة من وصول السفينة الى الميناء المقصود أو المكان الذى رست فيه اختيارياً او اضطرارياً أن يقدم دفتر الحوادث الرسمي للسفينة الى الإدارة البحرية المختصة للتأشير عليه، ويكون التأشير عليه خارج جمهورية مصر العربية من القنصل او من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده.

وأخير نصت المادة (١٠٤) من ذات القانون على الآتى:

١ - إذا طرأت أثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة أو بالأشخاص الموجودين عليها أو بالشحنة وجب على الربان أن يعد تقريراً بذلك.

(١) القانون التجارى البحرى المصرى الجديد رقم (٨) لسنة ١٩٩٠م، المواد من (١٠٢-١٠٤)

٢- وعلى الربان أن يقدم تقريراً إلى الإدارة البحرية المختصة خلال أربعة وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء أو المرسى، ويقدم التقرير خارج جمهورية مصر العربية إلى القنصل أو السلطة المختصة عند عدم وجوده.

٣- وتتولى الجهة التي تسلمت التقرير تحقيقه بسماع أقوال البحارة والمسافرين إذا اقتضى الأمر ذلك وجمع المعلومات التي تساعد على الوصول إلى الحقيقة وتحرير محضر بكل ذلك، تسلم صورة منه إلى الربان. ويجوز في جميع الأحوال إقامة الدليل على خلاف ما جاء بالتقرير.

٤- ولا يجوز للربان فيما عدا حالة الضرورة القصوى أن يشرع في تفرغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور.

والمستفاد من النصوص السابقة أن التقرير الذي يقدمه ربان السفينة عند كل رحلة يقوم بها له حجية في اثبات الوقائع التي وقعت أثناء الرحلة وهو نص له ما يقابله في التشريعات الأجنبية، ويبرره أن الربان هو أقدر الأشخاص على الإدلاء ببيان صادق عن الحقيقة المطلوب اثباتها، لأنه يتم اختياره من طائفة معينة وبضمانات خاصة، لأنه يفترض فيه الصدق والأمانة إضافة إلى الضمانات الأخرى التي يتطلبها النص^(١).

التزامات قبطان السفينة (إيفرغيفن) في قناة السويس أولاً: قيادة السفينة والسيطرة عليها أثناء عملية الإرشاد

- إن من أهم الالتزامات التي تقع على عاتق ربان السفينة طلب الإرشاد وهو أن كل سفينة خاضعة لالتزام الإرشاد عليها قبل دخولها منطقة الميناء أو خروجها منه أو تحركها فيه أن ترفع على ساريتها الإشارة الخاصة بطلب الإرشاد (المرشد) أو أن يقوم بطلبه لاسلكياً فلا يجوز للسفينة دخول المنطقة أو التحرك فيها إلا بعد صعود المرشد على ظهر السفينة.

(١) د. علي جمال الدين عوض ، المرجع السابق، ص ١٣ .

كما أكدت المادة الثالثة^(١) من قانون تنظيم الارشاد في موانى الهيئة العامة لموانى البحر الأحمر على ما سبق ذكره.

وأيضاً نصت المادة (١١) من لائحة الملاحة وقواعد المرور لهيئة قناة السويس^(٢) على أنه يجب الاستعانة بالمرشد البحرى عند دخول القناة أو مغادرتها.

واستعانة الربان بالمرشد ليس اختيارياً لربان السفينة أو متروكا لاجتهاده ، بينما يجبر على طلب خدمات المرشد، وذلك حسبما ورد في نص المادة (١٢) من القانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥م على أنه "..... كل سفينة خاضعة لالتزام الارشاد لا تستعين بخدمات المرشد تلتزم - فضلا على أداء الرسم المقرر - بغرامة إضافية قدرها ٥٠٠٠ ج (خمسة آلاف جنية) إذا دخلت الميناء أو تحركت فيه".

وفي حالة المخالفة فقد فرض القانون عقوبة تقع على عاتق ربان السفينة وذلك حسب ما ورد في المادة رقم (١٣) من ذات القانون حيث نصت على الآتى " مع عدم الاخلال بالمادة السابقة، يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز سنتين وبغرامة لا تقل عن ألف جنية ولا تزيد على خمسة آلاف جنية أو بإحدى هاتين العقوبتين ربان كل سفينة خاضعة لالتزام الارشاد إذا دخل بالسفينة منطقة الارشاد أو تحرك فيها أو خرج منها دون الاستعانة بخدمات المرشد.

- أما فيما يتعلق بقيادة السفينة والسيطرة عليها وعدم التخلي عن قيادة السفينة فقد نصت المادة (٢٨٦) من قانون التجارة البحرية المصرى رقم (٨) لسنة ١٩٩٠م

(١) قانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥م، في شأن تنظيم الارشاد في موانى الهيئة العامة لموانى البحر الأحمر، ص ٤٤٠.

(٢) الصادرة في ديسمبر ٢٠٢٠م، وقد نص في المادة الثانية من المنشور على أن يبدأ العمل بها اعتباراً من يناير ٢٠٢١م

على أنه.... " تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها" ، وأن هذه من الصلاحيات التي يتمتع بها ربان السفينة وحده.

كما أكدت المادة (١١١ أ) على " أنه يتحمل الربان وحدهم المسؤولية عن جميع الأضرار أو الحوادث الناتجة عن الملاحة أو التعامل مع سفنهم بشكل مباشر أو غير مباشر في النهار أو الليل، وبالتالي يكون المرشد غير مسئول عن أي أضرار تحدث أو تقع أثناء المرور أو العبور بسبب إرشاده ونصحه لأن الربان أو نائبه هو المسئول الوحيد عن السفينة

ثانياً: الالتزام بقواعد الملاحة في منطقة الإرشاد

يعد ربان السفينة من أهم أشخاص الملاحة البحرية على ظهر السفينة، ويرجع ذلك إلى تمتع الربان بسلطات واسعة ممنوحة له بموجب القانون وأيضا العرف البحري، حيث يكون الربان ممثلاً للسلطة العامة على السفينة، كما أنه ينوب عن المجهز في رعاية مصالحه التجارية الناتجة عن الرحلة أو المتعلقة بالسفينة، الى جانب إدارته للسفينة فنياً، وبالتالي فإن واجبات ومسئوليات الربان متعددة ومختلفة فهو ممثل صاحب السفينة ويتحمل المسؤولية الكاملة عن سلامة ملاحة السفينة.

ووفقاً لنص المادة (١٤) من قانون تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر على أنه " يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز شهراً أو بغرامة لا تقل عن مائة جنيه ولا تزيد عن ثلاثمائة جنيهة قائد السفينة أو الوحدة - التي ورد بيانها في الفقرة الثانية من المادة (١) من هذا القانون - الذي لا يلتزم بالقواعد الخاصة بالملاحة في مناطق الإرشاد بالميناء أو يقوم بالرسو على أحد الأرصفة غير المخصصة لذلك أو الرسو دون التصريح له من هيئة الميناء".

المبحث الرابع

المسؤولية المدنية للمرشد وقبطان السفينة تطبيقاً على جنوح السفينة إيفرغيفن

لا شك بأن المسؤولية المترتبة على تنفيذ عملية الارشاد البحري، قد ينتج عنها الحاق الضرر بالسفينة محل الارشاد أو البحارة أو الميناء أو الغير، وطبقاً للقواعد العامة أن كل خطأ سبب ضرراً وجب التعويض.

وفي هذا المبحث يتم تناول المسؤوليات التي تقع على أطراف العلاقة العقدية في حالة المخالفة والعقوبات التي فرضها القانون على من يخالف نظام الارشاد البحري. ولما كانت عملية الارشاد تتم في ظروف صعبة وأجواء مناخية أحيانا تكون غير مستقرة وقد تؤدي الى حدوث تصادم أو جنوح للسفينة التي ترغب في عبور الميناء او الخروج منه، كما أن المسؤولية الناتجة عن عملية الارشاد تختلف عن حكم القواعد العامة فقد نظم المشرع المصري المسؤولية الناتجة عن الأضرار التي تحصل عند تنفيذ عملية الارشاد البحري والدعاوى والعقوبات في المواد من (٢٨٧ الى ٢٩١) من قانون التجارة البحرية رقم (٨) لسنة ١٩٩٠م وأيضاً في المواد (٧ الى ١٨) من قانون تنظيم الارشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر.

وعليه تم تقسيم المبحث كالتالي:

المطلب الأول: المسؤولية عن الاضرار التي أصابت الغير الناتجة عن جنوح السفينة

إيفرغيفن

المطلب الثاني: مسؤولية قبطان السفينة إيفرغيفن عن جنوح السفينة بقناة

السويس

المطلب الأول

المسئولية عن الأضرار التي أصابت الغير الناتجة عن جنوح السفينة إيفرغيفن

أشارت المادة رقم (٤) على أنه " يكون تعيين المرشدين وتحديد مرتباتهم وبدلاتهم ومكافأاتهم وسائر أوضاعهم الوظيفية وفقاً للقواعد التي تصدر بها لائحة من مجلس إدارة الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر وذلك دون التقيد بالنظم والقواعد الحكومية"^(١).

وبمقتضى هذه المادة يعتبر المرشد البحري موظفاً عاماً، وتابعاً لهيئة قناة السويس، وحيث أنه بصفته موظفاً عاماً فإنه يلتزم بتعليماتها الإدارية والأوامر الصادرة من رؤسائه وهو مسئول تأديبياً إذا خالف الأوامر والتعليمات، وبالرغم من أنه كذلك فإنه لا يعنى أن الهيئة العامة لقناة السويس تتحمل أية مسئولية عما حدث عن هلاك أو ضرر بسبب عمل المرشد أثناء تنفيذ عملية الارشاد، لأن تنفيذ المناورات تكون التبعية في هذه الفترة قد انتقلت من هيئة الارشاد الى مجهز السفينة وكأنه انسلخ في هذه الفترة من رقابة سلطة الميناء وانتقل عمله الى المجهز، وتظل الهيئة التي يعمل بها مسئولة عنه مسئولية المتبوع عن أعمال تابعة إذا ما توفرت شروطها^(٢).

وهذا ما أكدته محكمة النقض المصرية بقولها " إن المرشد البحري يعتبر أثناء عملية الارشاد تابعاً لمجهز السفينة الذي يمارس سلطة الرقابة والتوجيه بواسطة ربانه، وذلك بالرغم من أنه لا تكون له حرية اختيار المرشد وانما يكون مفروضاً عليه"^(٣) كما أكدت في حكم حديث أقر مسئولية المجهز وإخلاء مسئولية الميناء عنه في فترة عمله^(٤).

(١) القانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥م، بشأن تنظيم الارشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر.

(٢) أ. عائشة طويسات، مركز المركز القانوني للمرشد، المرجع السابق، ٧٨ وما بعده.

(٣) مجلة القضاء، س ٢١، ١٤، نقض ملني، الطعان، ٦، ٥٥، ق، جلسة ٢٣-٦-١٩٨٧م، ص ١٥٠١.

(٤) الطعن ٤١٣٢ لسنة ٨٩ ق جلسة ٤ / ٣ / ٢٠٢٠ مكتب فني ٧١ ق ٥٢ ص ٣٩٧.

مدى مسؤولية المرشد البحري والقبطان عن جنوح السفينة دراسة تطبيقية على جنوح السفينة "إيفرغيفن" (٣٧٣٢)

فإذا أمعنا النظر في جنوح السفينة إيفرغيفن يمكن أن نتناول المسؤولية عن الأضرار التي أصابت الغير الناتجة عن جنوح السفينة إيفرغيفن (فرع أول)، المسؤولية عن الأضرار التي أصابت هيئة قناة السويس الناشئة عن جنوح السفينة إيفرغيفن (فرع ثان)

الفرع الأول

المسئولية عن الأضرار التي أصابت الغير الناتجة عن جنوح السفينة إيفرغيفن

إن حادثة جنوح السفينة إيفرغيفن بالمجرى الملاحي بهيئة قناة السويس قد تسبب هذا الجنوح في توقف الحركة الملاحية بالهيئة توقف تام لمدة ستة أيام اعتباراً من ٢٣-٣-٢٠٢١م، حيث تأخرت أعداد كبيرة من السفن دخول القناة كما تأثر أصحاب تلك البضائع عن التأخير الذي حدث سواء للسفن المنتظرة للدخول أو التي أخذت طريقاً آخر يأخذ وقتاً أكبر للوصول الى ميناء الوصل، أو أصحاب البضائع التي على متن السفينة إيفرغيفن نفسها والتلفيات التي حدثت للغير وذلك بشأن العلاقة التي تربط مجهزة السفينة بالمرشد البحري أو هيئة قناة السويس وهم أكثر المتضررين نتيجة تأخر بضائعهم في مواعيدها وذلك يرجع الى الحكم الصادر بموجب الأمر التحفظي الصادر عن حكم محكمة الاسماعيلية الاقتصادية في الاستئناف رقم ٣٥ لسنة ١٤ ق اقتصادي الدائرة الاستئنافية بتاريخ ٢٣-٥-٢٠٢١م والدعوى رقم ٢٣ لسنة ١٤ ق اقتصادي الدائرة الاستئنافية. حيث ظل الحجز التحفظي حتى بعد انقضاء السفينة إيفرغيفن إلى أن تم الافراج عنها وذلك أدى إلى ضرر كبير لأصحاب البضائع الموجودة على ظهرها نتيجة تعويم السفينة لانقائها وعودة المجرى الملاحي لطبيعته للعمل اليومي.

وفي هذه المسألة أشارت المادة (٢٨٧) من قانون التجارة البحرية رقم (٨) لسنة ١٩٩٠م، الى أنه.... " يسأل مجهزة السفينة عن الأضرار التي تلحق بالغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد في تنفيذ عملية الارشاد"، وبمقتضى هذه المادة فإن مجهزة السفينة يكون مسئولاً عن الأضرار التي تلحق بالغير بسبب أخطاء المرشد مهما كانت درجة الخطأ، كما أن المادة (٢٨٦) من قانون التجارة البحرية رقم (٨) لسنة ١٩٩٠م نصت على " تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله

عليها، وبناء على النصين السابقين فإن المرشد البحري لا يسأل عن الأضرار التي تقع على الغير وإنما ربان السفينة يسأل عن الأضرار التي تقع على الغير كون ذلك الأخير هو قائد السفينة والذي يتحكم بإدارتها.

ولما كان المرشد البحري تابعاً لمجهز السفينة أثناء تنفيذ عملية الإرشاد وذلك على أساس مسئولية المتبوع عن أعمال تابعه.

حيث أكدت محكمة النقض المصرية^(١) في حكم لها بأن المرشد. تبعيته للمجهز حال قيامه بعملية إرشاد السفينة ولو كان الإرشاد إجبارياً. علاقة التبعية. مناطها. أن تكون للمتبوع سلطة فعلية في إصدار الأوامر للتابع في طريقة أداء عمله وفي الرقابة عليه في تنفيذ هذه الأوامر ومحاسبته حتى ولو لم يكن حراً في اختيار تابعه م ١٧٤ ق مدني. اتفاق ذلك مع قواعد المصادمات البحرية بمعاهدة بروكسل م ٥ من المعاهدة. مؤداه. ممارسة المجهز لسلطة الرقابة والتوجيه على المرشد بواسطة ربانه. انسلاخ المرشد في فترة مباشرته نشاطه على ظهر السفينة عن الجهة التي يتبعها أصلاً. عدم مساءلة تلك الجهة عن الأخطاء التي تقع منه في تلك الفترة. مسئولية مالك السفينة أو مجهزها عن التصادم الحاصل بسبب خطأ المرشد دون الجهة التابع لها المرشد. علة ذلك. م ٨٠، ٩٥، ٢٨٦، ٢٨٧، ٢٩٨، من ق ٨ لسنة ١٩٩٠.

" يعتبر المرشد أثناء تأدية عمله على السفينة تابعاً للمجهز فيسأل المجهز مسئولية المتبوع عن أعمال تابعة ولو كان الإرشاد إجبارياً وليس في هذا خروجاً على الأحكام المقررة في القانون المدني في شأن مسئولية المتبوع، ذلك أن الفقرة الثانية من المادة ١٧٤ منه تقضي بأن رابطة التبعية تقوم ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه متى

(١) (الطعن رقم ٤١٣٢ لسنة ٨٩ ق، جلسة ٤ / ٣ / ٢٠٢٠ م، مكتب فني (سنة ٧١ - قاعدة ٣٤ -

كانت له عليه سلطة فعلية في رقابته وتوجيهه والمجهز يمارس سلطة الرقابة والتوجيه على المرشد بواسطة ربانه وقد قررت القاعدة المتقدمة معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية والتي وافقت مصر عليها، وصدر مرسوم بالعمل بأحكامها إذ تقضى المادة الخامسة منها ببقاء مسؤولية السفينة في حالة ما إذا حصل التصادم بسبب خطأ المرشد ولو كان الإرشاد إجبارياً بما مؤداه أن المرشد ينسلخ في الفترة التي يباشر فيها نشاطه على ظهر السفينة عن الجهة التي يتبعها، وعلى ذلك لا تسأل هذه الجهة عن الأخطاء التي تقع منه في تلك الفترة، وبذلك يكون المشرع قد وازن بدقة في اختيار الحلول التي انتهجها لتحديد مسؤولية كل من مالك السفينة أو مجهزها والربان أو المرشد كل في مجال عمله وحدود مسؤوليته. بأن جعل مالك السفينة أو مجهزها مسؤولاً عن تعويض أي ضرر يصيب الغير من جراء أخطاء تابعة ومن بينهم المرشد باعتبار أن عائد عمل المرشد يعود في المقام الأول إلى السفينة التي يرشدها، وتبعاً لذلك فإن الأخذ بعدم مسؤولية الهيئة التابع لها المرشد خلال فترة أدائه لعمله على السفينة واعتباره أثناء ذلك تابعاً لمالكها أو مجهزها وهو ما يتفق وطبيعة العلاقة القانونية الناشئة بينهما وانتقال السلطة الفعلية على المرشد وتبعته أثناء أدائه عمله على السفينة للربان الذي يمثل مالك السفينة ليصير تقرير المسؤولية المدنية للمالك ومجهزها عن الأخطاء التي يقترفها المرشد على نحو ما تناولته نصوص المادتين ٨٠، ٢٨٧ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٨٠. غير مناقض لقواعد مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعة ولا يستبعد تطبيق القواعد المنظمة لها في القانون المدني، وكل ما سعى إليه المشرع بهذا التنظيم هو إيجاد ذمة مالية مليئة يستطيع المضرور اقتضاء التعويض المستحق له منها وقد راعي المشرع في كل ذلك تحقيق التوازن بين مصلحة السفينة المخدومة والمصلحة العامة

في المحافظة على المجاري الملاحية باعتبارها أحد المرافق العامة ذات الأهمية وعصب التجارة الدولية وضمان استمرار سير الملاحة فيها بانتظام واضطراد وما سلكه القانون المصري في هذا الشأن ليس بدعا بين الدول إذ انتهجت العديد من الدول ذات المنحى، كما أن من تلك الأحكام يدخل في نطاق السلطة التقديرية للمشرع في مجال تنظيم الحقوق وذلك بوضعه الضوابط الحاكمة للعلاقة بين أطرافها سواء في ذلك المرشد أو مالك السفينة ومجهزها وكذا الهيئة العامة للموانئ أو هيئة قناة السويس، ملتزمة بالمعايير التي تكفل تحقيق التوازن بين المصالح المختلفة، ودون ما خروج على مبدأ خضوع الدولة للقانون أو إعفاء من التقيد بأحكامه لأي من أطراف تلك العلاقة. والنص في المادة ٨٠ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بشأن إصدار قانون التجارة البحرية على أن "يسأل مالك السفينة أو مجهزها مدنيا عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود سلطاته القانونية"، والنص في المادة ٩٥ من ذات القانون "على الربان أن يتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها الموانئ أو المراسي أو الأنهار أو خروجها منها أو أثناء اجتياز الممرات البحرية وكذلك في جميع الأحوال التي تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان الربان ملزما بالاستعانة بمرشد"، كما أن النص في المادة ٢٨٦ من ذات القانون "تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها"، والنص في المادة ٢٩٨ من ذات القانون "تترتب المسؤولية المنصوص عليها في هذا الفصل ولو وقع التصادم بخطأ المرشد ولو كان الإرشاد إجباريا وذلك مع عدم الإخلال بالقواعد العامة في المسؤولية".

وقضت المحكمة الدستورية في حكم لها في واقعة السفينة "ويستا" المالطية

الجنسية والمملوكة للمدعى الثاني ، وأثناء قيادته للسفينة المذكورة بتاريخ ٣١ / ١ / ٢٠٠١ ، مستعيناً بأحد مرشدي هيئة قناة السويس لدخول ميناء السويس ، والوقوف بمرسى الناقلات بغاطس الميناء ، وخلال عملية " التراكي " اللازمة للوقوف ، اصطدمت مقدمة السفينة بمنصة الشحن الجديدة المملوكة لشركة السويس لتصنيع البترول ، فأحدثت بها التلفيات المبينة بالأوراق ، مما حدا بالشركة المذكورة إلى تقديم الطلب رقم ٧ لسنة ٢٠٠١ إلى السيد المستشار رئيس محكمة السويس الابتدائية لتوقيع حجز تحفظي على السفينة يقابل تعويض مبدئي حددته بمبلغ مائة وخمسة وعشرين ألف دولار أمريكي ، فأمر بتوقيع الحجز بتاريخ ٤ / ٢ / ٢٠٠١ ، ثم اتبعته الشركة المذكورة بإقامة الدعوى الموضوعية رقم ١١ لسنة ٢٠٠١ تجارى بحرى السويس ، بطلب تثبيت الحجز التحفظي وتحديد الدين ، الذى حددته الشركة بمبلغ مائتين وخمسين ألف دولار أمريكي . وقد أحالت المحكمة الدعوى إلى خير ، خلص في تقريره إلى ثبوت وقوع الحادث مقدراً تكاليف إصلاح منصة الشحن بمبلغ ستمائة وأربعين ألف جنيه مصري ، ولم يحدد خطأ أطراف الحادث كلا على حده . ودرءاً لهذه المطالبة ، قرر المدعيان أن الحادث وقع أثناء عملية " التراكي " بخطأ المرشد ، وأن المرشد تابع لهيئة قناة السويس ، وهو أحد موظفيها العموميين ، ومن ثم تثبت في مسؤليتهما عن الحادث . ودفعاً بعدم دستورية نص المادتين (٨٠ و ٢٨٧) من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ المانعتين من مسؤولية المرشد وهيئة قناة السويس .

وفيها قضت المحكمة وحيث إن الأصل المقرر في قانون التجارة البحرية الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، أن يظل الربان أثناء قيام المرشد بعمله سيد السفينة وقائدها ، وأن المرشد مجرد ناصح يدلى بالرأي ولا يتولى تنفيذه . وهذا الأصل هو

الذي تقوم عليه أحكام المسؤولية عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عملية الإرشاد ، والتي لها جملة وجوه تناولتها المواد (من ٢٨٧ إلى ٢٩٠) من القانون المشار إليه ، منها المسؤولية تجاه الغير عن الأخطاء التي تقع من المرشد أثناء عملية الإرشاد ، والمسئول عن هذه الأخطاء هو مجهزة السفينة المخدومة ، لأن المرشد لا يحجب الربان ، في ظل الربان في نظر الغير قائد السفينة المسئول عن كل ما يقع من أخطاء في قيادتها أو إدارتها ، كما أن المرشد يعتبر أثناء تأدية عمله على السفينة تابعاً للمجهز ، فيسأل المجهز مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه ، ولو كان الإرشاد إجبارياً . وليس في هذا خروجاً على الأحكام المقررة في القانون المدني في شأن مسؤولية المتبوع ، ذلك أن الفقرة الثانية من المادة ١٧٤ منه تقضى بأن رابطة التبعية تقوم ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقبته وتوجيهه ، والمجهز يمارس سلطة الرقابة والتوجيه على المرشد بواسطة ربانه ، وقد قررت القاعدة المتقدمة معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية والتي وافقت مصر عليها وصدر مرسوم بالعمل بأحكامها ، إذ تقضى المادة الخامسة منها ببقاء مسؤولية السفينة في حالة ما إذا حصل التصادم بسبب خطأ المرشد ، ولو كان الإرشاد إجبارياً . بما مؤداه أن المرشد ينسلخ في الفترة التي يباشر فيها نشاطه على ظهر السفينة عن الجهة التي يتبعها أصلاً ، وعلى ذلك لا تسأل هذه الجهة عن الأخطاء التي تقع منه في تلك الفترة " (١) .

ووفقاً لنص المادة (٧) حيث نصت على " لا تتحمل الهيئة أية مسؤولية عما يحدث من هلاك أو ضرر بسبب عمل المرشد، وتسرى في شأنه أحكام المادة ٢٨٧ من قانون التجارة البحرية الصادر بالقانون رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ م.

(١) القضية رقم ٢٥ لسنة ٢٨ ق "دستورية" جلسة ٧ / ١١ / ٢٠١٠ م.

وفيما عدا حالة الخطأ الجسيم من المرشد تكون السفينة مسؤولة أيضاً.....^(١) ونخلص الى أن مجهز السفينة (مالك السفينة) إيفرغيفن يسأل طبقاً لما ورد من نصوص في القانون المصرى التي أوردناها تجاه الغير وذلك عن الأضرار التي لحقت الغير نتيجة جنوح السفينة المذكورة داخل قناة السويس، حتى وان كان المرشد البحرى سببا في وقوع الحادث أثناء تنفيذه عملية الارشاد، وبذلك يكون المشرع المصرى أضفى الحماية القانونية حيث أولى المصلحة العامة في المحافظة على المجرى الملاحي، وأيضاً حصن المرشدين البحريين التابعين لهيئة قناة السويس من المسؤولية عن الاضرار التي تلحق بالغير نتيجة الأخطاء التي تحدث أثناء عملية الارشاد.

(١) القانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥م، في شأن تنظيم الارشاد في موانئ الهيئة العامة لموانى البحر

الفرع الثاني

المسئولية عن الأضرار التي أصابت هيئة قناة السويس الناشئة عن جنوح السفينة إيفرغيفن

وبالرجوع إلى المادة رقم (٧) والتي نصت على " لا تتحمل الهيئة أية مسئولية عما يحدث من هلاك أو ضرر بسبب عمل المرشد، وتسرى في شأنه أحكام المادة ٢٨٧ من قانون التجارة البحرية الصادر بالقانون رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ م.

وفيما عدا حالة الخطأ الجسيم من المرشد تكون السفينة مسئولة أيضا....."^(١) ويستفاد من نص المادة المذكور أن المشرع المصري قد أعفى المرشدين البحريين من المسئولية الشخصية إلا في حالة الخطأ الجسيم حسبما ورد نصاً في متن المادة المذكورة، إلا إذا توافرت أركان المسئولية في حق المرشد بأن ارتكب خطأ جسيم أثناء تنفيذ العملية بأن خالف القوانين واللوائح والتعليمات وقواعد المهنة أو الإهمال والرعونة أو انحراف عن خطأ السير الواجب اتباعه بدون مبرر مشروع أو لو زود الربان بمعلومات خاطئة عن مسالك وممرات القناة أو أعماق المياه أو امتنع عن تنفيذ أوامر ربان السفينة المخدومة أو قام بمخالفتها.

فإذا توافرت جل هذه الصور من الخطأ في السلوك ونتج عنها الحاق الضرر كجنوحها أو ارتطامها أو تحطيم منشآت أو رصيف الميناء أو التصادم بالسفينة أو عائمة أخرى وإتلاف أجزاء منها أو غرقها أو انسكاب زيت منها نتج عنه تلوث في البحرية، فإنه في كل هذه الحالات قد توافرت شروط وأركان المسئولية، وعلى ذلك فإن المرشد مسئول طبقاً للمسئولية التقصيرية وهذه المسئولية لا تقوم إلا إذا توافرت أركانها وأثبتها المضرور في حق تابعه^(٢).

(١) القانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ م، في شأن تنظيم الارشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر.

(٢) أ. عائشة طويسات، مركز المركز القانوني للمرشد، المرجع السابق ٧٥ وما بعده.

المطلب الثاني

مسئولية قبطان السفينة عن الجنوح تطبيقاً على جنوح السفينة إيفرغيفن

نتناول في هذا المطلب الأساس القانوني لمسئولية قبطان السفينة إيفرغيفن (فرع أول)، ثم مسؤولية قبطان السفينة عن الأضرار التي أصابت السفينة في ضوء جنوح السفينة إيفرغيفن.

الفرع الأول

الأساس القانوني لمسئولية قبطان السفينة

بالرجوع الى المادة (٢٨٦) من القانون رقم (٨) لسنة ١٩٩٠م يتبين أن هذه المادة هي الأساس القانوني لمسئولية قبطان السفينة حيث نصت على " تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها".

والمستفاد من هذه المادة أن المشرع المصرى ألزم ربان السفينة أن يتولى قيادة السفينة وإدارتها، أثناء عملية تنفيذ الارشاد وبوجود المرشد على ظهر السفينة وألا يتخلى عن قيادتها عند دخول القناة أو الموانى البحرية أو الخروج منها وفي أي حال فإن الربان هو المسئول عن السيطرة على قيادة السفينة أثناء الرحلة أو عند دخول الممرات والخروج منها.

كما أن المادة ١١ من لائحة الملاحة وقواعد المرور بقناة السويس، ألزمت أيضا أن الربان وحده هو المسئول عن قيادة السفينة والسيطرة عليها، وأن عمل المرشد يقتصر على النصح والإرشاد فقط ، ويحق لربان السفينة الخيار في أن ينفذ تلك النصائح والارشادات والتوجيه أو أن يمتنع عنها دون أن يجبر عليها.

كما قضت محكمة النقض المصرية بأن "الأصل مسؤولية ربان السفينة عن الأضرار التي تحدث تجاه الغير من المرشد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد. م ٢٨٧ إلي ٢٩٠ من ق ٨ لسنة ١٩٩٠م.

المقرر في قانون التجارة البحرية الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ أن يظل الربان أثناء قيام المرشد بعمله سيد السفينة وقائدها وأن المرشد مجرد ناصح يدلى بالرأي ولا يتولى تنفيذه. وهذا الأصل هو الذي تقوم عليه أحكام المسؤولية عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عملية الإرشاد والتي لها جملة وجوه تناولتها المواد من ٢٨٧ إلى ٢٩٠ من القانون سالف البيان منها المسؤولية تجاه الغير عن الأخطاء التي تقع من المرشد أثناء عملية الإرشاد والمسئول عن هذه الأخطاء هو مجهز السفينة المخدومة لأن المرشد لا يحجب الربان فيظل الربان في نظر الغير قائد السفينة، المسئول عن كل ما يقع من أخطاء في قيادتها أو إدارتها^(١).

وبإنزال ما سبق من أسس قانونية وأحكام محكمة النقض المصرية والمحكمة الدستورية العليا على جنوح السفينة إيفرغيفن، كما يتبين وقائع الدعوى التي نظرتها المحكمة الاقتصادية بالإسماعيلية أن ربان السفينة " إيفرغيفن " يعد مسئولاً عن جنوح السفينة وما ترتب عليها من أضرار؛ لأنه كان مخيراً وليس مجبراً على الأخذ بإرشادات وتوجيه المرشد البحري من عدمه، وأيضا كان خطأه مستغرقاً لخطأ المرشد، وهذا ما أكدت عليه المادة (٨٠) من قانون التجارة البحرية رقم (٨) لسنة ١٩٩٠م حيث أكدت على أن " يسأل مالك السفينة أو تجهزها مدياً عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود سلطاته القانونية "

وأخيراً أكدت المادة رقم (٨١) من ذات القانون عن تحديد مسؤولية الربان عن كافة الأضرار المادية والبدينية التي لحقت بالممر الملاحي بهيئة قناة السويس.

(١) الطعن ٤١٣٢ لسنة ٨٩ ق جلسة ٤ / ٣ / ٢٠٢٠ مكتب فني ٧١ ق ٥٢ ص ٣٩٧.

الفرع الثاني مسئولية قبطان السفينة عن الأضرار التي أصابت السفينة تطبيقاً على جنوح السفينة إيفرغيفن

يتبين من نص المادة (٢٩٠) من قانون التجارة البحرية رقم (٨) لسنة ١٩٩٠م، حيث نصت على أنه لا يسأل المرشد عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها، ومن ثم فإن مجهز السفينة يتحمل المسؤولية كاملة عن الأضرار التي لحقت سفينته بسبب خطأ المرشد.

كذلك ما جاءت به المادة (١١ / ٢ / D)، من لائحة الملاحة وقواعد المرور بقناة السويس^(١)

فإن من واجبات المرشد أن يعطى النصائح حول مناورة السفينة لتوجيهها فقط دون أن يتدخل في إدارة السفينة وقيادتها، وبالتالي إذا أخطأ المرشد في تنفيذ عملية الارشاد فإن خطأ الربان يستغرق خطأ المرشد مما يقتضى قيام المسؤولية في حق ربان السفينة؛ لأنه كان مخيراً بين أن يأخذ أو يرفض نصائح أو توجيهات وتعليمات المرشد من عدمه. بالرجوع الى المادة (٢٨٦) من القانون رقم (٨) لسنة ١٩٩٠م يتبين أن هذه المادة هي الأساس القانوني لمسئولية قبطان السفينة حيث نصت على أنه.... " تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها". والمستفاد من هذه المادة أن المشرع المصري ألزم ربان السفينة أن يتولى قيادة السفينة وإدارتها، أثناء عملية تنفيذ الارشاد وبوجود المرشد على ظهر السفينة وألا يتخلى عن قيادتها عند دخول القناة أو الموانئ البحرية أو الخروج منها وفي أي حال فإن الربان هو المسئول عن السيطرة على قيادة السفينة أثناء الرحلة أو عند دخول الممرات والخروج منها.

(١) الصادرة في ديسمبر ٢٠٢٠م، وقد نص في المادة الثانية من المنشور على أن يبدأ العمل بها

اعتباراً من يناير ٢٠٢١م

طبقاً لنص المادة (١/٥) من اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨م على أن مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة أو هلاكها على أساس الخطأ المفترض حيث نصت المادة (١/٥)، على أن يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن هلاك البضاعة أو تلفها وكذلك الضرر الناشئ عن التأخير في تسليمها إذا كان الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير قد وقع أثناء وجود البضاعة في عهدة الناقل على النحو المشار إليه في المادة (الرابعة)، ما لم يثبت الناقل عكس ذلك بإثبات أنه قد اتخذ هو وتابعوه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر.

وبمقتضى نص المادة (٤) يكون الناقل البحري مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء وجودها في عهده دون أن يلزم المتضرر بإقامة الدليل على خطأ الناقل، لكن للناقل نفى قرينة الخطأ ودفع مسؤوليته بإثبات اتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع الضرر، أن التزام الناقل البحري في ظل قواعد هامبورغ هو التزام ببذل عناية لا تحقيق نتيجة، وأن أساس المسؤولية هو الخطأ المفترض وليس المسؤولية المفترضة، خلافاً لاتفاقية بروكسل التي أسست مسؤولية الناقل على أساس المسؤولية المفترضة، فبعد أن كان الناقل لا يستطيع دفع مسؤوليته إلا بإثبات مسؤولية السبب الأجنبي الذي أدى إلى إحداث الضرر، أصبح يمكنه دفع مسؤوليته بإثبات أنه قد اتخذ هو وتابعيه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لمنع حدوث الضرر وهو الأمر الذي يعد سيراً على الناقل ولا يوفر الحماية الكافية للشاحنين والمرسل اليهم كما كانت تحققها لهم اتفاقية بروكسل ١٩٢٤م^(١).

بينما أرسى اتفاقية روتردام عام ٢٠٠٨م شرطين مانعين في غاية الأهمية منها ".....تبدأ مسؤولية الناقل منذ استلامه البضاعة وحتى تسليم البضاعة للمرسل إليه،

(١) أ. مروان منصور زايد، بحث منشور بعنوان: تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري (منذ اتفاقية بروكسل ١٩٢٤م حتى قواعد روتردام ٢٠٠٨م)، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، ٢٠٢١م، ص ١٧ وما بعدها.

وهي قواعد عامة سارية في اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ.

حيث تميزت هذه الاتفاقية عن غيرها بقيام مسئولية الناقل المفترضة عن تلف البضاعة أو هلاكها أو تأخيرها، بحيث لا يستطيع دفع المسئولية عن نفسه إلا بإثبات القوة القاهرة أو السبب الأجنبي الذي لا يدل له فيه أو إثبات عدم ارتكابه خطأً ويستطيع المدعى إثبات خطأ الناقل الجسيم أو انتفاء القوة القاهرة التي يدعى بوجودها الناقل وقد حددت المادة (٣/١٧) من الاتفاقية الأسباب والاحوال التي يستطيع الناقل الدفع بها كدليل على عدم ارتكاب خطأً من جانبه؛ كالقضاء والقدر ومخاطر البحار أو المياه الأخرى..... أو الاجراءات التي تقوم بها سلطات الموانئ وغيرها.

وبناء على هذه الاتفاقية فإن أساس المسئولية وفقاً لأحكام الاتفاقية هو الخطأ المفترض في جانب الناقل ولا يستطيع الناقل التخلص من المسئولية إلا بإثبات عدم ارتكابه خطأً أو القوة القاهرة أو السبب الأجنبي الذي لا يدل له فيه ولا تقتصر مسئولية الناقل على الأفعال التي يقوم بها فحسب، وإنما يسأل أيضاً بمقتضى أحكام هذه الاتفاقية عن الأفعال التي يقوم بها الأطراف الذين ينفذون عقد النقل البحري، وعن أشخاص الملاحة البحرية، وكذلك عن أفعال الموظفين الذين يتبعون للناقل أو الطرف المنفذ لعقد النقل البحري^(١)

نستخلص من كل ما سبق أن ربان السفينة ايفرغيفن الجانحة هو المسؤول عن جنوحه، وعن الاضرار التي لحقت بالغير وكذلك التي لحقت بالقناة والتي لحقت بالسفينة. وفقاً لما تفتضيه القوانين والاتفاقيات والمعاهدات الدولية .

(١) د. درويش عبدالله درويش، د. عدنان بن صالح العمر، القاضي حسنى صالح العمارين، شرح القانون البحري والجوى السعودى، فى ضوء النظام البحرى التجارى الجديد ونظام الطيران المدنى وأحدث الاتفاقيات الدولية البحرية والجوية، ط٤، ٢٠٢٠م - ٢٠٢١م، ص ٢٦٠ وما بعدها.

الخاتمة

الحمد لله الذى تتم بنعمته الصالحات، فقد تم الانتهاء من البحث بتوفيق من الله، اللهم ما كان من توفيق فمناك وحدك سبحانه وما كان من تقصير أو خطأ أو نسيان فمن نفسى ومن الشيطان.

فقد تناول البحث مشكلة مدى مسئولية المرشد البحري وقبطان السفينة عن الجنوح تطبيقاً على جنوح السفينة إيفرغيفن بالممر الملاحي بقناة السويس حيث تم تسليط الضوء حول بيان قواعد المسئولية التي تحكم تلك المسألة فى القانون المصري وبيان تداخل المسئولية بين كل من المرشد البحري وقبطان السفينة والعمل على فك التداخل وتحديد المسئول عن الجنوح.

وقد توصل البحث الى النتائج الآتية:

- ١ - إن الارشاد البحري ضروري وإجباري في الهيئة العامة لقناة السويس سواء للسفن الوطنية أو الأجنبية.
- ٢ - يعتبر قبطان السفينة من أهم الأشخاص التى على متن السفينة حيث تقوم مسؤوليته منذ قيام السفينة ومغادرتها ميناء الاقلاع الى ميناء الوصول.
- ٣ - يسأل قبطان السفينة عن أى خطأ أو ضرر قد يحدث للسفينة أو البضائع التى على ظهرها أو العاملين على متن السفينة.
- ٤ - إن جنوح السفن من أخطر الحوادث التي تحدث فى الممرات البحرية لما لها من الآثار الكارثية في تلوث مياه البحر إذا كانت محملة بمواد بترولية او غيرها وأيضاً الآثار الاقتصادية والمادية التي تصيب السفينة نفسها والبضائع التي عليها وأيضاً الاضرار بالممر الملاحي.

٥- تبرز أهمية المرشد في الممرات البحرية وخاصة قناة السويس في تنظيم حركة الملاحة فهو المسئول عن حركة السفن داخل الممرات الملاحية وكذلك توفير العبور الآمن للسفن.

٦- إن المرشد البحري يكون تابعاً لهيئة الارشاد البحري بهيئة قناة السويس وتنتقل التبعية وينسلخ منها حينما يتلقى طلب الدخول للسفن البحرية فمنذ تلك اللحظة يكون تابعاً لقبطان السفينة لارشاده لدخول الممر الملاحي خلال فترة الارشاد حتى الدخول والخروج من القناة بأمان وسلام للسفن البحرية.

٧- إن مسئولية جنوح السفينة مشتركة بين المرشد البحري وقبطان السفينة بينما خطأ قبطان السفينة يستغرق خطأ المرشد البحري.

التوصيات:

١- تدريب المرشدين البحريين على أحدث التقنيات البحرية والتطورات التكنولوجية من خلال الدورات التدريبية العالمية اسوة بالمرشدين البحريين في الدول المتقدمة.

٢- إدخال كافة الأجهزة المتطورة الحديثة البحرية لهيئة قناة السويس امداد الهيئة بالآلات والمعدات المتطورة طبقاً لأحدث التطورات العالمية حتى يتم انقاذ السفن وفتح الممر الملاحي في اقل وقت ممكن لتقليل الاضرار الاقتصادية والمادية بالقناة.

٣- امداد الهيئة بالآلات والمعدات المتطورة طبقاً لأحدث التطورات العالمية حتى يتم انقاذ السفن وفتح الممر الملاحي في اقل وقت ممكن لتقليل الاضرار الاقتصادية والمادية بالقناة.

قائمة المراجع

معاجم اللغة العربية

- المعجم الوسيط، نخبة من اللغويين بمجمع اللغة العربية بالقاهرة، ج ١، مجمع اللغة العربية بالقاهرة، الطبعة: الثانية، وصَوَّرَتْهَا: دار الدعوة بإستانبول، ودار الفكر ببيروت، ١٣٩٢ هـ = ١٩٧٢ م.

- لسان العرب، محمد بن مكرم بن علي، أبو الفضل، جمال الدين ابن منظور الأنصاري الرويفعي الإفريقي (ت ٧١١ هـ)، ج ٢، دار الحديث، القاهرة، ٢٠٠٣ م.

كتب القانون

- د. سميحة القليوبى، القانون البحري، دار النهضة العربية.
- د. على جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، معاونو الناقل البحري، تأجير السفن، النقل البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢ م.
- د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مقدمة السفينة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، ايجار السفينة، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، بدون طبعة، بدون سنة نشر.

- د. درويش عبدالله درويش، د. عدنان بن صالح العمر، القاضي حسنى صالح المعارين، شرح القانون البحري والجوي السعودي، فى ضوء النظام البحري التجاري الجديد ونظام الطيران المدني وأحدث الاتفاقيات الدولية البحرية والجوية، ط ٤، ٢٠٢٠م - ٢٠٢١م،

- د. هاني دويدار، الوجيه في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٢ م.

- د. يعقوب يوسف صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي، ج ١، ط ١، مؤسسة دار الكتب، الكويت، ١٩٨٥ م.

الرسائل العلمية:

- راكان صالح عودة الشوابكة، مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفينة، أزمة سفينة ايفرجين في قناة السويس، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة عمان الأهلية، <https://www.arabiaweather.com/ar/content/>
- عائشة طويسات، المركز القانوني للمرشد البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ٢٠٠٨م-٢٠٠٩م.
- محمد علاء الدين عزت عبداللطيف، التحديات الطرق البديلة التي تواجه قناة السويس وأثرها على الأمن القومي المصري، رسالة ماجستير، أكاديمية ناصر العسكرية، كلية الدفاع الوطني، ٢٠٠٣م.
- مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان.

الأبحاث والمجلات القانونية:

- د. إبراهيم محمد السعدى أحمد التشريعي ، بحث منشور، المجلة القانونية، جامعة القاهرة الخرطوم، مج ١٤ ، عدد ٧، التعليق حول الأمر الصادر عن محكمة الإسماعيلية الاقتصادية بالحجز التحفظي على السفينة ايفرجين في قناة السويس لسنة ٢٠٢١م، ٢٠٢٢م.
- أ. ضرغام فاضل حسين العلي، المركز القانوني للمرشد البحري "دراسة في ضوء قانون الموانئ رقم (٢١)، لسنة ١٩٩٥م والتعليمات الصادرة بموجب رقم (١) لسنة ١٩٩٨م، بحث منشور على الانترنت.
- مروان منصور زايد، بحث منشور بعنوان: تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري (منذ اتفاقية بروكسل ١٩٢٤م حتى قواعد روتردام ٢٠٠٨م)، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، ٢٠٢١م

- د. عبدالنواب حجاج، دراسة تحليلية عن طاقة قناة السويس القياس واتجاهات التطوير، ٢٠١٤م.

- د. على بابكر إبراهيم بابكر، مفهوم الربان كأحد أشخاص الملاحة البحرية في بعض التشريعات العربية، بحث منشور مجلة بحوث ودراسات العالم الإسلامي، جامعة ام درمان الإسلامية، معهد بحوث ودراسات العالم الإسلامي، ع ١٠، يناير، ٢٠١٣م.

- د. محمد نصر الدين احمد محمد، بحث منشور، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، أهمية قناة السويس للاقتصاد القومي والبدائل المنافسة، مج ٩، ع ٤، ج ٢، ٢٠١٨م.

- د. مها محمد زكى على، بحث منشور، مجلة البحوث المالية، الدمج بين نمذجة الأحداث المتطرفة وسندات الكوارث لإدارة مخاطر جنوح السفن في قناة السويس، مج ٢٣، ع ١، يناير ٢٠٢٢م.

- د. نسرین نور الدين حسن، قناة السويس في مصر بين الواقع والمأمول، بحث منشور، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، ٢٠١٩م.

المقالات العلمية:

- عمر قطايا الربان ، ، مسئولية الجنوح تقع على القبطان والمرشد ناصح بحرى فقط في القانون الدولي، مقال منشور بجريدة المال، الاحد ١٨-٤-٢٠٢١م.

القوانين:

- القانون التجارة البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠م
- القانون رقم (٢٦) لسنة ١٩٨٩م، بشأن تنظيم الارشاد بميناء الإسكندرية والدخيلة

- القانون البحري البلجيكي والألماني والهولندي: نقلا عن أ. ضرغام فاضل حسين العلى، المركز القانوني للمرشد البحري "دراسة في ضوء قانون الموانئ رقم (٢١)، لسنة ١٩٩٥م والتعليمات الصادرة بموجب رقم (١) لسنة ١٩٩٨م، بحث منشور على الانترنت، ص ١٠ وما بعدها.

- القانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥م، في شأن تنظيم الارشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر

- قانون الخدمة البحرية المدني العراقي رقم (٢٠١) لسنة ١٩٧٥م.

- لائحة الملاحة وقواعد المرور الخاصة بقناة السويس، طبعة ديسمبر ٢٠٢٠م، والتي يبدأ العمل بهذه اللائحة للسفن التي تعبر قناة السويس بداية من الأول من يناير ٢٠٢١م.

المواقع العامة على الانترنت:

- شركة اليانز مصر للتأمين. <https://www.allianz.com.eg/ar>

المراجع الأجنبية:

- G. KIRCHNER PUL And L. DIAMOND C1Ayton, Unique Institutions, Indispensable Cogs, and Hoary Figures: Understanding Pilotage Regulations in the United States, U.S.F MARETTIME LAW JOURNAL, 2010, P2.

- Code des transport, Article L5341-1, L5000-1.

- Bernard Gntier, Le Pilotage Maritime, These Paris, Dactylographie, 1965, P162.

أحكام محكمة النقض المصرية:

- الطعن ٤٢٧ لسنة ٢٩ ق جلسة ١٣ / ١١ / ١٩٦٣ مكتب فني ١٤ ج ٣ ق ١٤٧

ص ١٠٣٩، جلسة ١٣ من نوفمبر سنة ١٩٦٣م.

- الطعن ٤١٣٢ لسنة ٨٩ ق جلسة ٤ / ٣ / ٢٠٢٠ مكتب فني ٧١ ق ٥٢

ص ٣٩٧

مدى مسئولية المرشد البحري والقبطان عن جنوح السفينة دراسة تطبيقية على جنوح السفينة "إيفرغيفن" (٣٧٥٢)

- مجلة القضاء، س ٢١، ع ١٤، نقض مدني، الطعان، ٦، ٥، ق، جلسة ٢٣-٦-

١٩٨٧م، ص ١٥٠١.

- الطعن رقم ٤١٣٢ لسنة ٨٩ ق، جلسة ٤ / ٣ / ٢٠٢٠ م، مكتب فني (سنة

٧١ - قاعدة ٣٤)

- القضية رقم ٢٥ لسنة ٢٨ ق "دستورية" جلسة ٧ / ١١ / ٢٠١٠ م.

References:**maejim allugha alarabia**

- almuejam alwasiti, nukhbat min allughawiiyn bimajmae allughat alearabiat bialqahirati, ju1, majmae allughat alearabiat bialqahirati, altabeatu: althaaniatu, wsawwaratha: dar aldaewat bi'iistanbula, wadar alfikr bibayrut, 1392 hi = 1972m.
- lisan alearbi, muhamad bin makram bin ealaa, 'abu alfadali, jamal aldiyn aibn manzur al'ansariu alruwayafeaa al'iifriqaa (t 711hi), ja2, dar alhadithi, alqahirati, 2003m.

kutub alqanun

- du. samihih alqilyubaa, alqanun albahriu, dar alnahdat alearabiati.
- da. ealaa jamal aldiyn eiwad, alnaql albahrii lilbadayiei, mueawinu alnaaqil albahrii , tajir alsufuni, alnaql albahriu, dar alnahdat alearabiati, alqahiratu, 1992m.
- d. mustafaa kamal taha, alqanun albahrii, muqadimat alsafinati, alsafinati, 'ashkhas almilahat albahriati, ayjar alsafinati, alnaql albahrii, alhawadith albahriata, altaamin albahraa, bidun tabeatin, bidun sanat nashra.
- du. darwish eabdallah darwish, da. eadnan bin salih aleumr, alqadi husnaa salih almaearina, sharh alqanun albahrii waljawiyi alsaeudii, faa daw' alnizam albahrii altijarii aljadid wanizam altayaran almadanii wa'ahdath alaitifaqiaat alduwliat albahriat waljawiyati,t4, 2020m-2021m,
- d. hani duydar, alwajiz fi alqanun albahrii, dar aljamieat aljadidati, al'iiskandiriati, 2002m.
- du. yaequb yusif sarkhuha, alwasit fi sharh alqanun albahrii alkuayti, ja1, ta1, muasasat dar alkuutub, alkuayt, 1985m.

alrasayil aleilmia:

- rakan salih eawdat alshawabkat, masyuwliat alnaaqil albuhraa ean junuh alsafinati, 'azmat safinat ayfirjin fi qanaat alsuwis, risalat majistir, kuliyyat alhuquqi, jamieat eamaan al'ahliata, <https://www.arabiaweather.com/ar/content/>
- eayishat tuisat, almarkaz alqanuniu lilmurshid albahrii, risalat majistir, kuliyyat alhuquqi, jamieat aljazayir, 2008m-2009m.
- muhamad eala' aldiyn eizat eabdallatif, altahadiyat alturuq albadilat alati tuajih qanaat alsuways wa'atharaha ealaa al'amn

alqawmii almisrii, risalat majistir, 'akadimiat nasir aleaskariat, kuliyat aldifae alwatanii, 2003m.

• mrim darwish, alnizam alqanuniu lieamaliatay alqatar wal'iirshad albahrii, dirasat muqaranati, risalat dukturah, kuliyat alhuquq waleulum alsiyasiati, jamieat 'abu bakr bilqayid tilmisan.

al'abhath walmajalaat alqanunia:

• d. 'iibrahim muhamad alsaedaa 'ahmad altashriei , bahath manshur, almajalat alqanuniati, jamieat alqahirat alkhartumu, maj 14, eadad7, altaeliq hawl al'amr alsaadir ean mahkamat al'iismaeiliat alaiqtisadiat bialhajz altahafuzii ealaa alsafinat ayfrjin fi qanaat alsuways lisanat 2021m, 2022m.

• 'a. dirgham fadil husayn alealaa, almarkaz alqanuniu lilmurshid albahrii "dirasat fi daw' qanun almawani raqm (21), lisanat 1995m waltaelimat alsaadirat bimujabat raqm (1) lisanat 1998m, bahath manshur ealaa alaintirnti.

• . marwan mansur zayid, bahath manshur bieunwani: tatawur turuq dafé masyuwliat alnaaqil albahrii (mundh aitifaqiat bruksil 1924m hataa qawaeid rutirdam 2008mu), majalat albuqhuth alqanuniat walaiqtisadiati, 2021m

• da. eabdaltuwaab hajaja, dirasat tahliliat ean taqat qanaat alsuways alqias waitijahat altatwiri, 2014m.

• da. ealaa babikr 'iibrahim babikur, mafhum alrubaan ka'ahad 'ashkhas almilahat albahriat fi baed altashrieat alearabiati, bahath manshur majalat buqhuth wadirasat alealam al'iislami , jamieatan am dirman al'iislamiat , maehad buqhuth wadirasat alealam al'iislami, ea10, yanayir, 2013m.

• d. muhamad nasr aldiyn aihmad muhamad, bahath manshur, almajalat aleilmiat lildirasat altijariat walbiyyiyati, 'ahamiyat qanaat alsuways lilaiqtisad alqawmii walbadayil almunafisati, maj 9, eu4,j2, 2018m.

• da. maha muhamad zakaa ealaa, bahath manshur, majalat albuqhuth almaliati, , aldajn bayn namdhajat al'ahdath almutatarifat wasanadat alkawarith li'idarat makhatir junuh alsufun fi qanaat alsuways, maj 23, e 1, yanayir 2022m.

• d. nisrin nur aldiyn hasana, qanaat alsuways fi misr bayn alwaqie walmamuli, bahath manshur, almajalat aleilmiat liliaqtisad waltijarati, 2019m.

almaqalat aleilmia:

• eumar qataya alrabaan , , masyuwliat aljunuh taqae ealaa alqubtan walmurshid nasih biharaa faqat fi alqanun alduwlaa, maqal manshur bijaridat almali, alahid 18-4-2021m.

alqawanin:

- alqanun altijarat albahriu almisriu raqm (8) lisanat 1990m
- alqanun raqm (26) lisanat 1989m, bishan tanzim alarshad bimina' al'iiskandariat waldakhila
- alqanun albahrii albiljikii wal'almanii walhulandi: naqlan ean 'a. dirgham fadil husayn alealaa, almarkaz alqanunia lilmurshid albahrii "dirasat fi daw' qanun almawani raqm (21), lisanat 1995m waltaelimat alsaadirat bimujabat raqm (1) lisanat 1998m, bahath manshur ealaa alaintirnti, sa10wma baedaha.
- alqanun raqm (6) lisanat 1995m, fi shan tanzim alairshad fi mawani alhayyat aleamat limawani albahr al'ahmar
- qanun alkhidmat albahriat almadaniu aleiraqiu raqm (201) lisanat 1975m.
- layihat almilahat waqawaeid almurur alkhasat biqanaat alsuways, tabeat disambir 2020m, walati yabda aleamal bihadhih allaayihat lilsufun alati taebur qanaat alsuways bidayatan min al'awal min yanayir 2021m.

almawaqie aleama ala alintirnit:

• <https://www.allianz.com.eg/ar> - sharikat alyanz misr liltaamini.

'ahkam mahkamat alnaqd almisria:

- altaen 427 lisanat 29 q jalsat 13 / 11 / 1963 maktab faniyun 14 j 3 q 147 s 1039, jalsat 13 min nufimbir sanat 1963m.
- altaen 4132 lisanat 89 q jalsat 4 / 3 / 2020 maktab faniyun 71 q 52 s 397
- majalat alqada'i, sa21, ea1, naqd mudnaaa, altaenan, 5,6q, jalsat 23-6-1987m, s 1501.
- altaen raqm 4132 lisanat 89 q, jalsat 4/ 3/ 2020ma, maktab faniyun (snat 71 - qaeidat 34)
- alqadiat raqm 25 lisanat 28 q "dusturia " jalsat 7 / 11 / 2010m.

فهرس الموضوعات

٣٦٩٣	..... المقدمة:
٣٦٩٥	..... مشكلة البحث:
٣٦٩٥	..... أهمية البحث:
٣٦٩٦	..... أهداف البحث:
٣٦٩٦	..... خطة البحث:
٣٦٩٧	..... المبحث الأول مفهوم جنوح السفينة في اللغة والاصطلاح والفقاه القانوني
٣٦٩٧	..... المطلب الأول تعريف جنوح السفينة في اللغة والاصطلاح والفقاه القانوني
٣٧٠٠	..... المطلب الثاني الآثار المترتبة على جنوح السفينة تطبيقاً على السفينة (إيفرغيفن)
٣٧٠٤	..... المبحث الثاني مفهوم الارشاد البحري والقوة الملزمة له
٣٧٠٦	..... المطلب الأول تعريف الارشاد البحري
٣٧٠٧	..... المطلب الثاني المركز القانوني للمرشد البحري
٣٧١٠	..... المطلب الثالث القوة الملزمة للارشاد البحري في قناة السويس
٣٧١٣	..... المطلب الرابع نظام مرور السفن في قناة السويس
٣٧١٧	..... المبحث الثالث الوصف القانوني لحادثة جنوح السفينة إيفرغيفن في قناة السويس
٣٧١٨	..... المطلب الأول وقائع حادثة جنوح السفينة إيفرغيفن
٣٧٢٠	..... المطلب الثاني علاقة المرشد البحري بقبطان السفينة في قناة السويس
٣٧٢٢	..... المطلب الثالث التزامات المرشد وقبطان السفينة تطبيقاً على جنوح السفينة إيفرغيفن
٣٧٣٠	..... المبحث الرابع المسئولية المدنية للمرشد وقبطان السفينة تطبيقاً على جنوح السفينة إيفرغيفن
٣٧٣١	..... المطلب الأول المسئولية عن الأضرار التي أصابت الغير الناتجة عن جنوح السفينة إيفرغيفن
٣٧٣٣	..... الفرع الأول المسئولية عن الأضرار التي أصابت الغير الناتجة عن جنوح السفينة إيفرغيفن
٣٧٤٠	..... الفرع الثاني المسئولية عن الأضرار التي أصابت هيئة قناة السويس الناشئة عن جنوح السفينة إيفرغيفن
٣٧٤١	..... المطلب الثاني مسئولية قبطان السفينة عن الجنوح تطبيقاً على جنوح السفينة إيفرغيفن
٣٧٤١	..... الفرع الأول الأساس القانوني لمسئولية قبطان السفينة
٣٧٤٣	..... الفرع الثاني مسئولية قبطان السفينة عن الأضرار التي أصابت السفينة تطبيقاً على جنوح السفينة إيفرغيفن
٣٧٤٦	..... الخاتمة
٣٧٤٧	..... التوصيات:
٣٧٤٨	..... قائمة المراجع
٣٧٥٣	..... REFERENCES:
٣٧٥٦	..... فهرس الموضوعات