



كلية الشريعة والقانون بدمهور



جامعة الأزهر

مجلة البحوث الفقهية والقانونية

مجلة علمية محكمة
تصدرها كلية الشريعة والقانون بدمهور

بحث مستقل من

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

النظام القانوني للنقل النهري في مصر
باعتباره حلقة هامة من حلقات النقل المتعدد الوسائط

Egypt's River Transport Legal System
(As An Important Link Of Multimodal Transport)

الدكتور

أحمد ماهر زكي شعله

وكيل كلية النقل الدولي واللوجستيات
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

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>



التاريخ: 2024/10/20

الرقم: ARCIF 0260/L24

سعادة أ. د. رئيس تحرير مجلة البحوث الفقهية و القانونية المحترم
جامعة الأزهر، كلية الشريعة و القانون، دمنهور، مصر
تحية طيبة وبعد،،،

يسر معامل التأثير والاستشهادات المرجعية للمجلات العلمية العربية (أرسييف - ARCIF)، أحد مبادرات قاعدة بيانات "معرفة" للإنتاج والمحتوى العلمي، إعلامكم بأنه قد أطلق التقرير السنوي التاسع للمجلات للعام 2024.

يخضع معامل التأثير "Arcif" لإشراف "مجلس الإشراف والتنسيق" الذي يتكون من ممثلين لعدة جهات عربية ودولية: (مكتب اليونيسكو الإقليمي للتربية في الدول العربية ببيروت، لجنة الأمم المتحدة لغرب آسيا (الإسكوا)، مكتبة الاسكندرية، قاعدة بيانات معرفة). بالإضافة للجنة علمية من خبراء وأكاديميين ذوي سمعة علمية رائدة من عدة دول عربية وبريطانيا.

ومن الجدير بالذكر بأن معامل "أرسييف Arcif" قام بالعمل على فحص ودراسة بيانات ما يزيد عن (5000) عنوان مجلة عربية علمية أو بحثية في مختلف التخصصات، والصادرة عن أكثر من (1500) هيئة علمية أو بحثية في العالم العربي. ونجح منها (1201) مجلة علمية فقط لتكون معتمدة ضمن المعايير العالمية لمعامل "أرسييف Arcif" في تقرير عام 2024.

ويسرنا تهنئكم وإعلامكم بأن مجلة البحوث الفقهية و القانونية الصادرة عن جامعة الأزهر، كلية الشريعة و القانون، دمنهور، مصر، قد نجحت في تحقيق معايير اعتماد معامل "أرسييف Arcif" المتوافقة مع المعايير العالمية، والتي يبلغ عددها (32) معياراً، وللإطلاع على هذه المعايير يمكنكم الدخول إلى الرابط التالي: <http://e-marefa.net/arcif/criteria>

وكان معامل "أرسييف Arcif" العام لمجلتكم لسنة 2024 (0.3827). وتهنئكم بحصول المجلة على:

- **المرتبة الأولى** في تخصص الدراسات الإسلامية من إجمالي عدد المجلات (103) على المستوى العربي، مع العلم أن متوسط معامل "أرسييف" لهذا التخصص كان (0.082). كما صُنفت مجلتكم في هذا التخصص ضمن الفئة (Q1) وهي الفئة العليا.
- كما صُنفت مجلتكم في تخصص القانون من إجمالي عدد المجلات (114) على المستوى العربي ضمن الفئة (Q2) وهي الفئة الوسطى المرتفعة، مع العلم أن متوسط معامل "أرسييف" لهذا التخصص كان (0.24).

راجين العلم أن حصول أي مجلة ما على مرتبة ضمن الأعلى (10) مجلات في تقرير معامل "أرسييف" لعام 2024 في أي تخصص، لا يعني حصول المجلة بشكل تلقائي على تصنيف مرتفع تصنيف فئة Q1 أو Q2، حيث يرتبط ذلك بإجمالي قيمة النقاط التي حصلت عليها من **المعايير الخمسة المعتمدة** لتصنيف مجلات تقرير "أرسييف" (للعام 2024) إلى فئات في مختلف التخصصات، ويمكن الاطلاع على هذه المعايير الخمسة من خلال الدخول إلى الرابط: <http://e-marefa.net/arcif>

وبإمكانكم الإعلان عن هذه النتيجة سواء على موقعكم الإلكتروني، أو على مواقع التواصل الاجتماعي، وكذلك الإشارة في النسخة الورقية لمجلتكم إلى معامل "أرسييف Arcif" الخاص بمجلتكم.

ختاماً، في حال رغبتكم الحصول على شهادة رسمية إلكترونية خاصة بنجاحكم في معامل "أرسييف"، نرجو التواصل معنا مشكورين.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام والتقدير

أ.د. سامي الخزندار
رئيس مبادرة معامل التأثير

"أرسييف Arcif"



**النظام القانوني للنقل النهري في مصر
باعتباره حلقة هامة من حلقات النقل المتعدد الوسائط
Egypt's River Transport Legal System
(As An Important Link Of Multimodal Transport)**

الدكتور

أحمد ماهر زكى شعلة

وكيل كلية النقل الدولي واللوجستيات
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

النظام القانوني للنقل النهري في مصر

باعتباره حلقة هامة من حلقات النقل المتعدد الوسائط

أحمد ماهر زكى شعلة

قسم القانون التجاري، كلية النقل الدولي واللوجستيات بالإسكندرية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مصر.

البريد الإلكتروني: Ahmed.sholla@yahoo.com

ملخص البحث:

يتميز النقل النهري بأهميته بالنسبة للإقتصاد القومي المصري وبغض النظر عن عدم تحقيق الإستغلال الأمثل لهذا المرفق الحيوي حتى الآن، وللنقل النهري مميزات عديدة مثل: قلة التكلفة، يتعامل مع أحجام كبيرة من البضائع، قليل التلوث كما إنه يعد حلقة هامة من حلقات النقل متعدد الوسائط، لكنه لم يأخذ المكانة اللائقة به مثل أوروبا بسبب العديد من المعوقات .

هناك العديد من المعوقات التي تعيق أداء قطاع النقل النهري من أهم تلك العوائق: العائق التشريعي حيث تتعدد جهات الولاية على قطاع النقل النهري. لكل ما سبق بدأت الدولة المصرية الاهتمام بقطاع النقل النهري من الناحية التشريعية والفنية، حيث أصدر المشرع المصري القانون رقم ١٦٧ لسنة ٢٠٢٢ بشأن إعادة تنظيم الهيئة العامة للنقل النهري من أجل توحيد جهات الولاية على النقل النهري، والعمل على تسهيل الاستثمار في هذا القطاع الحيوي وزيادة دور القطاع الخاص في إنشاء وإدارة وتشغيل وصيانة مرافق النقل النهري.

ويلعب عقد النقل النهري للبضائع والركاب دوراً هاماً وأساسياً في قطاع النقل النهري بما يلقيه على أطرافه من التزامات سواء كان الراكب أو الشاحن من ناحية أو الناقل من ناحية أخرى .

الكلمات المفتاحية: النقل، النهري، النيل، البضائع، الراكب، المسؤولية.

Egypt's River Transport Legal System (As An Important Link Of Multimodal Transport)

Ahmed Maher Zaki Shoala

Department of Commercial Law, Faculty of Transport and Logistics in Alexandria, Arab Academy for Maritime Science and Technology, Egypt.

E-mail: Ahmed.sholla@yahoo.com

Abstract:

River transport is important in Egypt's national economy and river transport has many advantages: low cost, handles large volumes of goods, low pollution and is an important link of multimodal transport, but it has not taken the decent place of it like Europe because of many constraints.

Many of the obstacles to the performance of the river transport sector are among the most important: the legislative obstacle, where the state has a multiplicity of parts of the river transport sector. For all the above, the Egyptian State has begun to pay legislative and technical attention to the river transport sector. The Egyptian legislature promulgated Law No. 167 of 2022 on the reorganization of the General Authority for River Transport in order to unify the state authorities on river transport, facilitate investment in this important sector and increase the role of the private sector in the establishment, management, operation and maintenance of river transport facilities.

The River Carriage of Goods and Passengers Contract plays an important and essential role in the river transport sector with its obligations to its parties, whether the passenger or shipper on the one hand or the carrier on the other.

Keywords: Transport, River, Nile, Cargo, Passenger.

مقدمة

تمهيد : منذ فجر التاريخ أولى المصريون القدماء وجوههم شطر النقل النهري واهتموا به بشكل يفوق اهتمامهم بالنقل البري ، ذلك أن المصريين عاشوا على في القرى والمدن ضفاف نهر النيل ، فكان للنقل النهري الدور الأبرز في نقل الأشخاص والبضائع من مكان إلى آخر.^(١)

ويتميز النقل النهري بانخفاض تكلفته والقدرة على استيعاب كميات كبيرة من البضائع ، مقارنة بالنقل البري والجوي كما أنه أقل تلوثاً وأكثر توفيراً في استهلاك الوقود.

وبالرغم من تلك المميزات إلا أن النقل النهري في مصر لم يأخذ الأهمية والقدرة المأمول والمنتظر منه بالمقارنة مع وضعه في منظومة النقل بالدول الأوروبية ، وذلك للعديد من الأسباب من أهمها تشابك وتشارك جهات الولاية على نهر النيل والنقل النهري بين العديد من الجهات مثل وزارة النقل ، وزارة الري والموارد المائية ، وزارة السياحة ، وزارة الداخلية ، وزارة التنمية المحلية ، المحافظات التي يمر نهر النيل وفروعه وروافده الملاحية عبرها . كما يتضح ضرورة تدريب العنصر البشري العامل في منظومة النقل النهري وتسليحه بالعلوم وأساليب التدريب الحديثة و حسن استخدام جهات التدريب المتاحة في هذا المجال.

(١) " الآثار المصرية تدلنا على أول رحلة مائة سجلها التاريخ كانت من مصر إلى الصومال في عهد الملكة حتشبسوت عام ١٤٩١ ق.م وقد ظل الاهتمام بالنقل المائي في عهد الفرس والبطالمة الأوائل وكذلك اذدهر النقل المائي في عهد الرومان " راجع د.نبيل عبدالحميد سيد أحمد ، النقل النهري وتأثيره على قطاع السياحة في مصر خلال القرن التاسع عشر ، مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والضيافة ، المجلد ٢١ ، العدد ٢ ديسمبر ٢٠٢١ ص ٢٣٣ وما بعدها .

إضافة إلى ما تقدم الحاجة الماسة لتطوير الملاحة عبر النهر من خلال استخدام التكنولوجيا ورسم الخرائط الملاحية الإلكترونية الحديثة وهو ما تعمل عليه الدولة في الوقت الحالي حيث أنه في الآونة الأخيرة وضعت الدولة المصرية قطاع النقل النهري ضمن قائمة القطاعات المستهدف تطويرها والإستفادة منها بشكل يعطي مردود أكبر على المواطن والدخل القومي^(١).

ويلعب النقل النهري دور كبير في مجال نقل البضائع إضافة إلى نقل الركاب عبر نهر النيل علاوة على الدور الكبير الذي يلعبه النقل النهري في السياحة النيلية كما أن لصناعة بناء واصلاح وحدات النقل النهري حجم إقتصادي ليس بالقليل يرفع من قيمة قطاع النقل النهري .

وللنقل النهري دور هام وحيوي باعتباره حلقة هامة من حلقات النقل متعدد الوسائط، من خلال ربط الموانئ البحرية بنهر النيل وشبكة السكك الحديدية والبرية و المناطق اللوجستية والموانئ النهرية. هذا وقد نجح المشرع المصري في إصدار تشريع طال انتظاره وهو القانون رقم ١٦٧ لسنة ٢٠٢٢ بشأن إعادة تنظيم هيئة النقل النهري في مصر محاولاً بذلك توحيد جهات الولاية على عملية النقل النهري وجعلها في يد واحدة ، كما تبع هذا القانون صدور قراراتين لوزير النقل في ٢٨ مايو ٢٠٢٤ حيث صدر قرار وزير النقل رقم ٣٤٢ لسنة ٢٠٢٤ بشأن تراخيص الوحدات النهرية غير

(١) وصلت أحجام البضائع التي يتم نقلها عبر النقل النهري ١٤.٦ مليون طن في ٢٠٢١ ، كما وصل عدد الوحدات النهرية العاملة في مجال نقل البضائع والركاب في النيل ١٣٣٩ في ٢٠٢١ ووصل عدد إجمالي العاملين بقطاع النقل النهري حوالى ٤٠٠٠ عامل في ٢٠٢١. راجع الموقع الرسمي للجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء <https://www.capmas.gov.eg> .

الآلية وفي نفس التاريخ صدر قرار وزير النقل رقم ٣٤٠ لسنة ٢٠٢٤ بشأن رسوم وتكاليف معاينات الوحدات النهرية والموانئ والمراسي .

وجدير بالذكر أن العلاقات والمسائل القانونية متشابكة ومتعددة في مجال النقل النهري ، فمنها ما هو متعلق بإعادة التنظيم القانوني للهيئة العامة للنقل النهري القائمة على النقل النهري في مصر ، ومن تلك المسائل ما يتعلق بعمليات الاستثمار في مجال النقل النهري والتوجه نحو اشراك القطاع الخاص في إنشاء وإدارة وتشغيل وصيانة مرافق النقل النهري من موانئ ومراسي .. إلخ ، ومن المسائل القانونية الهامة أيضاً تلك المتعلقة بالنقل النهري للركاب و النقل النهري للبضائع ولكل منهما الشكل القانوني المختلف والمستقل .

أهمية البحث :

مع الاهتمام المتزايد من الدولة المصرية لمرفق النقل على وجه العموم والنقل النهري على وجه الخصوص ، ومع تزايد أهمية النقل النهري في مصر لقلّة تكاليفه واستخدام ما يسمى بوفرة اقتصاديات الحجم ، وتوفير الضغط على شبكة النقل البري بما يمثله ذلك من تقليل التلوث وتقليل نفقات صيانة الطرق وكذلك تقليل عدد الحوادث وكذلك أهمية النقل النهري كحلقة من حلقات النقل متعدد الوسائط ، لكل ذلك أولت الدولة قطاع النقل النهري اهتمامها ووضعت خطة طموحة لذلك بدأت بإصدار قانون جديد ينظم مرفق النقل النهري في مصر وهو القانون ١٦٧ لسنة ٢٠٢٢ والذي يهدف في الأساس إلى توحيد جهات الولاية على قطاع النقل النهري.

إشكالية البحث :

تظهر إشكالية البحث في استيضاح ورسم ملامح التنظيم القانوني للنقل النهري في مصر و اشراك القطاع الخاص في إنشاء وإدارة وتشغيل وصيانة مرافق النقل النهري من موانئ ومراسي .. إلخ في ظل حماية المنافسة التجارية كل ذلك في إطار التشريع

الحديث سالف الذكر و ندرة الأحكام القضائية والأبحاث المنشورة في هذا الموضوع لحدائته وجدته.

منهجية البحث :

نتناول البحث من خلال المنهج التحليلي الوصفي، حيث سنعتمد بشكل أساسي على تحليل التشريعات الأخيرة الحديثة التي أصدرها المشرع المصري أخيراً لتنظيم مرفق النقل النهري ، و نقصد بها: القانون ١٦٧ لسنة ٢٠٢٢ والقرارات الوزارية المنفذة له .

و بشأن الدراسات السابقة التي أجريت في هذا الموضوع فإن حداثة تنظيم المشرع المصري له و صدور التشريعات المنظمة للنقل النهري في وقت قريب لم تسنح الفرصة لعمل دراسات أساسية فيه، ورغمًا عن ذلك توجد دراسات اهتمت بالنقل النهري لكن من الناحية الفنية واللوجستية وليس من الناحية التشريعية القانونية ومنها علي سبيل المثال :

تساؤلات البحث :

عند تناول هذا الموضوع الهام بالبحث التحليلي أثرت عدة تساؤلات علي النحو التالي:

ما هي ملامح التنظيم القانوني للنقل النهري في مصر؟ وماهي الجهات المنظمة له؟ وما هو المسار التاريخي للقوانين والقرارات المنظمة للنقل النهري في مصر؟ وما اختصاصات ووظائف ومهام الهيئة العامة للنقل النهري؟ وكيفية ونظام إدارة الهيئة العامة للنقل النهري وماهي أهدافها؟ ماهي أهم الأجهزة المنبثقة عنها؟ وماهي اختصاصات تلك الجهات وماهي موارد الهيئة و ملامح الرسوم؟ وماهي أنواع الوحدات النهريّة العاملة في مجال النقل النهري وينظمها القانون الجديد؟ وماهي ملامح الاستثمار في قطاع النقل النهري وما دور القانون الجديد في اشراك القطاع

الخاص في الاستثمار في قطاع النقل النهري؟ وماهي ملامح عقد نقل البضائع والركاب عبر النهر وماهي التزامات أطراف عقد نقل البضائع من ناحية ونقل الركاب من ناحية أخرى؟ وماهي أحكام مسؤولية الناقل النهري في عقد نقل البضائع والركاب وحالاتها؟ وأحكام دعوى المسؤولية في عقد النقل النهري للبضائع والركاب؟

خطة البحث :

نتبع في تناول البحث الخطة التالية،

في المبحث الأول نتناول في مطلب أول التنظيم القانوني للنقل النهري في مصر ، نوضح في البداية نبذة عن التسلسل التاريخي للتشريعات المنظمة للنقل النهري في مصر ، ثم نبين ملامح التنظيم القانوني للنقل النهري في مصر ونعرج على بيان الجهات المنظمة له ونوضح اختصاصات ووظائف ومهام الهيئة العامة للنقل النهري وكيفية ونظام إدارة الهيئة العامة للنقل النهري وأهدافها وأهم الأجهزة المنبثقة عنها مع إظهار اختصاصات تلك الجهات وسرد لأهم موارد الهيئة و ملامح ونظام الرسوم وكذلك بيان أنواع الوحدات النهرية العاملة في مجال النقل النهري وينظمها القانون الجديد .

ثم نبدأ في المطلب الثاني بالتعريف بملامح الاستثمار في قطاع النقل النهري ودور القانون الجديد في اشراك القطاع الخاص في الاستثمار في قطاع النقل النهري ثم في المبحث الثاني نتناول في مطلب أول عقد نقل البضائع عبر النهر مع توضيح التزامات أطراف عقد نقل البضائع ونعرج على أحكام المسؤولية في عقد النقل النهري للبضائع وفي مطلب ثان نتناول عقد نقل الركاب عبر النهر والتزامات أطراف و أحكام المسؤولية في عقد النقل النهري للركاب ثم نختم البحث بالتائج والتوصيات . وذلك على النحو التالي :

• **المبحث الأول** : النقل النهري في مصر من الوجهة القانونية

وينقسم إلى مطلبين :

- المطلب الأول : الجهات المنظمة للنقل النهري في مصر
- المطلب الثاني : الاستثمار في قطاع النقل النهري وفق التشريع الجديد

• **المبحث الثاني** : عقد النقل النهري للبضائع والأشخاص

وينقسم إلى مطلبين :

- المطلب الأول : عقد النقل النهري للبضائع وينقسم إلى فرعين :
- الفرع الأول التزامات أطراف عقد النقل النهري للبضائع.
- الفرع الثاني أحكام المسؤولية في عقد النقل النهري للبضائع
- المطلب الثاني : عقد النقل النهري للركاب وينقسم إلى فرعين :
- الفرع الأول : التزامات عقد النقل النهري للركاب.
- الفرع الثاني : أحكام المسؤولية في عقد النقل النهري للركاب .

• خاتمة

المبحث الأول

النقل النهري في مصر من الوجهة القانونية

قام المشرع المصري بتنظيم قطاع النقل النهري والهيئة المنظمة له من خلال إصدار تشريع جديد يهدف لذلك وفي المطلب الأول نوضح الجهات المنظمة للنقل النهري في مصر وفق التشريع الجديد سالف الذكر، وفي مطلب ثان نوضح المستجدات التي أتى بها القانون الجديد بشأن الإستثمار في قطاع النقل النهري .

المطلب الأول

الجهات المنظمة للنقل النهري في مصر

نوضح فيما يلي المقصود بالنقل متعدد الوسائط على اعتبار أن النقل النهري هو أحد وسائطه ثم نعطي نبذة عن تاريخ التشريعات المتعلقة بالنقل النهري في مصر والجهات المنظمة للنقل النهري في مصر واختصاصاتها واسلوب العمل بها ومالياتها وغير ذلك من المسائل على النحو التالي:

أولاً : النقل النهري حلقة من حلقات النقل المتعدد الوسائط .

لم يضع المشرع المصري تعريفاً محدداً للنقل متعدد الوسائط ، لكن قامت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠^(١) بتعريف النقل الدولي متعدد الوسائط بأنه " نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل ، على أساس عقد النقل متعدد الوسائط من مكان في دولة ما يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في دولة أخرى "

بينما عرفت اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية لسنة ٢٠٠٩ في المادة الثانية منها ، النقل متعدد الوسائط بأنه " نقل بضاعة بين دولتين عربيتين باستخدام واسطتين نقل مختلفتين أو أكثر بعقد نقل واحد ووثيقة نقل واحدة وتحت

(١) جدير بالذكر أن مصر لم تنضم حتى تاريخنا الحالي إلى هذه الإتفاقية

مسئولية شخص واحد " متعهد النقل " من نقطة استلامه البضاعة من المرسل حتى تسليمها إلى المرسل إليه "

ويهمنا من التعريفات السابقة - حتى ولو انصبت على النقل الدولي - أن النقل النهري يصلح بدوره أن يكون واسطة من وسائط النقل المتعدد الوسائط دولياً كان أم محلياً . " فالنقل المتعدد الوسائط في جوهره فكرة قانونية مستحدثة للنقل المتكامل للبضائع ترتب آثاراً تجارية واقتصادية وفنية... والمستحدث هو التأليف بين واسطتين أو أكثر من وسائط النقل لتقديم خدمة نقل متكاملة في ظل نظام قانوني خاص " (١) .

ثانياً : النقل النهري من قبيل النقل الداخلي

تعد الملاحة النهرية هي تلك الملاحة التي تتم في الأنهار والبحيرات والقنوات الداخلية بعكس الملاحة البحرية التي تتم في البحر (٢) ، وتتجلى أهمية الملاحة النهرية في مصر في أن نهر النيل يخترق البلاد من أقصى الجنوب إلى أقصى الشمال حتى البحر المتوسط ويتفرع إلى فرعي رشيد ودمياط عند القناطر الخيرية ويمر خلال هذه الرحلة بمعظم محافظات مصر ، كما تتركز على شاطئيه معظم المدن المصرية

(١) راجع دكتور/ فاروق ملش ، النقل متعدد الوسائط (الأوجه التجارية والقانونية والتشغيلية) ، منشأة المعارف ٢٠١٤ ص ٦ ولمزيد من التفاصيل راجع د. / أحمد عبد المنصف محمود ، اقتصاديات وسياسات النقل البحري ، الأسكندرية الطبعة الثانية ٢٠٠٩ مكتبة الأكاديمية ، وكذلك د/ أحمد عبد المنصف محمود ، متطلبات إنشاء شركة خطوط ملاحية محواه في دولة نامية في عصر العولمة ، الأسكندرية ٢٠١١ مكتبة الأكاديمية ، وقارب كذلك دكتور/ هشام فضلي ، نقل البضائع بحراً ، دار الفكر الجامعي ٢٠٢٢ ، ص ٢٥ وما بعدها

(٢) تنص المادة الأولى فقرة ١ من القانون ١٠ لسنة ١٩٥٦ والمعدل بالقانون ٥٧ لسنة ١٩٦٢ في شأن الملاحة الداخلية على أنه " في تطبيق أحكام هذا القانون يقصد بالمياه الداخلية والبحيرات وقناة السويس والنيل والترع والمصارف العامة ومياه الحياض "

الرئيسية . هذا إلى أن الملاحة النهرية تتسم بالأمان نتيجة لقلّة الحوادث بالإضافة إلى رخص التكلفة ^(١)

هذا وقد أثار مفهوم الملاحة الداخلية ومدى تمييزها عن الملاحة البحرية خلافاً كبيراً في الفقه ^(٢)، حيث أخذ بعض الفقه الأداة التي تتم بها الملاحة كميّار للتمييز بينهما فالملاحة البحرية هي تلك التي تقوم بها سفن بحرية أما الملاحة الداخلية أو النهرية فهي التي تقوم بها المركب وهو ما يعوزه إلى التمييز بين السفينة والمركب " إذ أ، البحر والسفينة هما المقدمتان الضروريّتان لبدء تطبيق القانون البحري ^(٣).

بينما اتجه غالب الفقه إلى معيار المكان الذي تتم فيه الملاحة للتمييز بين الملاحة البحرية والداخلية ، فالملاحة البحرية هي التي تتم في البحر أما النهرية فهي التي تتم في النهر او المياه الداخلية ^(٤).

وجدير بالذكر أن هذا الضابط هو الذي أخذت به محكمة النقض المصرية حيث قضت بأن " الوصف الذي يسبغ على المنشأة القائمة لتكون سفينة بالمعنى المتقدم يتوقف تحديده على الكشف عن نشاطها وفقاً للمكان الذي تقوم بالملاحة فيه ، فإذا

(١) راجع الدكتور/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار الفكر الجامعي ٢٠٠٩ ص ١٧

(٢) راجع دكتور محمد السيد الفقى ، القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ٢٠٠٧ ، ص ١١ .

(٣) راجع دكتور/ أكثم الخولي ، دروس للقانون البحري، ١٩٧٠ ، ص ٢٢ وما بعدها مشار إليه عند دكتور/ محمود مختار بربري ، قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ٢٠٠٢ ص ١١ وما بعدها .

(٤) لعرض الآراء الفقهية المختلفة والرد عليها ونقدها راجع دكتور جلال وفاء محمدين ، دروس في القانون البحري المصري الجديد ، ١٩٩٢ ص ٢٦ وكذلك دكتور / فايز نعيم رضوان ، القانون البحري ١٩٨٦ بند ١٣ وأيضاً المستشار الدكتور / كمال حمدي ، القانون البحري، منشأة المعارف الطبعة الثالثة ٢٠٠٧ ص ١٠ وما بعدها .

كان هذا المكان هو البحر وتحقق تخصيصها للملاحة فيه صدق عليها هذا الوصف ، ومن ثم يخرج عن نطاقه المراكب التي تخصص للملاحة الداخلية بنهر النيل وفروعه ونوعه أياً كانت حمولتها ولو كانت تسير بالبخار " (١)

وبناء على ما تقدم فإن قواعد قانون التجارة البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ لا تنطبق على الملاحة الداخلية " النهرية " وإنما تنطبق القواعد القانونية العامة ، وعلى الأخص تسري أحكام الفصل السابع من الباب الثاني من قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٠ من المواد من ٢٠٨ إلى ٢٧٢ و باقي التشريعات الخاصة بالنقل النهري على النحو التالي توضيحه .

وتطبيقاً لما سبق فإن ملاك المراكب النهرية لا يفيدون من الأحكام الخاصة بتحديد مسؤولية مالك السفينة ولا تسري أحكام الرسمية في بيع تلك المراكب على النحو الذي يقرره القانون البحري في المادة ١١ منه ، ولا تخضع المراكب النهرية لقواعد القانون البحري الخاصة بالحجز على السفن وبيعها إنما تخضع للقواعد الخاصة بالحجز على المنقول ، ولا تسري على الطاقم العامل على ظهر المراكب النيلية القواعد المنظمة لعقد العمل البحري إنما تنطبق القواعد المنظمة لعقد العمل العادي ولا تسري على الملاحة النهرية القواعد المنظمة لأحكام التصادم أو المساهمة في الخسارات المشتركة في الملاحة البحرية وكذلك لا تسري على الملاحة النهرية القواعد المنظمة لأحكام الخسارات المشتركة والمساعدة والإنقاذ المعروفة في نطاق الملاحة البحرية . (٢)

(١) حكم محكمة النقض مدني ، ٧ مايو ١٩٥٩ مجموعة أحكام النقض س ١٠ ص ٣٩٥ رقم ٦٢ . و راجع في هذا الشأن دكتور/ على جمال الدين عوض ، تحديد نطاق القانون البحري ، مجلة القانون والاقتصاد ، عدد مارس ١٩٦١ وكذلك دكتورة سميحة القليوبي ، الأسس القانونية للتجارة البحرية ، دار الاهرام ، ٢٠٢٢ ص ١٤ وما بعدها .

(٢) راجع الدكتور/ مصطفى كمال طه ، المرجع سالف الإشارة ص ١٨ .

ثالثاً: نبذة عن التطور التاريخي لتشريعات المتعلقة بالنقل النهري في مصر .

اهتم المشرع المصري منذ بداية القرن الماضي بتنظيم الملاحة الداخلية ومرفق النقل النهري حيث صدرت العديد من القوانين والقرارات والمراسيم التي نظمت هذا الموضوع الهام^(١) و نوضح فيما يلي اهم تلك القوانين والمراسيم والقرارات الصادرة بشأن النقل النهري:

- صدر القانون رقم ١٣ لسنة ١٩٠٧ المنظم لتشغيل المراكب وإنشاء قسم تشغيل المراكب بوزارة الأشغال العمومية .

- صدر القانون ١٣ لسنة ١٩١٧ والذي كان يهدف إلى حصر الوحدات النهريّة التي تعمل في نهر النيل وفروعه وذلك لخدمة أغراض السلطات العسكرية إبان الحرب العالمية الأولى ، وفي عام ١٩١٩ تم إنشاء مصلحة الملاحة الداخلية بوزارة المواصلات وتم ضم قسم تسجيل المراكب إليها والذي كان تابعاً للقسم الميكانيكي بوزارة الأشغال العمومية .

- صدر القانون ١٧ لسنة ١٩٤١ والذي يعد أول تشريع للملاحة الداخلية والذي أنشأ بدوره إدارة اللوائح والرخص التابعة لوزارة المواصلات وكان ذلك بهدف الرقابة على تشغيل الملاحة النهريّة وسلامة الوحدات النهريّة العابرة أثناء التشغيل .

- صدر قرار وزير المواصلات في ١٩٤٧ رقم ٥١٥ الخاص بإنشاء غرفة الملاحة النهريّة.

(١) " راجع النقل والمواصلات ، المسح الاجتماعي الشامل للمجتمع المصري ١٩٥٢ - ١٩٨٠ ، المجلد السادس، المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية، مصر ١٩٨٥ . وكذلك راجع ندوة مستقبل السياحة النيلية في مصر ، المعهد القومي للنقل ، ١٩٨٩ وأيضاً د. محمد ابراهيم عراقي ، متدى العالم الثالث ، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام ٢٠٢٠ ، المكتبة الأكاديمية ، ٢٠٢٠ ص ١٥٠ وما بعدها .

- في عام ١٩٥٣ صدر قرار مجلس الوزراء بإنشاء اللجنة الدائمة للملاحة والتي تختص بالإشراف على شئون الملاحة ووضع سياسة المشروعات المطلوب تنفيذها والإشراف على التنفيذ، وتتكون تلك اللجنة من أعضاء من وزارتي المواصلات والأشغال العمومية.
- في عام ١٩٥٤ صدر مرسوم بإلغاء مصلحة النقل وانتقلت تبعية إدارة الملاحة الداخلية إلى مصلحة الري بوزارة الأشغال ، ثم تحولت إلى مراقبة الملاحة الداخلية ثم إلى تفتيش الملاحة الداخلية وبعد ذلك إلى مصلحة الملاحة الداخلية.
- في عام ١٩٥٨ صدر القرار الجمهوري بقانون رقم ٢٣١ بإنشاء الهيئة العامة لشئون النقل المائي الداخلي ، وهي تتبع وزارة المواصلات .
- صدر القرار الجمهوري رقم ٣٦٧ لسنة ١٩٥٩ بشأن نقل الملاحة الداخلية من وزارة الأشغال إلى الهيئة العامة لشئون النقل المائي الداخلي.
- صدر القرار الجمهوري رقم ١٦١٤ لسنة ١٩٦٢ بإنشاء المؤسسة المصرية العامة لشئون النقل المائي الداخلي.
- صدر القرار الجمهوري ٢٧١٤ لسنة ١٩٦٦ بنقل تبعية إدارة اللوائح والرخص فيما يتعلق بتنفيذ القانون لسنة ١٩٥٦ إلى ديوان وزارة النقل .
- عام ١٩٦٦ صدر القرار الجمهوري رقم ٢٧١٨ بتعديل القرار ١٦١٤ لسنة ١٩٦٢ بشأن المؤسسة المصرية العامة لشئون النقل المائي الداخلي لاندماجها في المؤسسة المصرية العامة للنقل الداخلي .
- عام ١٩٧٠ صدر القرار رقم ١٧٦ بشأن انشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل النهري واصبح لها اختصاصات هيئة النقل المائي الداخلي .
- عام ١٩٧٥ صدر القانون رقم ١١١ بإلغاء المؤسسات .

- في عام ١٩٧٧ صدر القرار الجمهوري رقم ٧٨١ بشأن تنظيم وزارة النقل.
- في عام ١٩٧٩ صدر القرار الجمهوري ٤٧٤ بشأن إنشاء هيئة الملاحة النهرية " النقل النهري".
- صدر القانون ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ بشأن قطاع الأعمال العام والذي قرر أن تحل الشركات القابضة محل هيئات قطاع الأعمال العام وبموجب ذلك القانون انتقلت تبعية شركات النقل النهري الحكومية إلى الشركة القابضة للنقل البري والبحري.
- في عام ١٩٩٣ صدر قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٢١٧ بتبعية شركتي النقل النهري والمائي إلى الشركة القابضة للصناعات المعدنية.
- في ٢٠٠٨ صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ١١٧ بتعديل القانون ٤٧٤ لسنة بشأن انشاء هيئة الملاحة النهرية ١٩٧٩.
- في ٢٠٢١ صدر قانون الموارد المائية والري " حرم النهر"
- في ٢٠٢٢ صدر قانون تنظيم الهيئة العامة للنقل النهري رقم ١٦٧ لسنة ٢٠٢٢
- في ٢٨ مايو ٢٠٢٤ صدر قرار وزير النقل رقم ٣٤٢ لسنة ٢٠٢٤ بشأن تراخيص الوحدات النهرية غير الآلية.
- في ٢٨ مايو ٢٠٢٤ صدر قرار وزير النقل رقم ٣٤٠ لسنة ٢٠٢٤ بشأن رسوم وتكاليف معاينات الوحدات النهرية والموانئ والمراسي.

ثالثاً: النقل النهري في مصر ما بين ولاية الجهات المحلية والجهات الدولية المشتركة.

يعد قطاع النقل النهري في مصر من أكثر المرافق التي تعرضت إلى تنازع ما بين جهات الاختصاص والولاية التي تفرض الوصاية على هذا القطاع وهو الأمر الذي أدى

تباطوء شديد في عمليات التطوير و ضعف في استغلال هذا القطاع على النحو الذي يحقق مردود اقتصادي على الدولة والمواطنين .

فالمستثمر أو الراغب في التعامل مع مرفق النقل النهري يجد نفسه في بحر خضم من الاجراءات والتصاريح من عدة جهات منها وزارة النقل و المحافظة الواقع فيها نشاطه ووزارة الداخلية و وزارة السياحة و وزارة البيئة و وزارة الدفاع ووزارة الري والموارد المائية والثروة السمكية ، وهو الأمر الذي من شأنه الوصول إلى الحال المترديه التي وصل إليها هذا المرفق الحيوي و ضعف امكانياته و ضعف عائد الاستثمار المنتظر منه .

وجدير بالذكر أن الولاية على عمليات النقل النهري في مصر تختلف بعد السد العالي بأسوان ، حيث تقوم على عملية النقل النهري من بعد السد العالي وفي نطاق بحيرة ناصر هيئة تسمى (هيئة وادي النيل للملاحة النهريه) وهي هيئة مشتركة ما بين جمهورية مصر العربية و جمهورية السودان نشأت بموجب اتفاقية مشتركة تمت الموافقة عليها بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ٩٧٠ لسنة ١٩٧٥ (١) .

(١) هيئة وادي النيل للملاحة البحرية هي هيئة مشتركة لها شخصية اعتبارية مستقلة نشأت بموجب اتفاقية مشتركة وقعت في الخرطوم عام ١٩٧٥ ووافق عليها رئيس الجمهورية بموجب القرار رقم ٩٧٥ لسنة ١٩٧٥ ومقرها اسوان ولها مقر بوادي حلفا وتقوم بأنشطة النقل النهري للركاب والبضائع والطرود والبريد والحيوانات من مينائي السد العالي ووادي حلفا ، وتقوم بالنقل النهري السياحي ببخيرة ناصر من ميناء السد العالي ووادي حلفا ، بناء السفن والوحدات اللازمة للأنشطة وصيانتها وإصلاحها و تسيير الخطوط الملاحية النهريه المنتظمة ما بين السد العالي ووادي حلفا . راجع الجريدة الرسمية المصرية العدد ١٠ في ٥ مارس ١٩٨١ . ولمزيد من

وعليه فإن عمليات نقل الركاب والبضائع نهراً بعد السد العالي تقع تحت تنظيم قانوني يختلف عن التنظيم القانوني لجهات الولاية والذي يخضع له النقل النهري من مصب نهر النيل في البحر المتوسط شمالاً وحتى السد العالي في جنوب مصر. وهذا نوع من أنواع تعدد جهات الولاية الجغرافي على نهر النيل ومرفق النقل النهري.

هذا وقد خطى المشرع المصري خطوات كبيرة نحو توحيد جهات الولاية على مرفق النقل النهري وتحسين فرص الاستثمار في هذا القطاع الحيوي حيث أصدر القانون رقم ١٦٧ لسنة ٢٠٢٢ بإعادة تنظيم الهيئة العامة للنقل النهري.

رابعاً: الهيئة العامة للنقل النهري وفق التشريع الجديد ١٦٧ لسنة ٢٠٢٢

تعد الهيئة العامة للنقل النهري^(١) " وفق المادة الثانية من القانون رقم ١٦٧ لسنة ٢٠٢٢ هي الهيئة الوحيدة التي تقوم علي عملية تنظيم النقل النهري في مصر - من البحر المتوسط حتى السد العالي - وهي هيئة خدمية تتمتع بالشخصية الاعتبارية وتتبع الوزير المختص " وزير النقل " ويقع المقر الرئيسي للهيئة بمدينة القاهرة وقد أجاز القانون للهيئة أن تؤسس أو تنشئ مناطق وفروع ومكاتب لها داخل جمهورية مصر العربية كي تمارس مهامها المختلفة من خلالها . وتهدف الهيئة في الأساس إلى تنمية الإقتصاد القومي عن طريق رفع كفاءة مرفق النقل المائي بالمياه الداخلية ، وتطويره بما يحقق استغلاله على الوجه الأمثل وفق أسس فنية واقتصادية سليمة تكفل اداء دوره في التنمية القومية .

(١) لمزيد من المعلومات الصفحة الرسمية للهيئة العامة للنقل النهري

١- اختصاصات ووظائف ومهام الهيئة العامة للنقل النهري

يلاحظ أن المشرع فى القانون الجديد قد منح الهيئة العامة للنقل النهري العديد من الوظائف والمهام والإختصاصات التي تخولها أداء وتحقيق الغرض الذي أنشئت من أجله وبالأدق لها أن تباشر مايلي :

- القيام بالإشراف والرقابة على جميع مشروعات النقل النهري للتأكد من سلامة تنفيذ المشروع ومطابقتها للشروط والمواصفات الفنية التي تضعها الهيئة لتلك المشروعات .

- تحديد المقابل المادي لاستخدام المنشآت الصناعية التي تقيمها الهيئة .

- إصدار تراخيص مزاولة أعمال نقل الركاب وكذا البضائع والمهمات والمواد بجميع أنواعها ، والحاويات مع ملاحظة أن المشرع قد أعفى وزارة الدفاع من الحصول على هذه التراخيص .

- إنشاء شركات مساهمة بمفردها أو مع شركاء آخرين بعد أخذ رأي وزارة الدفاع وموافقة مجلس الوزراء بناء على عرض الوزير المختص ، وذلك بغرض غنشاء وإدارة وتشغيل وصيانة واستغلال المواني والمراسي النهرية والأهوسة الملاحية التابعة للهيئة والقنوات الملاحية ، وجميع أعمال النقل النهري والقيام بأي من الأعمال التي تدخل فى نطاق غرضها .

- تحديد الخطوط الملاحية وتشغيلها وإدارتها ووضع القواعد الخاصة باستخدامها بعد التنسيق معوزارة الموارد المائية والري ، مع ملاحظة أن المشرع قد أعفى وزارة الدفاع من الحصول على هذه التراخيص .

- تحديد المراسي بجميع أنواعها والمواني والترخيص بإنشائها وتشغيلها وإدارتها ووضع القواعد الخاصة باستخدامها والرسو عليها بعد الحصول على موافقة وزارات

الدفاع والداخلية - والموارد المائية والري بالنسبة لموقع الموانيء والمراسي^(١)، وتعفى وزارة الدفاع من الحصول على هذه التراخيص.

- وضع المواصفات الفنية والشروط والقواعد المنظمة للملاحة الداخلية والمحددة لتكاليف معاينة الموانيء النهرية والمراسي والوحدات النهرية الآلية وغير الآلية للتأكد من التزام جميع المشتغلين بها بما يكفل أمان وكفاءة التشغيل، ويؤدي إلى المحافظة على سلامة المياة والممرات الملاحية التي يحددها قرار الوزير المختص، كما يكون لوزارتي الدفاع والداخلية تحديد المواصفات والشروط الخاصة بالموانيء النهرية والمراسي والوحدات النهرية^(٢) التابعة لها.

- تنفيذ أحكام القوانين والقرارات المنظمة للملاحة الداخلية.

- وضع تخطيط شامل لمرفق النقل النهري وجميع الأعمال الصناعية المتعلقة به، وإجراء التعديلات اللازمة لمواجهة متطلبات التنمية في كل المجالات، واعتماد البرامج والمشروعات اللازمة والإشراف على تنفيذها بالتنسيق مع الجهات المختصة داخل الدولة مع مراعاة ما تقرره وزارة الدفاع من شروط وقواعد تتطلبها شؤون الدفاع عن الدولة.

(١) يقصد بالميناء النهري وفق أحكام المادة الأولى من القانون ١٦٧ لسنة ٢٠٢٢ " رصيف أو مجموعة أرصفة مجهزة طبقاً للمساحة المحددة بوسائل للشحن والتفريغ مع وجود ساحات للتشوين واستقبال الوحدات النهرية ووجود مناطق إدارية لخدمة الميناء ومحاط بسور. أما المراسي النهري فيقصد به: كل بناء أو رصيف أو ساحل أو بر أو أى منشأ آخر مرخص به مجهزة لتستقر أو ترسو عليه الوحدات النهرية.

(٢) الوحدة النهرية وفق حكم المادة الأولى سالفة الذكر هي: كل منشأة عائمة آلية أو غير آلية تسير أو تستقر في المياة الداخلية لأي غرض كان عدا العائمات المستعملة للرسو فقط كالبراطيم والمراسي وغيرها.

- تطوير وتطهير الطرق الملاحية والأهوسة الملاحية التابعة للهيئة وصيانتها بما يحقق الاستفادة منها على الوجه الأمثل بالتنسيق مع وزارة الموارد المائية والري.
- إدارة وتشغيل وصيانة الأهوسة الملاحية التابعة للهيئة، بما يحقق الاستفادة منها بالتنسيق مع وزارة الموارد المائية والري وبما لا يخل بادارة وتشغيل منظومة توزيع المياه، على أن ينقل للهيئة الأهوسة الملاحية الواقعة على مجرى الملاحي القاهرة- دمياط والقاهرة- الإسكندرية عبر ترعة النوبارية والتابعة لوزارة الموارد المائية والري متضمنة جميع المعدات.
- التفتيش على جميع العائمات النهريّة المرخص لها للتأكد من سلامتها وتطبيق إجراءات السلامة عليها.

- هذا وقد وضع القانون الجديد المنظم للهيئة العامة للنقل النهري في المادة الخامسة منه استثناء - من أحكام قانون الموارد المائية والري الصادر بالقانون ١٤٧ لسنة ٢٠٢١ بحيث تكون الهيئة العامة للنقل النهري هي المختصة بكل ما يتعلق بالترخيص للموانئ والأرصفت والمراسي على نهر النيل وقنواته الملاحية.

٢- إدارة الهيئة العامة للنقل النهري

تحل الهيئة العامة للنقل النهري بموجب أحكام القانون ١٦٧ لسنة ٢٠٢٢ محل إدارات الملاحة الداخلية المختصة بالمحافظات في إصدار تراخيص الملاحة للوحدات النهريّة غير الآلية والعائمات الثابتة والذهبيات وأطقم العاملين عليها وخطوط التزام المعديات بالتنسيق مع وزارة الدفاع، الداخلية، الزراعة واستصلاح الأراضي، المالية، التنمية المحلية، الموارد المائية والري، التخطيط والتنمية الاقتصادية، التضامن الإجتماعي، التعاون الدولي، الاستثمار، السياحة والآثار، والجهاز المركزي للتنظيم والإدارة وهيئة الإسعاف المصرية ونرى أن تشابك

العلاقات مع كل هذا العدد من الجهات الإدارية قد يشكل عقبة أمام سيولة العمل داخل الهيئة العامة للنقل النهري وتحقيق الهدف من تنظيمها بالشكل الجديد.^(١)

- وتقوم على إدارة الهيئة العديد من القطاعات والإدارات يكون على رأسها مجلس إدارة يشكل وفق القانون على النحو التالي بيانه .

أ- تشكيل مجلس إدارة الهيئة العامة للنقل النهري

يصدر قرار من رئيس مجلس الوزراء بناء على عرض الوزير المختص بتعيين رئيس مجلس إدارة الهيئة لمدة أربع سنوات قابلة للتجديد ، مع تحديد معاملته المالية ، ويشكل مجلس إدارة الهيئة وفق القانون برئاسة رئيس مجلس الإدارة وعضوية كل من :

- رئيس إدارة الفتوى المختصة بمجلس الدولة ،
- وممثلين عن : وزارات الدفاع ، الداخلية ، الموارد المائية والري ، التنمية المحلية ، البيئة ، المالية ، الصحة والسكان ، السياحة والآثار على أن يختارهم الوزير المعني في كل وزارة .

وأيضاً ينضم عضواً لمجلس الإدارة ممثل عن الهيئة العامة لمشروعات التعمير والتنمية الزراعية يختاره الوزير المعني بشئون الزراعة واستصلاح الأراضي ،

- وممثل عن المركز الوطني لتخطيط استخدامات أراضي الدولة ، يرشحه مدير المركز .

- وممثل عن الجهاز المركزي للتنظيم والإدارة يختاره رئيس الجهاز .

(١) يلاحظ أن القانون الجديد في المادة الرابعة منه قد أكد على نقل العاملون بإدارات الملاحة الداخلية والمراسي المختصة بديوان المحافظات إلى الهيئة العامة للنقل النهري بذات أوضاعهم الوظيفية وأجورهم وبدلاتهم ومزاياهم النقدية والعينية وأن يحتفظ العامل المنقول بصفة شخصية بما يحصل عليه من أجور وبدلات وأجازات ومزايا نقدية وعينية دون أن يؤثر ذلك على ما يستحقه مستقبلاً من أي علاوات او مزايا ، بالتنسيق مع الجهاز المركزي للتنظيم والإدارة ووزارة المالية .

- أربعة من ذوي الخبرة يصدر بإختيارهم قرار من الوزير المختص " وزير النقل "
- ويصدر بتشكيل مجلس إدارة الهيئة ونظام عمله والمعاملة المالية لأعضائه قرار من الوزير المختص " وزير النقل " لمدة عامين .

بد- انعقاد مجلس إدارة الهيئة و أسلوب العمل داخله .

ينعقد مجلس إدارة الهيئة بدعوة من رئيسه أو من ينييه مرة على الأقل كل شهر ، ويجوز لرئيس مجلس الإدارة دعوة المجلس للإنعقاد كلما دعت الحاجة إلى ذلك ، ولا يعد الاجتماع صحيحاً إلا بحضور أغلبية الأعضاء ، وتصدر القرارات بأغلبية أصوات الأعضاء الحاضرين ، وعند تساوى الأصوات يرجح الجانب الذي منه الرئيس ، ويقوم رئيس مجلس الإدارة برفع قرارات المجلس إلى الوزير المختص خلال أسبوع من تاريخ صدورها لاعتمادها ، ولا تصبح نافذة إلا بعد اعتمادها منه ، ولمجلس إدارة الهيئة أن يدعو من يرى الاتعانة بخبراته ومعلوماته دون أن يكون له صوت معدود.

ويتولى رئيس مجلس إدارة الهيئة إدارتها وتصريف شئونها ، وله أن يفوض أحد نوابه أو أكثر في القيام ببعض اختصاصاته ، كما يمثل الهيئة أمام القضاء ، وفي صلاتها بالغير ، ويكون مسؤولاً عن تنفيذ السياسة العامة الموضوعة لتحقيق أغراضها .

وعلاوة على ما تقدم يكون لرئيس مجلس الإدارة نائب أو أكثر لمعاونته في أداء مهامه ، ويصدر بتعيينه وتحديد اختصاصاته ومعاملته المالية قرار من الوزير المختص ، وذلك لمدة سنتين قابلة للتجديد لمرة واحدة .

كما تنشأ بالهيئة وحدة إدارية تختص بإنهاء الإجراءات والحصول على الموافقات اللازمة لإصدار التراخيص والتصاريح الملاحية التي تصدرها الهيئة ، ويندب للعمل بها الكوادر الفنية والإدارية من الجهات المعنية ، ويكون صدور تراخيص المنشآت

الفندقية والسياحية من الوزارة المختصة بشئون السياحة ، وترخيص سيرها ورسوها كعائمة مائية في نهر النيل من الهيئة.

ويقوم رئيس مجلس إدارة الهيئة بتقديم تقارير دورية عن سير العمل بالهيئة لوزير النقل ، كما يقدم لمجلس إدارة الهيئة مشروع الموازنة السنوية والحساب الختامي مشفوعاً بتقرير للجهاز المركزي للمحاسبات وتقرير آخر عن نشاط الهيئة خلال السنة المالية المنتهية في المواعيد المقررة لذلك.

ج - اختصاصات ووظائف مجلس إدارة الهيئة .

يعد مجلس إدارة الهيئة هو السلطة العليا المهيمنة على شئونها وتصريف أمورها واقتراح السياسة العامة التي تسيير عليها ، وله أن يتخذ ما يراه من القرارات لتحقيق الغرض الذي قامت من أجله ، وللمجلس كي يمارس تلك الاختصاصات أن يقوم بما يلي :

- وضع واعتماد الهيكل التنظيمي للهيئة ، ولائحة الموارد البشرية ، واللوائح المالية والإدارية والفنية بعد موافقة وزارة المالية والجهاز المركزي للتنظيم والإدارة ، ودون التقييد بالقواعد والنظم المعمول بها في الهيئات العامة والجهات الحكومية ، وذلك دون إخلال بالحد الأقصى للأجور المعمول به قانوناً.

- إصدار القرارات اللازمة لإنشاء مناطق وفروع ومكاتب للهيئة داخل جمهورية مصر العربية لممارسة مهامها.

- وضع نظام للرقابة ولمعدلات الأداء طبقاً للمعايير الاقتصادية.

- اعتماد مشروع الموازنة السنوية للهيئة وحسابها الختامي .

- النظر في التقارير الدورية التي تقدم عن حسن سير العمل بالهيئة ، ومركزها

المالي .

- النظر في كل ما يرى الوزير المختص أو رئيس مجلس الإدارة عرضه من مسائل تدخل في اختصاصات الهيئة.

ويجوز لمجلس الإدارة أن يعهد إلى رئيسته أو لجنة من بين أعضائه أو أحد مديري الهيئة ببعض اختصاصاته ، كما يجوز له أن يفوض أحد المديرين في إختصاص محدد أو مهمة محددة .

٣ - موارد الهيئة

تتكون موارد الهيئة من عدة مصادر حددها القانون الجديد المنظم للهيئة العامة للنقل النهري في المادة ١٨ منه على النحو التالي :

- حصيلة إدارة واستغلال والتصرف في الأراضي والعقارات المملوكة للهيئة ملكية خاصة ، والتي تباشر أنشطتها فيها وعائد استثمار أموال الهيئة .

- المنح والتبرعات والهبات التي يقبلها مجلس الإدارة في ضوء القواعد والأحكام المقررة في هذا الشأن بما لا يتعارض مع أغراض الهيئة وبعد موافقة الجهات المختصة بالدولة.

- القروض التي يقترح مجلس إدارة الهيئة عقدها بما لا يتعارض مع أغراضها واتباع الإجراءات اللازمة والمقررة في هذا الشأن .

- حصيلة الرسوم ومقابل الخدمات التي تحصلها الهيئة من جهات الدولة أو القطاع الخاص ، ودون إخلال بالإعفاءات المقررة لتلك الجهات بموجب القوانين والقرارات المنظمة وقد نص القانون سالف الذكر في المادة ١٤ منه على أنواع وقيم الرسوم التي تحصلها الهيئة على النحو التالي :

- رسم فحص بدن الوحدات النهريية وفق التالي :

- الوحدات السياحية العائمة الآلية وغير الآلية المتحركة والثابتة والذهبيات بحد أقصى عشرون ألف جنيه.

- وحدات النزهة الخاصة والتاكسي النهري بحد أقصى عشرة آلاف جنيه.
- وحدات نقل الركاب والنزهة العامة بحد أقصى ألف جنيه .
- وحدات الأبحاث والخدمات العامة بحد أقصى سبعمائة جنيه.
- وحدات نقل البضائع بحد أقصى خمسة آلاف جنيه.
- العبارات بحد أقصى خمسة آلاف جنيه.
- الجرارات والدفاعات " بدون عنابر شحن : والأوناش العائمة والوحدات النهرية غير الآلية بحد أقصى ألف جنيه.
- رسوم فحص الآلات المسيرة أو المولدات ٢ح / حصان ، وبحد أقصى خمسة آلاف جنيه.
- رسوم الحمولة السنوى بواقع جنيه واحد لكل طن حمولة " حجمى / وزني " من الحمولة الفعلية المثبتة بترخيص الوحدة أيهما أكبر، أو جنيه واحد لكل حصان بالنسبة للقاطرات والدفاعات التي ليس بها عنابر شحن ، على أن يتم السداد لرسم الحمولة مقدماً لمدة الترخيص.
- رسم تكسير الوحدات بحد أقصى عشرة آلاف جنيه للمرة الواحدة.
- تراخيص المراسي على النحو التالي :
- المراسي المخصصة للأغراض السياحية والترفيهية بحد أقصى ٥٠ جنيهاً للمتر المربع عند الترخيص أول مرة ، وبحد أقصى ٢٥ جنيه للمتر المربع سنوياً عند التجديد سنوياً .
- المراسي المخصصة لأغراض نقل الركاب بحد أقصى ٢٠ جنيه للمتر عند الترخيص لأول مرة و بحد أقصى ١٠ جنيه للمتر عند التجديد سنوياً .

- رسوم ترخيص المواني بحد أقصى ١٠ جنيه للمتر المربع عند الترخيص لأول مرة وبحد أقصى ٥ جنيه للمتر عند التجديد سنوياً .

- رسوم رسو الوحدات السياحية النهربية بحد أقصى ١٠ جنيه للطن الحجمي سنوياً .

- رسم مقابل أعمال الإستشارات الفنية بحد أقصى ٣ مليون جنيه .^(١)

هذا ويصدر الوزير المختص قراراً بتحديد معايير وضوابط فئات تلك الرسوم ، وتكاليف معاينة الوحدات النهربية والمواني والمراسي بعد موافقة مجلس الوزراء وأوجه الصرف منها مع مراعاة المواصفات الفنية والإنشائية للوحدات النهربية وطبيعة عملها ، وعلى أن يتم تحصيل تلك الرسوم بإحدى الوسائل المنصوص عليها بقانون تنظيم استخدام وسائل الدفع غير النقدي رقم ١٨ لسنة ٢٠١٩ .

ويكون للهيئة العامة للنقل النهري موازنة مالية سنوية تعد على نمط الموازنة العامة للدولة وتبدأ السنة المالية للهيئة ببداية السنة المالية للدولة وتنتهي بانتهائها ، أى تبدأ فى أول يوليو وتنتهي نهاية يونيو من كل عام ، كما يكون للهيئة حساب خاص بها ضمن حساب الخزانة الموحد الموجود بالبنك المركزي تودع فيه مواردها ويتم التنسيق بين الوزيرين المختصين بشئون المالية والنقل للتوافق على أيلولة جزء من فائض الهيئة للخزانة العامة للدولة من سنة مالية إلى اخرى ، ويتم الصرف من مواردها فى إطار تحقيق أهداف الهيئة المختلفة سابقة البيان .

وجدير بالذكر إنه تعد أموال الهيئة أموالاً عامة ولا يجوز الحجز عليها أو تملكها بالتقادم ، كما لا يجوز الصرف منها فى غير الأغراض التي أنشئت من أجلها الهيئة ،

(١) صدر الاستدراك رقم ١٤ لسنة ٢٠٢٢ على القانون ١٦٧ لسنة ٢٠٢٢ والذي عدل القيمة إلى

٣ ملايين بدلاً من مليونين .

وكذا يترتب على ذلك كل الآثار القانونية المترتبة على اعتبار المال مالاً عاماً . ويكون للهيئة في سبيل إقتضاء حقوقها اتخاذ إجراءات الحجز الإداري طبقاً لأحكام القانون ٣٠٨ لسنة ١٩٥٥ بشأن الحجز الإداري .

٤: أنواع الوحدات النهرية وفق القانون الجديد

بين القانون الجديد المنظم للهيئة العامة للنقل النهري تقسيمات الوحدات النهرية ، وقد عرف بداية الوحدة النهرية بأنها كل منشأة عائمة آلية أو غير آلية تسيير أو تستقر في المياه الداخلية لأي غرض كان عدا العائمات المستعملة للرسو فقط كالبراطيم والمراسي وغيرها وتنقسم إلى :

- **الوحدة النهرية الآلية** : وهي كل وحدة نهرية تسيير بمحركات
- **الوحدة النهرية غير الآلية** : وهي كل وحدة نهرية تسيير بدون محركات .
- **الوحدة النهرية الثابتة** : كل وحدة نهرية غير آلية يخصص لها مرسى ثابت ، وتكون مربوطة باليابس بالجنازير أو الحبال .
- **الوحدات النهرية المخصصة لنقل الركاب** : هي وحدات نقل الركاب، والنزهة العامة ، والنزهة الخاصة ، والخدمة العامة ، والمعديات العامة والخاصة .
- **الوحدات النهرية السياحية** : وهي كل وحدة نهرية آلية أو غير آلية أو ثابتة مرخص لها بمزاولة النشاط السياحي كالفنادق العائمة الثابتة والمتحركة والمطاعم العائمة .
- **المعديات العامة** : الوحدات النهرية التي تعمل بين برين يقعان داخل الحدود الإدارية لمحافظة واحدة أو أكثر ، وتخصص لنقل الركاب والحيوانات والبضائع والسيارات وغيرها من بر إلى آخر في منطقة معينة مقابل أجر أو بدون أجر .

(٩٧٠)

النظام القانوني للنقل النهري في مصر باعتباره حلقة هامة من حلقات النقل المتعدد الوسائط

- **المعديات الخاصة** : هي الوحدات النهرية التي تعمل بين برين يقعان داخل الحدود الإدارية لمحافظة واحدة أو أكثر ، وتخصص لخدمة شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أفراد تابعين له أو حيوانات أو مواد خاصة به من بر إلى بر آخر في منطقة معينة بدون أجر

- **الوحدة النهرية المخصصة لنقل البضائع** : كل وحدة نهريّة معدة لغرض نقل البضائع .

المطلب الثاني

الاستثمار في قطاع النقل النهري وفق التشريع الجديد

اهتمت الدولة المصرية في السنوات الأخيرة بتطوير مرافق النقل بوجه عام ومرفق النقل النهري بوجه خاص ، وإن لم يصل معدل التطوير في قطاع النقل النهري إلى نفس معدلات التطوير في قطاعات النقل الأخرى كالنقل البحري والبري والسكك الحديدية .

وبالرغم من عوائق الاستثمار التي تواجه المستثمرين بشكل عام وقطاع النقل النهري بشكل خاص - ومنها العوائق التشريعية^(١) - تخطت الحكومة المصرية عقبة هامة كانت تقف حائلاً أمام تطوير قطاع النقل النهري ألا وهي حاجة القطاع الماسة للتطوير التشريعي ، وهو ما تم بصدور قانون تنظيم الهيئة العامة للنقل النهري رقم ١٦٧ لسنة ٢٠٢٢ .

وعلى نفس النهج في باقي قطاعات النقل داخل الدولة المصرية ، هدفت الحكومة إلى منح القطاع الخاص دوراً مشهوداً في إنشاء وتشغيل وإدارة وصيانة مرفق النقل النهري ، وقد تحقق ذلك بصدور قانون تنظيم الهيئة العامة للنقل النهري سالف الذكر ، ومن ناحية أخرى جاءت التعديلات الأخيرة لقانون مشاركة القطاع الخاص في البنية الأساسية رقم ٦٧ لسنة ٢٠١٠ لترسخ لتحقيق نفس هدف الحكومة في اشراك القطاع الخاص في مشروعات قطاع النقل النهري و نعرض لذلك فيما يلي :

(١) راجع دكتور / علاء الدين جبر ، مناخ الاستثمار في مصر دراسة مقارنة بالنموذج الماليزي ،

الهيئة المصرية العامة للكتاب ٢٠١٧ ، ص ٢٥ وما بعدها

أولاً - قانون تنظيم الهيئة العامة للنقل النهري الجديد وأثره على مشاركة القطاع الخاص في إدارة مرفق النقل النهري .

جاء قانون تنظيم الهيئة العامة للنقل النهري بالعديد من النصوص التي تضيف للقطاع الخاص دوراً أكيداً في إدارة مرافق قطاع النقل النهري وذلك على النحو التالي :

١- يختص مجلس ادارة الهيئة العامة للنقل النهري دون غيره بالتراخيص بإنشاء والإدارة والتشغيل والصيانة للموانيء النهرية والأرصفة والمراسي على نهر النيل وقنواته الملاحية ، كما يختص المجلس بتحديد مقابل استخدامها لتداول البضائع والمهمات والمواد بجميع أنواعها والحاويات وكذلك يختص بالإعفاء من التراخيص والرسوم على أن يتم الحصول على موافقة مجلس الوزراء في حالة الترخيص بإنشاء الموانيء .

٢- يجوز لمجلس إدارة الهيئة منح التزامات المرافق العامة للمستثمرين المصريين والأجانب سواء كانوا أشخاصاً طبيعيين أم اعتباريين لإنشاء أو إدارة أو تشغيل أو صيانة الموانيء والأرصفة والمراسي على نهر النيل وكل قنواته الملاحية بعد موافقة مجلس الوزراء ، وذلك وفقاً لإحدى الطرق المنصوص عليها والموضحة بقانون تنظيم التعاقدات التي تبرمها الجهات العامة رقم ١٨٢ لسنة ٢٠١٨ وبحسب طبيعة كل مشروع .

ويجب الإلتزام بالشروط التي تتطلبها وزارة الدفاع وبمراعاة القواعد والإجراءات التالية :

أ- تحديد وسائل الإشراف والمتابعة الفنية والمالية التي تكفل حسن سير المرافق بانتظام واطراد.

ب- مراعاة الملتزم الحفاظ على الميناء أو الرصيف أو المرسى وجعله صالحاً للاستخدام طوال مدة الإلتزام.

ت- الالتزام بأحكام القوانين والقرارات المتعلقة بالمواني والمراسي والأرصفة ،
وبتنظيم الأنشطة التي تعمل بها .

ث- عدم جواز التنازل عن الالتزام للغير دون الحصول على إذن مجلس الوزراء .

ج- أيلولة جميع المنشآت إلى الدولة في نهاية مدة الالتزام دونمقابل وبحالة جيدة.

٣- لا يجوز أن تقل مدة عقد الالتزام عن خمس سنوات ولا تزيد مدته عن خمس
عشرة سنة ، وتبدي الجهات المعنية الرأي في منح الالتزام خلال شهر من تاريخ ورود
الاطار " تسريعاً للإجراءات " ويصدر بمنح الالتزام وتحديد شروطه وأحكامه أو
تعديل تلك الشروط والأحكام في حدود القواعد والإجراءات سالفه الذكر - قرار من
مجلس الوزراء بناء على عرض الوزير المختص " وزير النقل " وبعد الحصول
مسبقاً على موافقة وزارة الدفاع بالنسبة لموقع الموانيء .

ثانياً - قانون تنظيم مشاركة القطاع الخاص في البنية التحتية وتعديلاته وأثره على مشاركة القطاع الخاص في إدارة مرفق النقل النهري .

يعد قانون تنظيم مشاركة القطاع الخاص في مشروعات البنية الأساسية والخدمات
والمرافق العامة رقم ٦٧ لسنة ٢٠١٠ التشريع الرئيس والأساسي المنظم لمشاركة
القطاع الخاص والذي صدرت لائحته التنفيذية بموجب قرار رئيس مجلس الوزراء
رقم ٢٣٨ لسنة ٢٠١١ ثم صدر تعديل للقانون سالف الذكر بموجب القانون ١٥٣
لسنة ٢٠٢١ (١).

(١) للمزيد راجع في هذا الموضوع د. أحمد شعلة ، التنظيم القانوني لشراكة القطاعين العام
والخاص في ظل المنافسة التجارية ، مكتبة الأكاديمية البحرية ٢٠١٥ .

المبحث الثاني عقد النقل النهري للبضائع والأشخاص

لاغنى في حياة الناس عن انتقال الأشخاص أو نقل الأشياء ، فما من نشاط أو صفقة إلا ويتدخل فيها النقل . فالشخص في حياته اليومية ، متوجهاً إلى عمله أو مشترياً لحاجياته أو مستمتعاً بوقت فراغه ، في انتقال مستمر من مكان إلى آخر و التاجر في ممارسته لنشاطه التجاري قد يسافر إلى أماكن بعيدة لعقد الصفقات

هذا وقد عرفت المادة ٢٠٨ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ عقد النقل بصفة عامة لأنه (اتفاق يلزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شئ إلى مكان معين مقابل أجره) ويظهر جلياً من هذا التعريف أن عقد نقل الأشخاص من العقود الرضائية التي تتم بمجرد توافق إرادتي الناقل و الشخص حتى وإن حمل ذلك العقد شكلاً من أشكال الازدعان وهو أنه في الغالب يبرم العقد وفق تذكرة مطبوعة عليها شروط النقل وتلك الشروط لا تخضع للمناقشة أو التفاوض .^(١)

ويعد عقد النقل النهري للأشخاص أو البضائع خاضعاً لنصوص قانون التجارة المنظمة لعقد النقل وفق التعريف السابق ، حيث نص القانون في المادة ٢٠٩ على أن فيما عدا النقل البحري تسري الاحكام المنصوص عليها في هذا الفصل على جميع أنواع النقل - ومنها بطبيعة الحال النقل النهري - أيأ كانت صفة الناقل ، وتسري تلك الأحكام على النقل وإن اقترنت به عمليات من طبيعة أخرى ما لم تكن هذه العمليات هي الغرض الرئيس للتعاقد .

كما لا يعتبر عقد نقل الأشخاص من عقود الاعتبار الشخصي اللهم إلا إذا كانت شخصية المسافر لها اعتبار عند إبرام العقد حيث نصت المادة ٢٦٠ من قانون التجارة

(١) قارب دكتور / محمد ابراهيم موسى ، العقود التجارية ، مطبعة جامعة طنطا ٢٠٠١ ص ٣ وما

على أن " للراكب أن يتنازل عن بطاقة النقل قبل تنفيذه إلا إذا كانت باسمه وروعي في أعطائها إياه اعتبارات شخصية" وجدير بالذكر أن عملية نقل الأشخاص والبضائع تعد من قبيل الأعمال التجارية علي سبيل الاحتراف و علي ذلك تنطبق كل الأحكام المترتبة على تلك الصفة وفي السطور القادمة نعرض لالتزامات أطراف عقد النقل النهري بالنسبة لعقد النقل النهري للبضائع في المطلب الأول وفي المطلب ثانيا بالنسبة لعقد النقل النهري للأشخاص .

المطلب الأول

عقد النقل النهري للبضائع

الفرع الأول

التزامات أطراف عقد النقل النهري للبضائع

عقد النقل النهري للبضائع هو عقد يلتزم بمقتضاه الناقل النهري بأن ينقل بضائع لطرف ثان " المرسل أو المرسل إليه " من مكان لآخر عبر النهر مقابل أجر .

وعلى ذلك فإن هذا العقد يلقى بالتزامات على عاتق أطرافه نوضحها فيما يلي :

أولاً التزامات الناقل النهري للبضائع .

يلتزم الناقل النهري باستلام البضاعة وشحنها ورحبها ونقلها وتفريغها وتسليمها وذلك على الآتي :

١- التزام الناقل النهري باستلام البضائع وشحنها ورحبها :

يلتزم الناقل النهري باستلام البضائع التي يتعهد بنقلها ويجوز له أن يرفض الاستلام إن كانت البضاعة مختلفة عن تلك التي تعهد بنقلها كأن يتعهد بنقل بضائع في حاويات فيجد عند الإستلام البضائع عبارة عن حيوانات حيه !!

ويجب على الناقل شحن البضاعة ويعني ذلك وضع البضاعة المراد نقلها في وسيلة النقل النهري . ويقوم الناقل أيضاً برص البضاعة ويعني ذلك ترتيبها البضاعة ووضعها في المكان المخصص لها على النحو الفني المناسب^(١)، ويحصل الاتفاق أحياناً بين الناقل والشاحن على أن يتولى الأخير شحن البضاعة ويحدث أحياناً الاتفاق على شروط خاصة بكيفية الشحن والرص كإختيار أداة معينة أو عدم شحن نوع معين من البضاعة بجانب البضاعة المنقولة أو تغطية البضاعة على نحو معين أثناء النقل أو غير ذلك من الشروط^(٢).

(١) راجع دكتور / مصطفى رجب ، قانون النقل ، منشأة المعارف ٢٠١٧ ص ٥١ وما بعدها .

(٢) دكتور / ثروت حبيب ، دروس في القانون التجاري ، مكتبة الجلاء الجديدة بالمنصورة ،

وإذا اقتضت طبيعة الشيء إعدادة للنقل بتغليفه أو تعبئته أو حزمه. وجب على المرسل أن يقوم بذلك بكيفية تقيه الهلاك أو التلف ولا تعرض الأشخاص أو الأموال الأخرى التي تنقل معه للضرر، وإذا كانت شروط النقل تستلزم إتباع طريقة معينة في التغليف أو التعبئة أو الحزم وجب على المرسل مراعاتها.^(١)

ويكون المرسل مسؤولاً عن الأضرار التي تنشأ عن العيب في التغليف أو التعبئة أو الحزم. ومع ذلك يكون الناقل مسؤولاً عن هذه الأضرار إذا قبل النقل مع علمه بالعيب، ويكون الناقل عالماً بالعيب إذا كان ظاهراً أو كان مما لا يخفى على الناقل العادي. ولا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن هلاك أو تلف أحد الأشياء التي قام بنقلها بإثبات أن الضرر نشأ عن عيب في تغليف شيء آخر أو في تعبئته أو في حزمه. ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك.^(٢)

و للناقل الحق في فحص الأشياء المطلوب نقلها للتحقق من حالتها ومن صحة البيانات التي أدلى بها المرسل بشأنها وإذا اقتضى الفحص فض الأغلفة أو الأوعية وجب إخطار المرسل لحضور الفحص فإذا لم يحضر في الميعاد المعين لذلك، جاز للناقل إجراء الفحص بغير حضوره وللناقل الرجوع على المرسل أو المرسل إليه بمصاريف الفحص.^(٣)

(١) قارب دكتور/ علي البارودي و محمد فريد العريني ، القانون التجاري ، دارالجامعة الجديدة

٢٠٠٥ ص ٢٠١ وما بعدها

(٢) دكتورة / سميحة القليوبي ، شرح قانون التجارة الجزء الثاني ، دار لنهضة العربية ٢٠١٥ ،

ص ٥٥٥

(٣) دكتور / هاني دويدار ، العقود التجارية والعمليات المصرفية ، دار الجامعة الجديدة ٢٠١٣

ص ١٣٤

وإذا تبين من الفحص أن حالة الشيء لا تسمح بنقله دون ضرر، جاز للناقل رفض النقل أو تنفيذه بعد أخذ إقرار من المرسل بعلمه بحالة الشيء ورضائه بالنقل ويجب إثبات حالة الشيء وإقرار المرسل في وثيقة النقل.

ويعد تسلم الناقل الأشياء المطلوب نقلها دون تحفظ يفيد أنه تسلمها بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في وثيقة النقل فإذا ادعى عكس ذلك فعليه الإثبات.^(١)

ويلتزم الناقل بشحن الشيء في وسيلة النقل ما لم يتفق على غير ذلك. وإذا اتفق على أن يقوم المرسل بالشحن فلا يسأل عنه الناقل، ومع ذلك إذا قبل الناقل تنفيذ النقل دون تحفظ فيفترض أن الشحن قد تم وفقاً للأصول الصحيحة حتى يقيم الناقل الدليل على عكس ذلك.

وإذا طلب المرسل أن يكون الشحن على وسيلة نقل بمواصفات معينة، فلا يكون الناقل مسئولاً عما ينجم عن استعمالها من ضرر.^(٢)

٢- التزام الناقل النهري بنقل البضاعة

يعد التزام الناقل بنقل البضائع هو الالتزام الرئيس والاساسي في عقد النقل النهري ، ويلتزم الناقل بأن يقدم أداة نقل صالحة للقيام بعملية النقل وتوصيل البضاعة إلى الجهة المقصودة ، وإلا أصبح مقصراً في التزامه ، هذا وقد قضي في قضاء قديم بفرنسا أن الشاحن إذا قام بشحن البضاعة على وسيلة النقل بنفسه أو بواسطة عماله وكانت وسيلة النقل غير صالحة فإنه لا يكون له الحق في المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي اصاب البضاعة لأنه ارتضى بالمخاطر التي قد تواجه البضائع ، وقد انتقد بعض الفقه هذا القضاء ويرى أنه ينبغي عدم التوسع فيه^(٣)

(١) المادة ٢٢٥ و ٢٢٦ من قانون التجارة المصري.

(٢) دكتور/ علي البارودي و محمد فريد العربي ، مرجع سابق الإشارة ص ٢٠٢

(٣) راجع د. على يونس ، العقود التجارية ، دار الفكر العربي ١٩٦٥ ص ٢٨٣ وما بعدها وكذلك

قارب دكتور/ سميحة القليوبي ، شرح قانون التجارة الجزء الثاني ، دار النهضة العربية ٢٠١٥

ص ٥٥٦ وما بعدها

وعلى الناقل أن يتبع الطريق المتفق عليه فإذا لم يتفق على طريق معين وجب إتباع أفضل الطرق، ومع ذلك يجوز للناقل أن يغير الطريق المتفق عليه إذا وجدت ضرورة تلجئه إلى ذلك، وفي هذه الحالة لا يسأل الناقل عن التأخير أو غيره من الأضرار التي تنجم عن تغيير الطريق إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم في جانبه أو في جانب تابعيه وللناقل أيضاً الحق في المطالبة بالمصروفات الإضافية الناشئة عن ذلك ويقع على عاتق قائد المركب الالتزام بمراعاة قواعد الملاحاة النهرية الواردة بالقانون رقم ١٠ لسنة ١٩٥٦^(١).

ويضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذ عقد النقل وإذا اقتضت المحافظة على الشيء أثناء الطريق إعادة الحزم أو إصلاح الأغلفة أو زيادتها أو تخفيفها أو غير ذلك من التدابير الضرورية، وجب على الناقل القيام بها وأداء ما تستلزمه من مصاريف على أن يرجع بها على المرسل أو المرسل إليه ما لم يكن ذلك راجعاً إلى خطأ الناقل، ومع ذلك لا يلتزم الناقل بالقيام بالتدابير غير المعتادة في النقل كرش النبات بالماء أو إطعام الحيوان أو سقيه أو تقديم الخدمات الطبية له ما لم يتفق على غير ذلك.^(٢)

٣- التزام الناقل النهري بتفريغ البضاعة وتسليمها

يلتزم الناقل بتفريغ الشيء محل النقل عند وصوله ما لم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك وفي هذه الحالة الأخيرة لا يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع بسبب التفريغ. وفي جميع الأحوال يتحمل الناقل مصاريف التفريغ ما لم يتفق أو يجري العرف على غير ذلك.

(١) دكتور / هاني دويدار، المرجع السابق ص ١٣٤

(٢) دكتور/ المعتصم بالله الغرياني ود. احمد الشوربجي، القانون التجاري، مكتبة حقوق

هذا و إذا لم يكن التسليم واجباً في محل المرسل إليه فعلى الناقل أن يخطره بوصول الشيء وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمه. وعلى المرسل إليه تسلم الشيء في الميعاد الذي عينه الناقل والالتزام بمصاريف التخزين. وللناقل بعد انقضاء هذا الميعاد أن ينقل الشيء إلى محل المرسل إليه مقابل أجره إضافية. ويجوز للمرسل إليه طلب فحص الشيء قبل تسلمه فإذا امتنع الناقل عن تمكينه من ذلك جاز له رفض تسلم الشيء.^(١)

كما يجوز للمرسل أثناء وجود الشيء في حيازة الناقل أن يأمره بالامتناع عن مباشرة النقل أو بوقفه وإعادة الشيء إليه أو بتوجيهه إلى شخص آخر غير المرسل إليه الأصلي أو إلى مكان آخر أو غير ذلك من التعليمات بشرط أن يدفع المرسل للناقل أجره ما تم من النقل والمصاريف وتعويضاً عما يلحقه من ضرر بسبب التعليمات الجديدة. وإذا كان المرسل قد تسلم نسخة من وثيقة النقل وجب أن يقدمها إلى الناقل ليدون فيها التعليمات الجديدة موقفاً عليها من المرسل وإلا كان للناقل الامتناع عن تنفيذ هذه التعليمات.^(٢)

هذا ويلاحظ أن الحق في إصدار التعليمات المتعلقة بالشيء محل النقل ينتقل إلى المرسل إليه بمجرد تسليمه وثيقة النقل. ويجب في هذه الحالة أيضاً تقديم الوثيقة إلى الناقل ليدون فيها التعليمات الجديدة موقفاً عليها من المرسل إليه وإلا جاز للناقل الامتناع عن تنفيذها. ولا يجوز إصدار تعليمات جديدة تتعلق بالشيء محل النقل بعد وصوله وطلب المرسل إليه تسلمه أو إخطاره بالحضور لتسلمه.

(١) دكتور / هانى دويدار ، المرجع السابق ص ١٣٨

(٢) دكتورة / سميحة القليوبى ، المرجع السابق ص ٥٦٢

وعلى الناقل تنفيذ التعليمات الصادرة إليه ممن له الحق في إصدارها طبقاً لأحكام المادة (٢٣٢) من قانون التجارة^(١) إلا إذا كانت تخالف شروط النقل أو تعذر على الناقل تنفيذها أو كان من شأن تنفيذها اضطراب حركة النقل أو كانت قيمة الشيء محل النقل لا تكفي لتغطية المصاريف التي يتحملها الناقل بسبب تنفيذها، وفي هذه الأحوال يجب على الناقل أن يخطر من أصدر التعليمات الجديدة بامتناعه عن تنفيذها وسبب هذا الامتناع، ويكون الناقل مسئولاً إذا امتنع عن التنفيذ دون مسوغ.

ثانياً : التزامات المرسل " الشاحن "

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة ودفع اجرة النقل ونعرض لذلك فيما يلي :

١- الإلتزام بتسليم البضاعة .

يجب على المرسل " الشاحن " أن يسلم الناقل النهري البضاعة التي يهدف إلى نقلها، وتسليم البضاعة يبدأ تنفيذ عقد النقل وتنتقل حيازة البضاعة للناقل ومن ثم تبدأ مسؤوليته عن المحافظة عليها خلال المراحل التي يتطلبها النقل من شحن ، نقل، تفريغ، تسليم.^(٢)

(١) تنص المادة ٢٣٢ على إنه (يجوز للمرسل أثناء وجود الشيء في حيازة الناقل أن يأمره بالامتناع عن مباشرة النقل أو بوقفه وإعادة الشيء إليه أو بتوجيهه إلى شخص آخر غير المرسل إليه الأصلي أو إلى مكان آخر أو غير ذلك من التعليمات بشرط أن يدفع المرسل للناقل أجرة ما تم من النقل والمصاريف وتعويضاً عما يلحقه من ضرر بسبب التعليمات الجديدة. وإذا كان المرسل قد تسلم نسخة من وثيقة النقل وجب أن يقدمها إلى الناقل ليدون فيها التعليمات الجديدة موقعاً عليها من المرسل وإلا كان للناقل الامتناع عن تنفيذ هذه التعليمات. ٢- ينتقل الحق في إصدار التعليمات المتعلقة بالشيء محل النقل إلى المرسل إليه بمجرد تسليمه وثيقة النقل. ويجب في هذه الحالة أيضاً تقديم الوثيقة إلى الناقل ليدون فيها التعليمات الجديدة موقعاً عليها من المرسل إليه وإلا جاز للناقل الامتناع عن تنفيذها. ٣- ولا يجوز إصدار تعليمات جديدة تتعلق بالشيء محل النقل بعد وصوله وطلب المرسل إليه تسلمه أو إخطاره بالحضور لتسلمه).

(٢) راجع د. ثروت عبدالرحيم ، القانون التجاري ، طبعة نادى القضاة ص ١٢٠٧

ويجب على المرسل أن يقدم للناقل بيانات عن اسم المرسل إليه وعنوانه والمكان المطلوب الإرسال إليه ونوع الأشياء محل النقل ووزنها وحجمها وكيفية حزمها وعدد الطرود التي تشملها وغير ذلك من البيانات التي قد يطلبها الناقل أو يقررها القانون لتعيين ذاتية الشيء. ويسأل المرسل عن الضرر الذي ينجم عن عدم صحة البيانات التي يقدمها أو عدم كفايتها.^(١)

وفي حال إذا حررت وثيقة نقل وجب أن تشتمل بوجه خاص على البيانات الآتية:
(أ) مكان وتاريخ الوثيقة.

(ب) أسماء المرسل والمرسل إليه والوكيل بالعمولة للنقل - إن وجد - وعناوينهم.

(ج) مكان القيام ومكان الوصول.

(د) البيانات الخاصة بتعيين الشيء محل النقل كوزنه وحجمه وكيفية حزمه وعدد الطرود وكل بيان آخر يكون لازماً لتعيين ذاتية الشيء وتقدير قيمته.

(هـ) الميعاد المعين لمباشرة النقل.

(و) أجرة النقل وغيرها من المصاريف مع بيان ما إذا كانت مستحقة على المرسل أو المرسل إليه.

(ز) الشروط الخاصة بالشحن أو التفريغ ونوع العربات التي تستخدم في النقل والطريق الذي يجب إتباعه وتحديد المسؤولية وغير ذلك من الشروط الخاصة التي قد يتضمنها اتفاق النقل. وللمرسل في كل الأحوال أن يطلب من الناقل تسليمه نسخة من وثيقة النقل موقعة منه.

(١) راجع دكتورة / سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، ص ٥٤٣ وما بعدها

وإذا لم تحرر وثيقة نقل جاز للمرسل أن يطلب إعطاءه إيصالاً موقعاً من الناقل بتسلم الشيء محل النقل. ويجب أن يكون الإيصال مؤرخاً ومشملاً على البيانات الكافية لتعيين ذاتية الشيء وأجرة النقل^(١).

ويجوز أن تحرر وثيقة النقل باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل. وتتداول الوثيقة طبقاً لقواعد حوالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني إذا كانت اسمية وبالتظهير إذا كانت للأمر وبالمناولة إذا كانت للحامل.

وتعد وثيقة النقل حجة فيما ورد بها من بيانات، وعلى من يدعي ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك ولا تثبت للمرسل إليه الحقوق الناشئة عن عقد النقل ولا يتحمل الالتزامات الناتجة عنه إلا إذا قبل هذه الحقوق والالتزامات صراحة أو ضمناً. ويعتبر قبولاً ضمناً على وجه الخصوص تسلم المرسل إليه وثيقة النقل أو الشيء محل النقل أو المطالبة بتسليمه أو بإصدار تعليمات بشأنه^(٢).

ويجب على المرسل أن يسلم الناقل الشيء والوثائق اللازمة لتنفيذ النقل ويكون المرسل مسؤولاً عن عدم كفاية هذه الوثائق أو عدم مطابقتها للحقيقة، ويكون الناقل مسؤولاً عن ضياعها أو إساءة استعمالها، وإذا اقتضى النقل استعداداً خاصاً من جانب الناقل وجب على المرسل إخطاره بذلك قبل تسليم الشيء إليه بوقت كاف ويكون تسليم الشيء محل النقل في محل الناقل المعين بعقد النقل ما لم يتفق على غير ذلك. وفي حال ما إذا اقتضت طبيعة الشيء إعداده للنقل بتغليفه أو تعبئته أو حزمه. وجب على المرسل أن يقوم بذلك بكيفية تقيه الهلاك أو التلف ولا تعرض الأشخاص أو الأموال الأخرى التي تنقل معه للضرر، وإذا كانت شروط النقل تستلزم إتباع طريقة معينة في التغليف أو التعبئة أو الحزم وجب على المرسل مراعاتها.

(١) راجع دكتورة / سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ٥٤٣ وما بعدها

(٢) قارب دكتور / ثروت عبدالرحيم، المرجع السابق ص ١٢٠٢ وما بعدها.

ويكون المرسل مسؤولاً عن الأضرار التي تنشأ عن العيب في التغليف أو التعبئة أو الحزم. ومع ذلك يكون الناقل مسؤولاً عن هذه الأضرار إذا قبل النقل مع علمه بالعيب، ويكون الناقل عالمياً بالعيب إذا كان ظاهراً أو كان مما لا يخفى على الناقل العادي.^(١) ولا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن هلاك أو تلف أحد الأشياء التي قام بنقلها بإثبات أن الضرر نشأ عن عيب في تغليف شيء آخر أو في تعبئته أو في حزمه. ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك.

٢- التزام الشاحن بدفع الأجرة

تعد الأجرة هي المقابل الذي يحصل عليه الناقل مقابل تنفيذ عملية النقل، وعادة تحدد وفق ما يقتضيه العرف التجاري، والأصل ان المرسل هو من يقوم بدفع الأجرة للناقل ويجب عليه الوفاء بها عند تسليم البضاعة للناقل النهري، والا كان من حقه عدم استلام البضاعة عملاً بقاعدة الدفع بعدم التنفيذ، ورغمما عن ذلك يمكن للناقل القبول باستلام البضاعة دون دفع الأجرة اعتماداً على حقه في حبس البضاعة لدفع الأجرة.^(٢)

وربما اتفق الناقل مع المرسل على أن المرسل اليه من سيقوم بدفع الأجرة، ويلتزم المرسل بدفع أجرة النقل وغيرها من المصاريف المستحقة للناقل ما لم يتفق على أن يتحملها المرسل إليه. وإذا اتفق على أن يتحمل المرسل إليه أجرة النقل أو غيرها من المصاريف كان كل من المرسل والمرسل إليه مسئولين عن دفعها بالتضامن قبل الناقل ولا يستحق الناقل أجرة نقل ما يهلك بقوة القاهرة من الأشياء التي يقوم بنقلها.^(٣)

(١) قارب دكتور/ على البارودي، المرجع السابق ص ١٩٣ وما بعدها.

(٢) دكتور علي البارودي، المرجع السابق ص ١٨٥

(٣) راجع دكتور ثروت عبدالرحيم، المرجع السابق ص ١٢٠٩ وما بعدها

وإذا حالت القوة القاهرة دون البدء في تنفيذ النقل، فلا يستحق الناقل أية أجره. وإذا حالت القوة القاهرة دون مواصلة النقل، فلا يستحق الناقل إلا أجره ما تم من النقل. وفي جميع الأحوال يجوز للناقل المطالبة بمصاريف الشحن والتفريغ وغيرها من المصاريف الضروري و يكون حق المطالبة باسترداد ما دفع أكثر من أجره النقل المتفق عليها أو المقررة في شروط النقل لمن دفع الأجرة.^(١)

و للناقل حبس الشيء محل النقل لاستيفاء أجره النقل والمصاريف وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل وللناقل امتياز على الثمن الناتج من التنفيذ على الشيء محل النقل لاستيفاء جميع المبالغ المستحقة له، ويتبع في هذا التنفيذ إجراءات التنفيذ على الأشياء المرهونة رهنا تجارياً.^(٢)

(١) راجع دكتور / المعتمد بالله الشوربجي ، ص ١٤٥ وما بعدها .

(٢) دكتور / هاني دويدار ، المرجع السابق ص ١٤٣

الفرع الثاني

أحكام المسؤولية في عقد النقل النهري للبضائع

تعد موضوعات المسؤولية من أهم وأصعب الموضوعات التي تثار أمام القضاء بالنسبة لعقود النقل بوجه عام والنقل النهري موضوع بحثنا على وجه الخصوص ، فقيمة التعويضات التي تنتج عن دعاوى المسؤولية تعد من الأمور المرهقة التي يسعى إلى الإفلات منها عبر الشروط الاتفاقية ويقوم المشرع من ناحيته بوضع آجال قصيرة لإنقضاء تلك الدعاوى وسقوطها لثقل أعبائها ونوضح فيما يلي الأحكام المتفرقة الخاصة بمسئولية الناقل في عقد النقل النهري للبضائع .

١- نوع وحالات مسئولية الناقل النهري

يكون الناقل النهري مسئولاً عن التزاماته سالفه البيان في المبحث السابق ، وأهمها الإلتزام بالمحافظة على البضائع فإن اخل الناقل النهري بهذا الإلتزام صار مسؤولاً مسئولية تعاقدية أمام الطرف الثاني في عقد النقل النهري .

ومسئولية الناقل النهري على النحو السابق تتحقق إذا لم يسلم البضائع لأنها فقدت أو هلكت هلاكاً كلياً ويكون مسئولاً كذلك إذا سلم جزءاً منها لأن الباقي قد هلك أو تم فقده " وهو ما يسمى بالهلاك الجزئي " كذلك أيضاً تتحقق مسئولية الناقل النهري إذا سلم البضائع تالفه أو سلمها في موعد متأخر عن الموعد المتفق عليه . وجدير بالذكر أن ماسبق هو تطبيق صريح للأحكام العامة للمسئولية العقدية وفق المادة ٢١٥ من القانون المدني .^(١)

(١) قارب دكتور مصطفى كمال طه ، العقود التجارية وعمليات البنوك ، دار المطبوعات الجامعية

وجدير بالذكر أن مسؤولية الناقل النهري تشمل أفعاله و أفعال تابعيه التي تقع منهم أثناء قيامهم بالخدمة ويعد تابعاً كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ الإلتزامات المترتبة على عقد النقل النهري^(١).

٢- زمان المسؤولية

يعد الناقل النهري مسؤولاً عن البضائع من وقت تسلم الشيء محل عقد النقل ، وفقاً لحكم المادة ٢٤٠ / ١ من قانون التجارة ، وتنتهي مسؤولية الناقل النهري بتسليم البضائع للمرسل إليه أو وكيله أو الأمين الذي يعنه القاضي لاستيداع الشيء ويجب أن يتحقق سبب المسؤولية خلال تلك الفترة.^(٢)

٣- عبء الإثبات

ذكرنا أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية ، وعليه فإن عبء الإثبات يكون على المرسل أو المرسل إليه ، لأن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة وبالتالي يكفي المرسل أو المرسل إليه في عقد النقل النهري أن يثبت عقد النقل ويثبت أن البضاعة لم تصل سليمة " واقعة الهلاك أو التلف " أو أنها لم تصل " تأخرت " ويتسرعان في تقدير الضرر بأهل الخبرة.^(٣)

(١) راجع المادة ٢١٣ فقرة ٢ و ١ من قانون التجارة المصري .

(٢) نقض مدني ٢٢ مارس ١٩٥٦ مجموعة أحكام النقض س٧ ص٣٧٦ . ويلاحظ أنه وإن كانت مسؤولية الناقل هي من قبيل المسؤولية العقدية إلا أنها لا تبدأ بتوقيع العقد إنما بالاستلام ولا تنتهي بإرسال إخطار الوصول إلى المرسل إليه ولكنها تنتهي بالتسليم للمرسل إليه راجع دكتور / أكثم الخولي ، العقود التجارية ، بند ٢٨٨ ص ٣٢٨ وكذلك دكتور / علي البارودي ، د محمد فريد العريني ، القانون التجاري ، دار الجامعة الجديدة ، ٢٠٠٥ ص ٢١٠

(٣) قارب دكتور علي البارودي ، المرجع السابق ص ٢١١ ، وكذلك راجع الطعن رقم ١٣٩ لسنة

ويكون الناقل النهري مسؤولاً وفق ما سبق دون الحاجة لأثبات وقوع خطأ من جانب الناقل، حيث يكفي تحقق النتيجة على النحو سالف الذكر. ويلاحظ أنه لا يجوز مساءلة الناقل النهري بموجب المسؤولية التقصيرية طالما لم يرتكب ما يخالف القانون^(١)

ويلاحظ في حالة نقل البضاعة في حراسة المرسل أو المرسل إليه لا يسأل الناقل عن هلاكها أو تلفها إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من الناقل النهري أو أحد تابعيه^(٢)

٤- أسباب دفع مسؤولية الناقل النهري في عقد نقل البضائع " حالات الإعفاء من المسؤولية "

تتنفي مسؤولية الناقل النهري وفق نص المادة ٢٤٤ / ١ من قانون التجارة في حالة توافر السبب الأجنبي عن فعل الناقل وهي حالة القوة القاهرة أو خطأ المرسل أو عيب في البضاعة، فلا يكفي الناقل النهري لدفع المسؤولية عنه أن يثبت أنه اعتنى بالبضاعة عناية الشخص العادي أو أنه لم يرتكب خطأ ذلك لأن مسؤوليته هي مسؤولية عقدية على النحو سالف البيان تتحقق عند هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في وصولها، لكن تنتفي مسؤولية الناقل النهري في حالة إذا أثبت أن السبب الحقيقي في وقوع الضرر هو سبب أجنبي لا يد له فيه وأن هناك رابطة سببية بين هذا السبب الأجنبي والضرر الذي وقع على البضاعة إذ أنه باثباته علاقة السببية بين هذا السبب الأجنبي وبين وقوع الضرر ينفي في ذات الوقت رابطة السببية بين خطئه وبعدهم تنفيذ التزامه وبين وقوع الضرر وأن يكون السبب الأجنبي هو السبب المباشر والوحيد للضرر.^(٣)

(١) نقض مدني ٢٥ فبراير ١٩٦٥، مجموعة أحكام النقض، س١٦، ص ٢٢٠

(٢) المادة ٢٤٣ من قانون التجارة المصري.

(٣) راجع دكتور علي البارودي المرجع السابق ص ٢١٢

أ- القوة القاهرة : وهي كل أمر لا يمكن توقعه أو تفاديه ويترتب عليه إستحالة التنفيذ ومن أمثلة القوة القاهرة الحوادث الطبيعية المفاجأة كالزلازل والبراكين والفيضانات ، وقد قضت محكمة النق المصرية بأنه " من المقرر في قضاء هذه المحكمة أنه يشترط لاعتبار الحادث قوة قاهرة عدم امكان توقعه واستحالة دفعه ، فإذا تخلف أحد هذين الشرطين انتفت عن الحادث صفة القوة القاهرة ، ولا يلزم لاعتبارة ممكن التوقع أن يقع وفقا للمألوف من الأمور ، بل يكفي لذلك أن تشير الظروف والملابسات إلى احتمال وقوعه . ولا يشترط أن يكون المدين قد علم بهذه الظروف إذا كانت لاتخفى على شخص شديد اليقظة والتبصر ، لأن عدم إمكان التوقع اللازم لتوفر القوة القاهرة يجب أن يكون مطلقاً لا نسبياً ، فالمعيار في هذه الحالة موضوعي " ^(١)

وقد ذهب بعض الفقه الفرنسي " اكسندر EXNER " إلى التفرقة بين القوة القاهرة والحوادث الجبري فالقوة القاهرة تتميز لدى هذا الرأي ^(٢) بعنصرين وهو خارجيتها من ناحية وأهميتها ووضوحها من ناحية ثانية ، أما الحادث الجبري فهو يأتي من الداخل مثل انفجار القاطرة او المركب النهري ونحن نؤيد هذا الرأي الفقهي لوجهته وهو ما حدا بالمشرع المصري أن يأخذ بتلك التفرقة في نص المادة ٢١٤ من قانون التجارة حيث اعتبر أنه لا يعد من قبيل القوة القاهرة في عقود النقل - ومنها النقل النهري - انفجار وسائل النقل أو احتراقها أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع للأدوات أو الوسائل التي يستخدمها الناقل النهري في تنفيذ عقد النقل ، ولو

(١) طعن رقم ٢٠١٣٢ لسنة ٧٧ ق جلسة ٢٧/١٠/٢٠١٠

(2) EXNER la responsabilitie dans le contrat de transport , trad. Seligmann 1862

مشار إليه عند الدكتور على البارودي ، المرجع السابق ، ص ٢١٣ وكذلك دكتور/ مصطفى كمال

طه ، مرجع سابق الأشارة ص ١٨٤

أثبت انه اتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل ومنع ما تحدثه من ضرر وكذلك لا يعتبر من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع لوفاة تابعي الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدني أو عقلي أثناء العمل ولو ثبت أن الناقل النهري اتخذ الحيطة لضمان لياقتهم البدنية والعقلية.^(١)

ب- خطأ المرسل : يعد خطأ المرسل أو المرسل إليه الذي يعفى الناقل النهري من المسؤولية هو ما يقوم به أحدهما في سبيل إعداد الأشياء أو البضاعة محل عقد النقل النهري تمهيداً لنقلها ومثال ذلك : عدم قيام المرسل بتعبئة البضاعة بشكل يتناسب وطبيعتها أو عدم إحكام الربط أو الحزم مما أدى لتلف البضاعة ، أو الخطأ في رص البضاعة من جانب المرسل ، وكذلك تأخر المرسل إليه عن الاستلام رغم اخطاره بوصولها في الموعد المناسب مما أدى إلى تلفها.^(٢)

ت- العيب الذاتي في البضاعة : لا يسأل الناقل عما يلحق الشيء عادة بحكم طبيعته من نقص في الوزن أو الحجم أثناء ما لم يثبت أن النقص نشأ عن سبب آخر وإذا كانت وثيقة النقل تشمل عدة أشياء مقسمة إلي مجموعات او طرود حدد النقص وا المتسامح فيه علي أساس وزن كل مجموعة أو كل طرد إذا كان الوزن معيناً علي وجه الاستقلال في وثيقة النقل أو كان من الممكن تعيينه.^(٣)

(١) حكمت محكمة النقض المصرية بعدم اعتبار الحادث المسبب لاحتراق البضاعة قوة القاهرة تستوجب الاعفاء من المسؤولية استناداً إلى أن الحادث المسبب لاحتراق البضاعة موضوع النزاع كان حادثاً عرضياً ولا يستحيل دفعه " طعن رقم ١١٠٧ لسنة ٦٤ قضائية جلسة ١٤ / ٢ / ٢٠٠٣

(٢) راجع وقارب دكتور / سميحة القليوبي ، الوسيط في شرح قانون التجارة المصري الجزء الثاني ، دار الأهرام ٢٠١٥ ص ٥٧٠ وما بعدها

(٣) المادة ٢٤٢ قانون التجارة المصري

ويعفى الناقل النهري من المسؤولية عن البضاعة إذا كان الهلاك أو التلف ناتج عن عيب ذاتي في البضاعة ، أى سبب ناشيء من طبيعتها الداخلية أو من حوادث سابقة على واقعة تسليمها للناقل ، كأن تكون الحيوانات مريضة فتنفق أثناء الرحلة ويكون على الناقل عبء إثبات وجود ذلك العيب الذاتي حتى ولو كانت وثيقة النقل خالية من أية تحفظات .

وهكذا تكون القوة القاهرة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو العيب الذاتي في البضاعة سبباً في إعفاء الناقل من المسؤولية لكن جدير بالذكر في هذا المقام أن للمدين ان ينقض إثبات الناقل سالف الذكر باثبات ان الضرر لم يحدث بسببه^(١)

٥- حكم شروط الإعفاء من المسؤولية .

يقع باطلا كل شرط يقضي بإعفاء الناقل النهري من المسؤولية عن هلاك الشيء كلياً أو جزئياً أو تلفه . ويعد في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المرسل أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل النهري ، وكذلك كل شرط يقضي بنزول المرسل أو المرسل إليه للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين علي الشيء ضد مخاطر النقل النهري .

ويلاحظ أنه يجوز اشتراط اعفاء الناقل النهري من المسؤولية عن التأخير دون الهلاك أو التلف ويجوز للناقل النهري أن يشترط تحديد مسؤوليته عن هلاك الشيء كلياً أو جزئياً أو تلفه بشرط ألا يقل التعويض المتفق عليه عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة في مكان وزمان نقلها وكل اتفاق علي تعويض يقل عن هذا الحد يزداد إليه . ويجب أن يكون شرط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها مكتوباً في وثيقة النقل وإلا اعتبر كأن لم يكن وإذا كان عقد النقل النهري محرراً علي نماذج مطبوعة ، وجب أن يكون

(١) المادة ٢٤٤ من قانون التجارة.

الشرط واضحاً ومكتوباً بكيفية تستدعى الانتباه وإلا جاز للمحكمة اعتباره كأن لم يكن ولا يجوز أن يتمسك الناقل بشرط الاعفاء من المسؤولية أو تحديدها إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعية.^(١)

ويقصد بالغش في مواد كل فعل أو امتناع يقع من الناقل أو من تابعية أحداث الضرر، كما يقصد بالخطأ الجسيم كل فعل أو امتناع يقع من الناقل أو من تابعية برعونة مقرونة بادراك لما قد ينجم عنها من ضرر، ويقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن أفعال تابعيه.

٦- دعوى المسؤولية على الناقل النهري

تنطبق على دعوى مسؤولية الناقل الأحكام المعروفة بشأن تلك الدعاوى ولكن ولطبيعة الناقل النهري الخاصة وحرفيته وابعامه لعقود نقل كثيرة، ولوترك لأحكام دعاوى المسؤولية العديدة التي يمكن أن ترفع عليه لأصبح الوضع بالنسبة له شبه مستحيلاً، لذا اختص المشرع دعوى مسؤولية الناقل النهري بأحكام خاصة تعينه على الإستمرار في عمله دون ارهاق وهو ما نوضحه فيما يلي:

أ- الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية: قام المشرع المصري بحماية الناقل النهري من المطالبات المتأخره حتى لا يرهقه مع كثرة تعاقداته، وقد جعل المشرع نطاق هذا الدفع في حدود حالة الهلاك أو التلف الجزئي ولا يسري في حالة الهلاك الكلي، إذ أن الهلاك الكلي لا يكون فيه تسليم للبضاعة، وهذا ما يتضح من نص المادة ٢٥١ من قانون التجارة والتي تنص على إنه (-1-تسلم الشيء محل النقل دون تحفظ يسقط الحق في الرجوع علي الناقل بسبب التلف أو الهلاك الجزئي ما لم يثبت المرسل إليه حالة الشيء ويقوم الدعوى علي الناقل خلال تسعين يوماً من تاريخ التسليم-2. ولا يجوز

(١) المواد ٢٤٥ و ٢٤٦ و ٢١٦ و ٢١٣ من قانون التجارة

لنقل التمسك بعدم قبول الدعوى وفقاً للفقرة السابقة : أ - إذا ثبت أن الهلاك أو التلف نشأ عن غش أو خطأ جسيم صدر من الناقل أو من تابعيه . ب - إذا ثبت أن الناقل أو تابعيه تعمداً إخفاء الهلاك الجزئي أو التلف) ويتضح من هذا النص أيضاً عدم جواز الدفع في حالة اقتصار مسؤولية الناقل على التأخير كما لا ينطبق هذا الدفع إلا على الدعاوى المرفوعة على الناقل من المرسل أو المرسل إليه أو المرفوعة على الوكيل بالعمولة للنقل فلا مجال لانطباق الدفع ما بين المرسل والمرسل إليه أو في حالة تعدد الناقلين والرجوع على ناقل آخر. وجدير بالذكر أنه لا مجال لتطبيق الدفع في حالة تنازل الناقل عن التمسك بهذا الدفع إذ إنه مقرر لمصلحته وكذلك لا مجال لهذا الدفع حال تمسك المرسل إليه وإبدائه تحفظات على البضاعة عند تسلمها وذلك لأن تحفظ المرسل إليه على البضاعة هو تمسك بحقه في رفع دعوى المسؤولية على الناقل النهري وقبول الناقل للتحفظ يتضمن تنازلاً منه على التمسك بالدفع بعدم القبول وأخيراً لا يقبل الدفع في حالة غش الناقل إذ أن الغش يفسد كل شيء وجدير بالذكر أن الدفع بعدم القبول يجوز التمسك به في أي حالة تكون عليها الدعوى ولو لأول مرة أمام الاستئناف^(١)

ب- شروط التمسك بالدفع : لابد من توافر ثلاثة شروط على النحو الذي قرره نص المادة ٢٥١ سالف الذكر،

-الشرط الأول أن يتم تسلم البضاعة تسليماً فعلياً بحيث يستطيع المرسل إليه الكشف عليها وفحصها والتحقق من حالتها ومقدارها ، فلا يكفي وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه .

(١) دكتور/ مصطفى طه ، مرجع سابق الإشارة ص ١٩٣

- الشرط الثاني وهو انتفاء التحفظ على البضاعة اذ ان تسلم البضاعة دون تحفظ يفيد انه تسلمها بحالة جيدة على النحو المطابق لبيانات وثيقة النقل النهري^(١).

- الشرط الثالث عدم اثبات حالة البضاعة ورفع الدعوى خلال تسعين يوماً من تاريخ التسليم .

ج- تقادم دعوى المسؤولية : تتقادم كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء بمضي سنة تبدأ من تاريخ تسليم الشيء إلي المرسل إليه أو إلي الجمرک أو إلي الأمين الذي يعينه القاضي لاستيداع الشيء وتسري المدة في حالة الهلاك الكلي من تاريخ انقضاء الميعاد المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة ٢٤٠ من قانون التجارة وهو خلال ثلاثين يوماً من انقضاء الميعاد المعين للتسليم أو من انقضاء الميعاد الي يستغرقه الناقل العادي في النقل لو وجد في الظروف نفسها إذا لم يعين ميعاد للتسليم . .

كما تتقادم دعوى الناقل في الرجوع علي الناقلين المتعاقبين وفقاً للفقرة الثانية من المادة ٢٥٢^(٢) بمضي تسعين يوماً من تاريخ الوفاء بالتعويض أو من تاريخ مطالبته به رسمياً

(١) راجع وقارب دكتورة / سميحة القليوبي ، شرح قانون التجارة ، مرجع سابق الإشارة ص ٥٨٥ وما بعدها .

(٢) إذا قام عدة ناقلين علي التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد كان كل منهم مسؤولاً بالتضامن مع الآخرين قبل المرسل أو المرسل إليه كما لو كان قد قام بتنفيذه وحده ويقع باطلاً كل شرط علي خلاف ذلك . ٢- وإذا دفع أحد الناقلين المتعاقدين التعويض أو طلب به رسمياً كان له الرجوع علي الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحقه كل منهم من أجرة النقل ، وتوزع حصة المعسر منهم علي الآخرين بالنسبة ذاتها ويعفي من الاشتراك في تحمل المسؤولية الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يقع في الجزء الخاص به من النقل . يسأل الناقل الأخير قبل الناقلين السابقين عليه عن مطالبة المرسل

وجدير بالذكر أنه لا يجوز أن يتمسك بالتقادم على النحو السابق كل من صدر منه أو من تابعيه غش أو خطأ جسيم.

إليه بالمبالغ المستحقة بسبب النقل ، وله حق تحصيلها عنهم واتخاذ الإجراءات القانونية لاستيفائها بما في ذلك استعمال حق الامتياز علي الشيء موضوع النقل

المطلب الثاني

عقد النقل النهري للركاب

نوضح في هذا المطلب التزامات أطراف عقد النقل النهري للركاب في فرع أول وفي فرع ثان نوضح أحكام مسؤولية الناقل النهري في عقد نقل الركاب .

الفرع الأول

التزامات عقد النقل النهري للركاب

تتزايد أهمية النقل النهري للركاب يوماً بعد يوم ، وما يعرف بالتاكسي النهري وكذا السياحة النيلية و في الفقرات القادمة تناول الآثار والالتزامات المترتبة على أطراف عقد النقل النهري للركاب وهما الناقل النهري من جهة والراكب من جهة أخرى .

أولاً : التزامات الناقل في عقد النقل النهري للركاب .

١ - التزام الناقل النهري بنقل الراكب وأمتعته إلى المكان المحدد.

يلتزم الناقل بنقل الراكب وأمتعته إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه أو المذكور في لوائح النقل أو الذي يقضي به العرف، وعند عدم التعيين يجب تنفيذ النقل في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي إذا وجد في نفس الظروف. و يجوز للناقل قبل مباشرة النقل أو أثناء الطريق أن يفحص أمتعة الراكب بحضوره - إن أمكن - للتحقق من مطابقتها لشروط النقل.^(١)

والمقصود بالأمتعة التي يلزم بنقلها الناقل النهري كل ما يصطحبه الراكب ويكون في حدود الوزن و التعليمات المصرح بها، ويكون للناقل الحق في طلب أجره إضافية عند زيادة الوزن عما تقضي به التعليمات أو ما يجري به العرف.^(٢)

(١) دكتور / مصطفى طه ، المرجع السابق ص ٢١٤

(٢) دكتورة / سميحة القليوبي ، الوسيط في شرح قانون التجارة المصري ، الجزء الثاني ، دار

وللناقل قبل تنفيذ عملية النقل أو أثناء الطريق أن يفحص أمتعة الراكب للتحقق من مطابقتها لتلك الأمتعة لشروط النقل على أن يتم ذلك بحضوره كلما أمكن ذلك . و على الراكب الالتزام بحراسة الأمتعة و الحيوانات التي يرخص في نقلها بصحبته، ولا يسأل الناقل عن الأمتعة أو ما يلحق بها من أضرار إلا إذا أثبت الراكب صدور خطأ من الناقل أو من تابعة وأيضاً يسأل الراكب عن الضرر الذي يلحق الناقل أو تابعيه أو الغير بسبب الأمتعة أو الحيوانات التي تنقل بصحبته^(١)

أما الأمتعة التي يسلمها الراكب للناقل النهري نظير إيصال يبين فيه عدد الأمتعة وطبيعتها فأنها تكون موضوعاً لعقد نقل تبقي بجانب العقد الأصلي بنقل الراكب وتسري عليها أحكام نقل البضائع^(٢) .

وهكذا يلتزم الناقل بتسليم الأمتعة إلى الراكب في مكان الوصول سليمة ، ويكون الناقل مسئول مسئولية عقدية حال ضياع الأمتعة و حال تلفها أو في حالة التأخير في التسليم ما لم يثبت الناقل توافر القوة القاهرة أو خطأ الراكب أو عيب ذاتي في الأمتعة المنقولة . و جدير بالذكر أنه تسري على دعوى المسؤولية في تلك الحالة كلاً من أحكام الدفع بعدم القبول و التقادم القصير وفق أحكام المادتين ٢٥١ ، ٢٥٤ من قانون التجارة^(٣) .

(١) أحمد شعلة ، التنظيم القانوني لأنشطة خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات ، بحث منشور بمجلة الدراسات القانونية والإقتصادية / كلية الحقوق جامعة السادات - عدد يونيو ٢٠٢٣ . ص ١١ وما بعدها .

(٢) راجع المادة ٢٦٩ من قانون التجارة .

(٣) دكتور / مصطفى طه ، المرجع السابق ص ٢١٥

هذا و إذا توفي الراكب أو أصيب بمرض أثناء تنفيذ عقد النقل النهري يلتزم الناقل النهري باتخاذ كافة التدابير اللازمة للمحافظة على أمتعته إلى أن يتم تسليمها لذوي الشأن. و إذا وجد أحد منهم عند وقوع الوفاة أو المرض يجوز له في تلك الحالة أن يتدخل لمراقبة التدابير التي يتخذها الناقل كما له الحق أن يطلب منه إقراراً بوجود أمتعة الراكب في حيازته^(١).

٢- التزام الناقل النهري بضمان سلامة الراكب

يضمن الناقل النهري سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل. ويقع باطلاً كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان. هذا ويشمل تنفيذ عقد النقل النهري الفترة الواقعة بين شروع الراكب في الصعود إلى وسيلة النقل في مكان القيام ونزوله منها في مكان الوصول^(٢). وفي حالة وجود أرصفة معدة لوقوف وسيلة النقل يشمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين دخول الراكب إلى الرصيف في مكان القيام وخروجه من الرصيف في مكان الوصول. وإذا اقتضى الأمر تغيير وسيلة النقل في الطريق فلا يشمل الضمان فترة انتقال الراكب من وسيلة نقل إلى أخرى في غير حراسة الناقل أو تابعيه^(٣).
وجدير بالذكر أن الناقل النهري يسأل عن: (أ) التأخير في الوصول. (ب) ما يلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية ولا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن التأخير أو عن الأضرار البدنية أو غير البدنية التي تلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب.

(١) راجع المادة ٢٧٠ من قانون التجارة.

(٢) دكتور / مصطفى طه ، المرجع السابق ص ٢١٥

(٣) دكتور / علي البارودي ، المرجع السابق ص ٢٣٧ وما بعدها

هذا و يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل النهري كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية ، ويعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام الراكب بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل وكل شرط ينزل بموجبه الراكب للناقل عن حقوقه في التأمين ضد أخطاء الناقل .^(١)

و يجوز للناقل النهري أن يشترط إعفاه كلياً أو جزئياً من المسؤولية الناشئة عن التأخير أو عن الأضرار غير البدنية التي تلحق الراكب . ويجب أن يكون شرط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها مكتوباً وإلا اعتبر كأن لم يكن . وإذا كان عقد النقل النهري محرراً على نماذج مطبوعة وجب أن يكون الشرط واضحاً ومكتوباً بكيفية تسترعى الانتباه، وإلا جاز للمحكمة أن تعتبر الشرط كأن لم يكن . ولا يجوز أن يتمسك الناقل النهري بشرط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه.^(٢)

ثانياً: التزامات الراكب في عقد النقل النهري .

١- التزام الراكب باتباع تعليمات الناقل النهري

يلتزم الراكب باتباع تعليمات الناقل النهري ذات الصلة بعملية النقل ، وهي تلك التعليمات التي يصدرها الناقل النهري ويجب على الراكب تنفيذها واتباع مضمونها للحفاظ على سلامته وراحته و سلامة الركاب الآخرين المسافرين معه و راحتهم . ويتم مخاطبة الراكب بتلك التعليمات غالباً من خلال النشر عن طريق اللصق على الجدران أو في خلفية تذكرة النقل أو تسلم للراكب داخل منشور يدوي ويمكن أن يتم بثها من خلال سماعات داخلية بوحدة النقل النهري .^(٣)

(١) دكتورة / سميحة القليوبي ، المرجع السابق ص ٦٠٥ وما بعدها

(٢) دكتور / مصطفى طه ، المرجع السابق ص ٢٢٤

(٣) قارب دكتور / علي البارودي ، المرجع السابق ، ص ٢٣٢ وما بعدها

وجدير بالذكر أن هذه التعليمات تراعي مصلحة الراكب والناقل في نفس الوقت وعليه لا يجوز أن يتنازل عنها الناقل بحيث لا يقوم بالزام الراكب بتنفيذ تلك التعليمات ذلك أن "عربة نقل الأشخاص تضم في الواقع مجتمعاً صغيراً من المسافرين فعلى كل مسافر أن يحترم تعليمات الناقل و لكل مسافر أن يطلب من الناقل فرض احترام هذه التعليمات على المسافرين الآخرين"^(١).

٢- التزام الراكب بدفع الأجرة

يعد التزام الراكب بدفع الأجرة هو الإلتزام الجوهري الملقى على عاتقه بموجب عقد النقل النهري ، وإذ عدل الراكب عن السفر قبل مباشرته وجب أن يخطر الناقل بعدوله قبل اليوم المعين لتنفيذ النقل ، ويجوز في أحوال الضرورة عمل الإخطار في نفس اليوم المذكور بشرط أن يصل قبل الساعة المعينة لتنفيذ النقل ، وذلك حتى يستطيع الناقل أن يتدبر أمره ويتحصل على راكب آخر.^(٢)

وإذا التزم الراكب باخطار الناقل لعدوله على النحو السابق ، فلا يستحق الناقل أجرة النقل أما إذا بدء في تنفيذ عقد النقل ، فإن الأجرة تستحق عليه كاملة إلا إذا كان إلغاء السفر لضرورة فلا تستحق عليه أجرة النقل إلا عن الجزء الذي تم من الرحلة.^(٣)

(١) د. على البارودي المرجع السابق ص٤٣٤. وقد قضت محكمة استئناف الأسكندرية بأن (لا يهون من هذا النظر قول مصلحة السكك الحديدية أن القرارات الخاصة بنظم السكك الحديدية إنما وضعت لمصلحتها و لحماية مرافقها وحدها ، لأن هذه القرارات فوق أنها قصد بها حماية مرافق المصلحة ، فقد قصد بها أيضاً حماية الجمهور و خاصة ركاب القطارات . وقد أسبغت القرارات على عمال المصلحة صفة الضبطية القضائية تمكيناً لهم من مراقبة تنفيذ هذه القرارات صوناً للمرافق و حماية الناس) محكمة استئناف الإسكندرية ، الدائرة المدنية ، ٢٩ فبراير ١٩٥٩ ، محاماة ، ٣٦ ، ص٨١٦

(٢) راجع دكتور/ مصطفى طه ، المرجع السابق ص ٢١٢ وما بعدها

(٣) المادة ٢٥٧ من قانون التجارة.

الفرع الثاني أحكام المسؤولية في عقد النقل النهري للركاب

نوضح في هذا المبحث الأحكام المتفرقة لمسئولية الناقل والناجمة عن عقد النقل النهري للركاب وذلك على النحو التالي :

١ - **نوع وحالات المسؤولية** : أخذ القضاء المصري قبل صدور قانون التجارة الجديد رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ بمبدأ مسؤولية الناقل التقصيرية عن الحوادث التي تصيب الراكب أثناء السفر وألزم المدعي بإثبات خطأ الناقل ، ثم تحول القضاء إلى الأخذ بمبدأ المسؤولية العقدية على أساس أن عقد النقل يشتمل على التزام ضمني للناقل بضمان سلامة الراكب .^(١)

وقد كللت محكمة النقض هذا الإتجاه في حكم لها أقرت فيه أن " عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب بمعنى أنه يكون ملتزماً بتوصيله إلى الجهة المتفق عليها سليماً ، وهو التزام بتحقيق غاية بحيث إذا أصيب الراكب فإنه يكفي أن يثبت أنه أصيب أثناء عقد النقل ويعتبر هذا من إثباتاً لعدم قيام الناقل بالتزامه ، ومن ثم تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه ، ولا ترتفع مسؤولية الناقل عن سلامة الراكب إلا إذا أثبت هو - أي الناقل - أن الضرر الحاصل للراكب قد نشأ عنقوة قاهرة أو عن خطأ من المضرور أو من الغير " ^(٢) ويلاحظ أنه يشترط في خطأ الغير الذي يعفي الناقل من المسؤولية ألا يكون في مقدار الناقل توقعه أو تفاديه وأن يكون هذا الخطأ وحده هو سبب الضرر .

(١) قرب دكتور / مصطفى طه ، مرجع سابق الإشارة ص ٢١٧ .

(٢) حكم محكمة النقض ، مدني ٢٦ إبريل ١٩٦٢ مجموعة أحكام النقض س ١٣ ص ٥٢٢ و كذلك نقض مدني في ٢٨ مايو ١٩٨٠ س ٣١ ص ١٥٥١ و أيضاً نقض مدني في ٢٩ إبريل ١٩٨١ س ٣٢ ص ١٣٢٨ .

وقد جاء التقنين التجاري الجديد رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ بنص جديد وهو نص المادة ٢٦٤ / ١ منه يؤكد على القضاء السابق ، حيث نصت على (1- :يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل . ويقع باطلاً كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان) و عليه ووفق هذا النص لا يجوز للراكب أن يرفع إلا دعوى المسؤولية العقدية ولا يصح له رفع دعوى المسؤولية التقصيرية " إذ لاخيرة بين المسئوليتين في إلزام لامصدر له غير العقد ولا ضرر على الراكب في ذلك إذ يجد حماية كافية في الالتزامات المفروضة على الناقل بموجب عقد النقل النهري^(١) .

هذا وقد نصت المادة ٢٦٥ على انه (يسأل الناقل عن: (أ) التأخير في الوصول. (ب) ما يلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية.) وتنطبق على أمتعة الراكب أحكام عقد نقل الأشياء سالفه الذكر.

٢- نطاق الالتزام بضمان السلامة : لا ينشأ الالتزام بضمان سلامة الراكب على الناقل النهري إلا بموجب عقد نقل ، فالنقل المجاني أو التسلل إلى وسيلة النقل النهري لا يعطي الراكب حق مسائلة الناقل حال حدوث ضرر له ، إذ إنه لا يوجد عقد نقل في تلك الحالات وبالتالي ليس هناك التزام على الناقل النهري بضمان سلامة الراكب .

على أن النطاق المكاني للالتزام بضمان سلامة الراكب لا يثير صعوبات بعكس النطاق الزمني لهذا الالتزام ، وقد نص قانون التجارة على النطاق الزمني والمكاني لعقد النقل وذلك في المادة ٢ / ٢٦٤ منه بحيث يشمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين شروع الراكب في الصعود إلى وسيلة النقل في مكان القيام ونزوله منها في مكان الوصول. وفي حالة وجود أرصفة معدة لوقوف وسيلة النقل يشمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين دخول الراكب إلى الرصيف في مكان القيام وخروجه من الرصيف

(١) راجع دكتور/ مصطفى طه ، المرجع سابق الإشارة ص ٢١٩ .

في مكان الوصول. وإذا اقتضى الأمر تغيير وسيلة النقل في الطريق فلا يشمل الضمان فترة انتقال الراكب من وسيلة نقل إلى أخرى في غير حراسة الناقل أو تابعيه.

٣- أسباب دفع مسؤولية الناقل النهري في عقد نقل الركاب " حالات الإعفاء من المسؤولية "

لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عن التأخير أو عن الأضرار البدنية أو غير البدنية التي تلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب.^(١) وعلى ذلك فإن الناقل لا يمكن أن ينفي مسؤوليته إلا بثباته توافر القوة القاهرة أو خطأ الراكب على النحو الذي تم عرضه تفصيلاً بشأن القوة القاهرة وخطأ المرسل إليه في عقد النقل النهري للبضائع.

٤- شروط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها : يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية ، ويعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام الراكب بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل وكل شرط ينزل بموجبه الراكب للناقل عن حقوقه في التأمين ضد أخطاء الناقل.^(٢)

ويجوز للناقل أن يشترط إعفاه كلياً أو جزئياً من المسؤولية الناشئة عن التأخير أو عن الأضرار غير البدنية التي تلحق الراكب. ويجب أن يكون شرط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها مكتوباً وإلا اعتبر كأن لم يكن. وإذا كان عقد النقل محرراً على نماذج مطبوعة وجب أن يكون الشرط واضحاً ومكتوباً بكيفية تسترعى الانتباه، وإلا

(١) المادة ٢٦٦ تجارة.

(٢) المادة ٢٦٧ تجارة.

جاز للمحكمة أن تعتبر الشرط كأن لم يكن. ولا يجوز أن يتمسك الناقل بشرط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه.^(١)

٥- دعوى المسؤولية : - في حالة وفاة الراكب أو إصابته بإصابة بدنية تتقادم بمضي سنتين كل دعوى تنشأ عن عقد النقل، ويكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة الراكب أو إصابته بأضرار بدنية على أن تسرى مدة السنتين في حالة الوفاة من تاريخ وقوعها. وفي حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث.

أما في حالة التأخير في الوصول أو الإصابة بإصابة غير بدنية فإنه تتقادم بمضي سنة كل دعوى أخرى تنشأ عن عقد نقل الأشخاص، وتسري هذه المدة من الميعاد المعين للوصول، وعند عدم التعيين من الميعاد الذي كان يستغرقه الناقل العادي في النقل لو وجد في الظروف نفسها. وجدير بالذكر أنه لا يجوز أن يتمسك بالتقادم المنصوص عليه في هذه المادة من صدر منه أو من تابعيه غش أو خطأ جسيم.^(٢)

(١) المادة ٢٦٨ تجارة

(٢) قارب دكتوراة / سميحة القليوبي، المرجع سابق الإشارة ص ٦١٠ .

خاتمة البحث

في نهاية المطاف خلص البحث إلى أن الدولة المصرية استهدفت قطاع النقل النهري بالتطوير على الأخص في المجال التشريعي ، حيث يمتاز النقل النهري بالعديد من المميزات التي تميزه عن أنواع النقل الأخرى ، منها إنخفاض التكلفة ، قلة التلوث الصادر عنه واستيعاب كميات أكبر من البضائع ، كما أن النقل النهري يعد حلقة هامة من حلقات النقل متعدد الوسائط ، حيث يعمل على الربط بين الموانئ البحرية المصرية بشبكة النقل البري و شبكة السكك الحديدية ، وكذلك الربط بالمناطق اللوجيستية المنشأة بالفعل والمستهدف إنشاؤها .

ورغما عما تقدم فإن النقل النهري في مصر يواجه العديد من المعوقات والعقبات ، من أهمها غياب وجود تشريع حديث ينظم مرفق النقل النهري والهيئات والجهات القائمة عليه ، والإستثمار في هذا المرفق الحيوي في ظل شيوع الاختصاصات وتعدد جهات الولاية على ذلك المرفق الحيوي .

وقد أصدر المشرع المصري أخيراً هذا التشريع المنتظر تحت رقم ١٦٧ لسنة ٢٠٢٢ بشأن إعادة تنظيم الهيئة العامة للنقل النهري و كذلك تنظيم منح الإلتزام لجهات القطاع الخاص للمشاركة في بناء وتشغيل وإدارة وصيانة مرافق النقل النهري .

كما أصدر وزير النقل أيضاً قرارين بنفس التاريخ ٢٨ مايو أحدهما تحت رقم ٣٤٢ لسنة ٢٠٢٤ بشأن تراخيص الوحدات النهريّة غير الآليّة والآخر برقم ٣٤٠ لسنة ٢٠٢٤ بشأن رسوم وتكاليف معاينات الوحدات النهريّة والموانئ والمراسي .

وبناء على ما تقدم يوصي البحث بما يلي :

١ - سرعة تفعيل نصوص القانون رقم ١٦٧ لسنة ٢٠٢٢ على الأخص في شأن الاستثمار وتطوير الموانئ والمراسي والمرافق المختلفة في قطاع النقل النهري .

- ٢- منح المزيد من الأدوار للقطاع الخاص فى بناء وإدارة وتشغيل وصيانة مرفق النقل النهري وفق قانون تنظيم شراكة القطاعين العام والخاص ١٦٧ لسنة ٢٠١١ وتعديلاته .
- ٣- توصية المشرع بالعمل على تحقيق المزيد من توحيد جهات الإختصاص والولاية على قطاع النقل النهري حيث يتبين من أحكام القانون الجديد سالف الذكر أنه لازال يعطي لجهات أخرى حق التدخل فى الولاية على القطاع .
- ٤- توصية المشرع بمنح المزيد من الاهتمام بصناعة بناء و اصلاح السفن حيث تعد الوحدات النهريّة هى عصب حياة النقل النهري ومعقد النفع فيه .
- ٥- التوصية بوضع خطة عاجلة من قبل الدولة لتطوير مرفق النقل النهري واستكمال حل باقي العقبات التي تواجه هذا المرفق الحيوي من تحديث نظام الملاحة بالنهر وعمل خرائط ملاحية الكترونية حديثة ، وتحديث الأهوسة والكباري والقناطر بطول نهر النيل .

المراجع

أولاً - المراجع العامة

- (١) دكتور/ أحمد عبد المنصف محمود ، اقتصاديات وسياسات النقل البحري ،
الأسكندرية الطبعة الثانية ٢٠٠٩ مكتبة الأكاديمية .
- (٢) دكتور / أحمد محرز ، النظام القانوني لتحول القطاع العام إلى القطاع الخاص
(الخصخصة) ، منشأة المعارف ٢٠١٠ .
- (٣) المستشار الدكتور / أحمد محمود حسني ، قضاء النقض البحري ، منشأة
المعارف الطبعة الرابعة ٢٠٠٧
- (٤) دكتور/ أحمد شعلة ، التنظيم القانوني لشراكة القطاعين العام والخاص في ظل
المنافسة التجارية ، مكتبة الأكاديمية البحرية ٢٠١٥
- (٥) دكتور/ أكثم الخولي ، دروس للقانون البحري ، ١٩٧٠ .
- (٦) دكتور/ المعتصم بالله الغرياني ود. احمد الشوريجي ، القانون التجاري ،
مكتبة حقوق الاسكندرية ، بدون تاريخ
- (٧) دكتور / ثروت حبيب ، دروس في القانون التجاري ، مكتبة الجلاء الجديدة
بالمنصورة ، ١٩٨٢ .
- (٨) دكتور/ ثروت عبدالرحيم ، القانون التجاري ، طبعة نادى القضاة بدون تاريخ .
- (٩) دكتور/ جلال وفاء محمددين ، دروس في القانون البحري المصري الجديد ،
١٩٩٢
- (١٠) دكتور/ حماد مصطفى العزب ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ٢٠١٠ .
- (١١) دكتور/ة سميحة القليوبي ، الوسيط في شرح قانون التجارة المصري ،
الجزء الثاني ، دار النهضة العربية ٢٠١٥ .

- ١٢) دكتورة سميحة القليوبي ، الأسس القانونية للتجارة البحرية ، دار الاهرام ، ٢٠٢٢
- ١٣) دكتور/ صلاح أمين أبوطالب ، الشركة القابضة فى قانون قطاع الأعمال العام، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعى ، بدون سنة نشر .
- ١٤) دكتور/ عبدالوهاب صالح، النقل الداخلى ، مكتبة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٢٣
- ١٥) دكتور / علاء الدين جبر ، مناخ الاستثمار في مصر دراسة مقارنة بالنموذج الماليزي ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ٢٠١٧ .
- ١٦) دكتور / على البارودي و دكتور / محمد فريد العريني ، العقود التجارية و عمليات البنوك ، دار الجامعة الجديدة ٢٠٠٤ .
- ١٧) د/ على يونس ، العقود التجارية ، دار الفكر العربي ١٩٦٥ ص ٢٨٣
- ١٨) دكتور/ فاروق ملش ، النقل متعدد الوسائط (الأوجه التجارية والقانونية والتشغيلية) ، منشأة المعارف ، ٢٠١٤ .
- ١٩) دكتور / فايز نعيم رضوان ، القانون البحري ١٩٨٦ .
- ٢٠) المستشار الدكتور / كمال حمدي ، القانون البحري، منشأة المعارف الطبعة الثالثة ٢٠٠٧
- ٢١) دكتور / محسن شفيق ، القانون التجاري المصري ، الجزء الأول ، دار نشر الثقافة بالإسكندرية ، الطبعة الاولى .
- ٢٢) دكتور / محمد ابراهيم موسى ، العقود التجارية ، مطبعة جامعة طنطا ٢٠٠١ .
- ٢٣) دكتور/ محمد السيد الفقى ، القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ٢٠٠٧

٢٤) دكتور/ محمود مختار بريري ، قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية
٢٠٠٢

٢٥) دكتور/ مصطفى رجب ، قانون النقل ، منشأة المعارف ٢٠١٧

٢٦) دكتور/ مصطفى كمال طه ، العقود التجارية وعمليات البنوك ، دار
المطبوعات الجامعية ، طبعة ٢٠٠٢ .

٢٧) الدكتور/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار الفكر الجامعي ٢٠٠٩ .

٢٨) دكتور/ هاني دويدار ، العقود التجارية والعمليات المصرفية ، دار الجامعة
الجديدة ٢٠١٣

الأبحاث

١) د.أحمد شعلة ، التنظيم القانوني لأنشطة خدمات النقل البري للركاب باستخدام
تكنولوجيا المعلومات ، بحث منشور بمجلة الدراسات القانونية والاقتصادية / كلية
الحقوق جامعة السادات - عدد يونيو ٢٠٢٣ . ص ١١ وما بعدها .

٢) أحمد عبدالمنصف محمود ، متطلبات إنشاء شركة خطوط ملاحية محواه في
دولة نامية في عصر العولمة ، الأسكندرية ٢٠١١ مكتبة الأكاديمية .

٣) دكتور/ حماد مصطفى العزب ، الالتزام برص البضاعة في عقد النقل البحري
للبضائع ومشاركة الإيجار بالرحلة ، دار النهضة العربية ٢٠٠٩ .

٤) دكتور/ على جمال الدين عوض ، تحديد نطاق القانون البحري ، مجلة القانون
والاقتصاد ، عدد مارس ١٩٦١

٥) د. محمد ابراهيم عراقي ، منتدى العالم الثالث ، قطاع النقل في مصر الماضي
والحاضر والمستقبل حتى عام ٢٠٢٠ ، المكتبة الأكاديمية ، ٢٠٢٠

٦) د. نبيل عبدالحميد سيد أحمد ، النقل النهري وتأثيره على قطاع السياحة في مصر خلال القرن التاسع عشر ، مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والضيافة ، المجلد ٢١ ، العدد ٢ ديسمبر ٢٠٢١ .

٧) دكتور/ هشام فضلي ، نقل البضائع بحراً ومائة عام من الصراع بين الناقلين والشاحنين ، دار الفكر الجامعي ، ٢٠٢٢ .

٨) النقل والمواصلات ، المسح الاجتماعي الشامل للمجتمع المصري ١٩٥٢ – ١٩٨٠ ، المجلد السادس ، المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية ، مصر ١٩٨٥ .

٩) ندوة مستقبل السياحة النيلية في مصر ، المعهد القومي للنقل ، ١٩٨٩ .

References:

- **almarajie alamma**
- duktur/ 'ahmad eabd almunsif mahmud , aiqtisadiaat wasiasat alnaql albahrii , al'uskandariat altabeat althaaniat 2009 maktabat al'akadimia .
- duktur / 'ahmad mahriz , alnizam alqanunaa litahawul alqitae aleami 'iilaa alqitae alkhasi (alkhaskhasa) , munsha'at almaearif 2010 .
- almustashar alduktor / 'ahmad mahmud husni , qada' alnaqd albahrii , munsha'at almaearif altabeat alraabieat 2007
- duktur/ 'ahmad shuelat , altanzim alqanuniu lishirakat alqitaeayn aleami walkhasi faa zala almunafasat altijariat , maktabat al'akadimiat albahriat 2015
- duktur/ 'aktham alkhuli , durus lilqanun albahrii, 1970 .
- duktur/ almuetasim biallah alghuryanii wad. aihmad alshuwrnji , alqanun altijariu , maktabat huquq alaskandariat , bidun tarikh
- duktur / tharwat habib ,drus faa alqanun altajaraa , maktabat aljala' aljadidat bialmansurat , 1982 .
- duktur/ tharwat eabdalrahim , alqanun altijariu , tabeat nadaa alqudaat bidun tarikh .
- duktur/ jalal wafa' muhamadin , durus fi alqanun albahrii almisrii aljadid , 1992
- duktur/ hamaad mustafaa aleazb , alqanun albahriu , dar alnahdat alearabiat 2010 .
- dukkurat/ samihat alqalyubi , alwasit fi sharh qanun altijarat almisrii , aljuz' althaani , dar alnahdat alearabiat 2015 .
- dukkurat samihat alqalyubi , al'usus alqanuniat liltijarat albahriat , dar alahram , 2022
- duktur/ salah 'amin 'abutalib , alsharikat alqabidat faa qanun qitae al'aemal aleami , matbaeat jamieat alqahirat walkutaab aljamieaa , bidun sanat nushr .
- duktur/ eabdalwahaab salihu, alnaql aldaakhiliu , maktabat al'akadimiat alearabiat lileulum waltiknuluujya walnaql albahrii , 2023
- duktur / eala' aldiyn jabr , munakh alaistithmar fi misr dirasat muqaranatan bialnumudhaj almalizii , alhayyat almisriat aleamat lilkitab 2017.

- duktur / ealaa albarudii w duktur / muhamad farid alearini , aleuqud altijariat w eamaliaat albnuk , dar aljamieat aljadidat 2004.
- da/elaa yunus , aleuqud altijariat , dar alfikr alearabii 1965 s 283
- duktur/ faruq milsh , alnaql mutaeadiid alwasayit (al'awjuh altijariat walqanuniat waltashghilia) , munsha'at almaearif , 2014 .
- duktur / fayiz naeim radwan ,alqanun albahriu 1986.
- almustashar alduktor / kamal hamdi , alqanun albahriu, munsha'at almaearif altabeat althaalithat 2007
- duktur / muhsin shafiq , alqanun altijariu almistriu , aljuz' al'awal , dar nashr althaqafat bial'iiskandariat , altabeat alawlaa .
- duktur / muhamad abrahim musaa , aleuqud altijariat , matbaeat jamieat tanta 2001.
- duktur/ muhamad alsayid alfuqaa , alqanun albahriu , dar aljamieat aljadidat 2007
- duktur/ mahmud mukhtar briri , qanun altijarat albahriat , dar alnahdat alearabiat 2002
- duktur / mustafaa rajab , qanun alnaql , munsha'at almaearif 2017
- duktur / mustafaa kamal tah , aleuqud altijariat w eamaliaat albnuk , dar almatbueat aljamieat , tabeat 2002 .
- aldukturu/ mustafaa kamal tah , alqanun albuhraa , dar alfikr aljamieii 2009.
- duktur/ hani duydar , aleuqud altijariat waleamaliaat almasrifiat , dar aljamieat aljadidat 2013
- **al'abhath**
- da.'ahmad shuelat , altanzim alqanunaa li'anshitat khadamat alnaql alburaa lilrukaab biaistikhdam tiknulujia almaelumat , bahth manshur bimajalat aldirasat alqanuniat wal'iiqtisadiat / kuliyyat alhuquq jamieat alsaadat - eadad yuniu 2023. s 11 wama baedaha .
- 'ahmad eabdalmunsif mahmud , mutatalabat 'iinsha' sharikat khutut milahiat mahwah fi dawlat namiat fi easr aleawlamat , al'uskandariat 2011 maktabat al'akadima .
- duktur/ hamaad mustafaa aleazb , alailtizam biras albidaeat fi eaqd alnaql albahrii lilbadayie wamusharatat al'ijjar bialrihlat , dar alnahdat alearabiat 2009.
- duktur/ ealaa jamal aldiyn eawad, tahdid nitaq alqanun albahrii , majalat alqanun walaiqtisad , eadad maris 1961

- 5) du. muhamad abrahim eiraqion , muntadaa alealam althaalith , qitaealnaql fi misr almadi walhadir walmustaqbal hataa eam 2020 , almaktabat al'akadimiat ,2020
- da.nabil eabdalhamid sayid 'ahmad ,alnaql alnahriu watathiruh ealaa qitae alsiyahat fi misr khilal alqarn altaasie eashar , majalat aitihad aljamieat alearabiat lilsiyahat waldiyafat , almujalad 21 , aleadad 2 disambir 2021.
- duktur/ hisham fadliun , naql albadayie bhraan wamiayatan eamin min alsirae bayn alnaaqilin walshaahinayn , dar alfikr aljamieii , 2022.
- alnaql walmuasalat , almash aliajtimaeiu alshaamil lilmujtamae almisrii 1952 - 1980 , almujalad alsaadisi, almarkaz alqawmia lilbuhuth alajtimaeiat waljinaiyyat , masr1985.
- ndwat mustaqbal alsiyahat alniyliat fi misr , almaehad alqawmiu lilnaql , 1989 .

فهرس الموضوعات

٩٤٥	.....	مقدمة
٩٤٧	.....	أهمية البحث :
٩٤٧	.....	إشكالية البحث :
٩٤٨	.....	منهجية البحث :
٩٤٨	.....	تساؤلات البحث :
٩٤٩	.....	خطة البحث :
٩٥١	.....	المبحث الأول النقل النهري في مصر من الوجهة القانونية.
٩٥١	.....	المطلب الأول الجهات المنظمة للنقل النهري في مصر
٩٧١	.....	المطلب الثاني الاستثمار في قطاع النقل النهري وفق التشريع الجديد
٩٧٤	.....	المبحث الثاني عقد النقل النهري للبضائع والأشخاص
٩٧٦	.....	المطلب الأول عقد النقل النهري للبضائع
٩٧٦	.....	الفرع الأول التزامات أطراف عقد النقل النهري للبضائع
٩٨٦	.....	الفرع الثاني أحكام المسؤولية في عقد النقل النهري للبضائع
٩٩٦	.....	المطلب الثاني عقد النقل النهري للركاب
٩٩٦	.....	الفرع الأول التزامات عقد النقل النهري للركاب
١٠٠١	.....	الفرع الثاني أحكام المسؤولية في عقد النقل النهري للركاب
١٠٠٥	.....	خاتمة البحث
١٠٠٧	.....	المراجع
١٠١١	.....	REFERENCES:
١٠١٤	.....	فهرس الموضوعات