



كلية الحقوق

قسم القانون التجاري

التزام ربان السفينة بالتباعد خط السير المحدد وعدم الانحراف عنه

(دراسة مقارنة)

رسالة لنيل درجة الماجستير/ إعداد الباحثة

نورا عبد الفتاح طاهر البوهي

إشراف الأستاذ الدكتور خليل فيكتور تادرس

لجنة المناقشة والحكم على الرسالة:

مشفراً ورئيساً

الأستاذ الدكتور / خليل فيكتور تادرس

أستاذ القانون التجاري والبحري ووكيل الكلية لشئون خدمة المجتمع وتنمية البيئة .

عضواً

الأستاذ الدكتور / جمال محمود عبدالعزيز

أستاذ القانون التجاري والبحري بكلية الحقوق - جامعة القاهرة

عضواً

الأستاذ الدكتور / سعد عبدالحميد

أستاذ القانون التجاري والبحري المساعد بكلية الحقوق - جامعة الفيوم

2025

بسم الله الرحمن الرحيم

قال الله تعالى

﴿وَاخْفِضْ لَهُمَا جَنَاحَ الذُّلِّ مِنَ الرَّحْمَةِ وَقُلْ رَبِّ ارْحَمْهُمَا كَمَا
رَبَّيَّانِي صَغِيرًا﴾

[24: الإسراء]

صدق الله العظيم

شكر وتقدير

إن الحمد لله حمدا كثيرا طيبا مباركا فيه كما ينبغي لجلال وجهك و عظيم سلطانك ، وأصلي وأسلم علي سيدنا محمد الذي بلغ الرسالة و أدى الامانة و اسلم علي آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً.

من دواعي فخري ومبعث سروري وسعادتني أن أتقدم بخالص الشكر وعظيم العرفان لمن غمرني بحسن معروفه وشمّلني بعظيم صنيعه معالي الأستاذ الدكتور/ خليل فيكتور تادرس أستاذ القانون التجاري ووكيل الكلية لشئون البيئة وخدمة المجتمع، والذي تفضل مشكوراً بقبول الاشراف علي رسالتي، حيث أفاض علي بعلمه الغزير، ووقته الثمين، وفضله العظيم، وتوجيهاته السديدة، فكان لدعمه المستمر عظيم الأثر وبلغ النفع لإتمام هذه الرسالة، وقد التمسست من سيادته رحابة الصدر وواسع الصبر، فجزاه الله خير الجزاء، كما أتقدم ببالغ الشكر والامتنان إلى:

معالي الأستاذ الدكتور/ جمال محمود عبدالعزيز أستاذ القانون التجاري والبحري بكلية الحقوق جامعة القاهرة، مدير مركز المعاملات القانونية للتجارة الداخلية و الدولية سابقا

الأستاذ الدكتور| سعد عبد الحميد أستاذ القانون التجاري المساعد بكلية الحقوق- جامعة الفيوم.

على تفضلهما بقبول عضوية المناقشة، والحكم على الرسالة رغم مشاغلهما الكثيرة، فجزاهما الله خير الجزاء.

مقدمة:-

بادئ ذي بدء، فإن مجال النقل البحري قد شهد تطوراً بشكل واضح وسريع، وله أهمية كبيرة جداً سواء عند نقل الأموال أو الأشخاص؛ لأن النقل البحري هو من يبرز قيمة التجارة من خلال التداول، وهكذا ظهر أول قانون للتجارة البحرية في مصر عام 1990، وهو القانون البحري المصري رقم 8 لسنة 1990، وقد طرأ عليه العديد من التعديلات بناءً على الاتفاقيات الدولية التي صدقت عليها مصر بعده، وهي في عدة مجالات مثل بروتوكولات السلامة، اتفاقية ماربول على منع التلوث البحري، تسجيل السفن من خلال اتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار، وكذلك المسؤوليات والتعويضات. وهناك اتفاقية العمل البحري التي وافق عليها مجلس النواب بناءً على قرار رئيس الجمهورية رقم 144 لسنة 2023، ومع كل هذا توجد الاتفاقات الثنائية بين جمهورية مصر العربية والعديد من الدول بخصوص النقل البحري، ومثال ذلك بين جمهورية مصر العربية وجمهورية السودان (2002/7/29)، جمهورية كرواتيا (2002/12/15)، واتفاقية النقل البحري، وتساعد المنظمة البحرية الدولية (IMO) على تنفيذ هذه الاتفاقيات،¹ وهكذا يظهر اهتمام مصر والدول الأخرى بمجال التجارة البحرية، والذي يتمحور حول الناقل (مالك السفينة)، و(مالك البضائع أو الأشخاص المسافرين) الشاحن.

وتوجد الكثير من الاتفاقيات الدولية التي تبناها المقتن المصري عند عمل قانون التجارة البحرية، وهذه الاتفاقيات زادت في الفترة الأخيرة مع زيادة التطور في مجال النقل البحري، وهذا بسبب موقع مصر الإستراتيجي المهم، ووضعها تحت المنظار، ولا يوجد للبضائع غير التداول والنقل، ومع زيادة العلاقات الدولية زادت أهمية التزام الربان بخط السير، وأهمية منع تعارض المصالح، حيث يهتم الشاحن وصول الحمولة بأمان إلى الوجهة المطلوبة، وهذا يوضح أن الانحراف قد يسبب أضراراً للحمولة

¹ <https://www.investopedia.com/terms/m/maritime-law.asp> الزيارة اليوم الجمعة 7-2-2025 الساعة 1

والبضائع على السفينة، والناقل البحري لا يريد أي خسائر وتعويضات تدفع للشاحن أو قد يصل الأمر إلى فسخ العقد.

ولكن المجهز يريد بعضاً من الحرية للربان¹؛ لأنه أدري بما يواجهه، وقد يتحمل الموقف منه الانحراف عن خط السير المحدد، ولقد أثبت الواقع العملي هذا الأمر، ولقد وضحت الاتفاقيات الدولية المنضمة إليها مصر أهمية هذا الموضوع، ونظراً لما تناوله المقتن المصري من اتفاقيات ساعدت كثيراً في مجال النقل البحري والتجارة البحرية فسوف نتابع في هذه الدراسة هذه الاتفاقيات.

أولا ظهور العقبات العملية أمام الربان عند الالتزام بخط السير المحدد:-

بالرغم من هذا التطور الذي شهدته الملاحة وحركة النقل البحري، توجد العديد من التحديات والحوادث التي تهدد مصلحة كل من الناقل أو الشاحن، حيث يكون القرار المتخذ من الربان وطريقة تنفيذ عملية النقل من قبل الربان أو شركة النقل، نقطة فاصلة بين النجاة والهلاك، وهذه الاتفاقيات يعلمها الربان عن ظهر قلب، وعليه التزامات واضحة وقاطعة، ويلتزم بالعمل بها حتى لا تقع عليه المسؤوليات نتيجة القرار الخاطئ، وهذه الأمور يتلقاها في الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، وهذه الجامعات موجودة على نطاق عالمي وليس محلياً فقط، وهذه الأكاديمية تعلمه الطرق الحديثة في تقادي الحوادث مهما يكن شكل الطريق، وعلى الربان أن يكون ملماً بكل ما هو جديد في مجاله حتى لا تزيد المسؤولية عليه. لأنه من السهل في صدد أي قضية أو موقف يتعلق بحادثة بحرية، أن تميل الدفة بالسوء على الربان البحري، وعلى القرار الذي اتخذه لحله، وهذا يحدث كثيراً في أثناء الرحلة البحرية.

وانطلاقاً مما سلف، فسوف نتخذ الالتزام في السير في اتجاهٍ محددٍ وعدم الانحراف عنه موضوعاً خاصاً لنا؛ لما يعانيه الربان من إثبات حقه في القرارات الفنية، ويظهر لنا من بنود العقد البحري وممارسات العرف البحري، أن التزام الربان بخط السير، هو قاعدة ملزمة له بكل المقاييس،

¹ <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=130238> الزيارة الجمعة 7-2-2025 الساعة 1

ولكن ما الذي يحدث عند حدوث الاستثناءات؟ فغالبًا لكل قاعدة استثناء، والانحراف ممكن الحدوث، وقد يكون قهريًا وإجباريًا، وقد يكون اختياريًا ملزمًا أو اختياريًا غير ملزم، وهذا ما أظهره الواقع العملي، وتكون الالتزامات والنتائج التي ظهرت نتيجة للقرار المتخذ من الربان، وهنا تثار عدة تساؤلات منها: هل لربان السفينة الحق في اختيار الطريق؟ وهل للشاحن أن يختار للربان الطريق الذي يسلكه؟ وهل توجد شروط للانحراف أو قواعد تجب على الربان أن يتبعها في أثناء ذلك عند حدوث الانحراف أو حدوث المشكلة؟ وهل تؤثر عملية الانحراف على التزامات الربان تجاه الشاحن وشركة النقل؟.

بيان أهمية وظائف الربان ودور الشاحن في عملية النقل البحري:

ينبغي تحديد وظائف الربان عند النقل البحري من بداية الصعود إلى السفينة حتى انتهاء الرحلة، وما إذا كان يحاسب على كل التصرفات البسيطة والجسيمة، وإذا تمت المجازاة والعقاب، فما هي الطريقة أو الأسلوب لذلك. وهو ما يدعونا إلى التساؤل فيما إذا كان يوجد ربان معين لكل رحلة، وكيف يكون الاختيار إذا كان يوجد اختيار، وما هي مميزاته، وهل يتلاءم مع نوع الرحلة أم لا.

وهنا يأتي دور الشاحن، وكونه يكون محملاً بالتزامات تجاه الربان والبضائع المحمولة على السفينة، وتوجد هنا نقطة مهمة، وما إذا كان يستطيع الشاحن التواصل مع الربان في أثناء الرحلة، وهل يمكنه منع الربان من عملية الإنقاذ؟ سواء عند حدوث الهلاك أو الغرق وإعطائه الأوامر بهذا، وهنا هل يوجد التزام على الربان إذا لم يستجب للإنقاذ، أو إذا ذهب للإنقاذ.

ومما يتعين الإشارة إليه، أنه توجد وسائل مستحدثة للإنقاذ ومنع التصادم يفعلها الربان عند تعرضه لهذه الأمور، وإذا حدث الانحراف، توجد عدة التزامات على الربان في حالات الانحراف الذي أدى للتصادم أو انحراف أدى إلى هلاك أو تعريض الأموال أو الأشخاص للخطر.

على جانب آخر، توجد إعفاءات تمنح للربان إذا حدث الأمر نتيجة قوة قاهرة، أو إذا حدث نتيجة خطأ من المرشد أو طاقم العمل، وهذا في حالات

معينة، وهنا في غيرها، تنثور الإشكالية في مدي معاقبة الربان على التأخير الناتج عن الانحراف، ومدي تدخل السلطات العامة في الأمر.

وإذا تكلمنا عن العقوبة، فإنه يصاحب ذلك الحديث عن المكافأة، وما إذا توجد مكافأة على الإسراع في العمليات. ومن ناحية أخرى، توجد التزامات على المجهز أو الناقل البحري في حالة الانحراف، وتوجد هنا مفارقات كثيرة وتظهر في أنواع الانحراف ومقدار الضرر الناتج عنه، وهل سوف يحدث إعفاء من المسؤولية أم لا؟ .

أهمية البحث:

لقد اهتم القانون المصري بالنقل البحري وهو محور التجارة البحرية على نحو شديد ، حيث وقعت الكثير من الاتفاقيات الدولية بين جمهورية مصر العربية والدول والمنظمات، وأخراها اتفاقية العمل البحري، وتظهر هذه الاتفاقيات مدى هذا الاهتمام البالغ من بداية النقل والعقد والاختيار إلى نهاية الرحلة، ويتمحور النقل البحري حول الربان والناقل وكذلك الشاحن، حيث توجد علاقة عكسية بين المخاطر التي يواجهها الربان في البحر والذي يعرض الأشخاص لخطر الموت أو الإصابة وكذلك الأموال التي تتعرض لخطر الهلاك والضياع أحياناً أخرى، ولكن تبرز قاعدة وجوب الإنقاذ في أحيان كثيرة، ويمكن أن يعرض هذا الانحراف السفينة إلى خطر الهلاك أو الفقد مع هذه الأحوال، إلا أن الربان ملزم بالإنقاذ مع وضع الاتفاقيات الدولية شروطاً وقواعد لهذا الإنقاذ؛ لتقلل الضرر الناتج، وجدير بالذكر أن معايير اختيار الربان وأيضاً الوظائف والمهام المُنقَل بها كتحته توجب عليه عدم الانحراف، وهذا الانحراف قد يكون إجبارياً وملزماً؛ لتقادي تصادم أو لإنقاذ الأرواح، أو غير ملزم. وتظهر جلياً بعض الأمور ومنها مدى إمكانية أن يقوم للشاحن بالزام الربان باتباع خط السير، وهل للربان أن يخالف هذا الأمر؟. وكذلك أيضاً تطرح مسألة فيما إذا كان يجوز للشاحن أن يمنع الربان من الانحراف للإنقاذ وغيره من الأمور. وما إذا كان القانون المصري قد حل هذا الأمر. كذا نبحت مسألة ما إذا يوجد تشدد في التزام الربان بذلك. وهل يمكن للربان الانحراف في الوقت الذي يريد؟ أو هل توجد ضوابط تقيد هذا الأمر، وهل توجد أنواع من الانحراف يمكن

الفهرس

المقدمة:

2

الفصل التمهيدي:

10

ماهية ربان السفينة ووظائفه.

11

تعريف ربان السفينة وقواعد تعيينه وعزله.

المبحث الأول:

46

وظائف ربان السفينة.

المبحث الثاني:

52

تعريف الانحراف البحري وأركانه.

الفصل الأول:

54

ماهية الطريق البحري واجب الاتباع.

المبحث الأول:

69

تعريف الانحراف عن خط السير وأركانه.

المبحث الثاني:

77

أنواع انحراف السفينة عن خط السير.

المبحث الثالث:

89

الانحراف لإنقاذ الأشخاص أو الأموال التي تتعرض للهلاك أو الغرق في البحر.

الفصل الثاني:

91

تعريف الإنقاذ البحري.

المبحث الأول:

106

شروط الإنقاذ البحري.

المبحث الثاني:

124

الوسائل الحديثة والتكنولوجيا المستحدثة في عمليات الإنقاذ.

المبحث الثالث:

130

أثر انحراف السفينة على مسؤولية كل من الربان أو الناقل البحري أو المجهز.

الفصل الثالث:

131

أثر الانحراف على مسؤولية ربان السفينة.

المبحث الأول:

148

أثر الانحراف على مسؤولية المجهز أو الناقل البحري.

المبحث الثاني:

170

المصادر:

163

الخاتمة:

مستخلص الرسالة

بادئ ذي بدء، فإن مجال النقل البحري قد شهد تطوراً بشكل واضح وسريع، وله أهمية كبيرة جداً سواء عند نقل الأموال أو الأشخاص؛ لأن النقل البحري هو من يبرز قيمة التجارة من خلال التداول، وهكذا ظهر أول قانون للتجارة البحرية في مصر عام ١٩٩٠، وهو القانون البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، وقد طرأ عليه العديد من التعديلات بناء على الاتفاقيات الدولية التي صدقت عليها مصر بعده، وهي في عدة مجالات مثل بروتوكولات السلامة، اتفاقية ماربول على منع التلوث البحري، تسجيل السفن من خلال اتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار، وكذلك المسؤوليات والتعويضات.

بالرغم من هذا التطور الذي شهدته الملاحة وحركة النقل البحري، توجد العديد من التحديات والحوادث التي تهدد مصلحة كل من الناقل أو الشاحن، حيث يكون القرار المتخذ من الربان وطريقة تنفيذ عملية النقل من قبل الربان أو شركة النقل، نقطة فاصلة بين النجاة والهلاك، وهذه الاتفاقيات يعلمها الربان عن ظهر قلب، وعليه التزامات واضحة وقاطعة، ويلتزم بالعمل بها حتى لا تقع عليه المسؤوليات نتيجة القرار الخاطئ، وهذه الأمور يتلقاها في الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

الكلمات الدالة:

- نقل الأموال أو الأشخاص - النقل البحري - قانون للتجارة البحرية -
- الاتفاقيات الدولية - بروتوكولات السلامة - منع التلوث البحري، تسجيل السفن - مصلحة كل من الناقل أو الشاحن.

Abstract

First of all, the field of maritime transport has witnessed significant and rapid development, and is of great importance to both the transport of money and people. Maritime transport highlights the value of trade through circulation. Thus, the first maritime trade law in Egypt was issued in 1990, Egyptian Maritime Law No. 8 of 1990. It has undergone numerous amendments based on international agreements ratified by Egypt subsequently, covering several areas, such as safety protocols, the MARPOL Convention on the Prevention of Marine Pollution, ship registration under the United Nations Convention on the Law of the Sea, and liability and compensation.

Despite this development in navigation and maritime transport, there are numerous challenges and incidents that threaten the interests of both the carrier and the shipper. The decision made by the captain and the method of implementing the transport process by the captain or the transport company can be the deciding factor between survival and destruction. Captains are familiar with these agreements, and they are bound by clear and unequivocal obligations. They are committed to adhering to them to avoid liability as a result of incorrect decisions. These matters are taught at the Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport.

Keywords:

- Transport of funds or persons - Maritime transport - Maritime trade law - International agreements - Safety protocols - Marine pollution prevention - Ship registration - Interests of both the carrier and the shipper.



Cairo University
Faculty of Law



Department of Commercial Law

**The ship's captain's commitment to follow the specified
course and not deviate from it (comparative study)**

Master's Thesis / Prepared by Researcher

Nora Abdul fatah Taher Alpoohy

Supervised by Professor Dr. Khalil Victor Tadros

Dissertation Discussion and Judging Committee:

Professor Dr. Khalil Victor Tadros

Professor of Commercial and Maritime Law and
Vice Dean for Community Service and
Environmental Development Affairs.

Supervisor and
Chairman

Professor Dr. Gamal Mahmoud Abdel Aziz

Professor of Commercial and Maritime Law,
Faculty of Law, Cairo University.

Member

Professor Dr. Saad Abdel Hamid

Assistant Professor of Commercial and Maritime
Law, Faculty of Law, Fayoum University.

Member