

مسئولية الناقل البحري والجوي عن وفاة المسافر

في ضوء التشريعين المصري والكويتي والاتفاقيات الدولية

رسالة لنيل درجة الدكتوراه في القانون
مقدمة من

الباحث/ **فهد عبد الرحمن كاظم محمود الكندري**

لجنة المناقشة والحكم على الرسالة:

الأستاذة الدكتورة/ سميحة القليوبى

أستاذ القانون التجارى والبحرى

ووكيل كلية الحقوق - جامعة القاهرة (سابقاً)

الأستاذ الدكتور/ رضا محمد عبيد

أستاذ القانون التجارى والبحرى

وعميد كلية الحقوق - جامعة بنى سويف (سابقاً)

الأستاذ الدكتور/ أحمد فاروق وشاحى

أستاذ القانون التجارى بكلية الحقوق - جامعة القاهرة

مشرفاً ورئيساً

عضواً

عضواً

بسم الله الرحمن الرحيم

وَإِنَّكَ لَتُلْقَى الْقُرْءَانَ مِنْ لَدُنِّ

حَكِيمٍ عَلِيمٍ

صدق الله العظيم

سورة النمل : الآية (٦)

إهداء

إلى وطنى الحبيب
الكويت

إلى وطن الأمة العربية
مصر

شكر وتقدير

الحمد لله جل وعلا ذى الأسماء الحسنى والصفات العلى، والصلاة والسلام على سول الهدى ، وعلى آله وصحبه ومن اهتدى .
أما بعد،،،،

يطيب لى أن أتقدم بخالص الشكر والتقدير والعرفان بالجميل بعد شكر الله سبحانه وتعالى إلى الأستاذة الدكتورة **سميحة القليوبي** أستاذ القانون التجاري، بكلية الحقوق - جامعة القاهرة أتقدم لها بالشكر والتقدير على عطائها وجهدها ووقتها وتوجيهاتها لقبول الإشراف على هذه الرسالة وعلى ما قدمته لى من معونة صادقة كان لها الأثر المباشر فى تخطى كل الصعاب لإنجاز هذه الدراسة حتى تخرج بهذا المظهر ، وأسأل الله لسيادتها دوام الصحة والعافية وجزاها الله عنى خير الجزاء.

كما أقدم بالشكر والتقدير إلى أستاذنا الجليل الأستاذ الدكتور/ **رضا محمد عبید** أستاذ القانون التجاري وبكلية الحقوق - جامعة بني سويف على تفضله بقبوله الاشتراك فى مناقشة رسالتى هذه أسأل الله له الصحة والعافية.

كما أتقدم بخالص الشكر والعرفان إلى الأستاذ الدكتور/ **أحمد فاروق وشاحي** أستاذ القانون التجاري بكلية الحقوق - جامعة القاهرة لتفضله لمناقشة رسالتى هذه والحكم عليها فلسيادته جزيل الشكر والتقدير .

الباحث

تمهيد

١ - التعريف بموضوع البحث:

لقد أحتل نقل الأشخاص عن طريق البحر منذ زمن طويل أهمية فائقة وذلك بسبب استتباب الأمن في البحار وانتظام المواصلات البحرية ونمو العلاقات بين الدول المختلفة وازدياد حركة الهجرة ^(١) كذلك فإن النقل البحري قد ظل لفترة طويلة، الوسيلة الأساسية للنقل بين الدول البعيدة وقد اقتضى كل ذلك ظهور سفن بحرية عملاقة مزودة بكافة أسباب الراحة والترفيه والتسلية، وعلى الرغم من ظهور النقل الجوي، وما ترتب على ذلك من منافسة خطيرة للنقل البحري بسبب سرعته الكبيرة في طي المسافات. فإن النقل البحري ما زال يتمتع بأهمية خاصة بعد انتشار الرحلات البحرية السياحية والتي تسمح للسائحين بمتعة لا يحققها لهم ركوب الطائرات ^(٢) كما وأن النقل البحري للأشخاص ما زال يتمتع في مصر بأهمية ناتجة عن أهميته في نقل الحجاج في أيام الحج الى المناطق المقدسة في المملكة العربية السعودية.

وإذا كان للنقل البحري في العصر الحاضر هذه الأهمية، فإن ذلك قد اقتضى وضع القوانين التي تنظمه سواء على المستوى الإقليمي أو الدولي. ولما كان عقد النقل البحري يعتبر من أهم الوسائل التي تنظم العلاقة بين الناقل والشاحن أو المسافر فقد اهتمت القوانين والمعاهدات الدولية بتنظيم هذا العقد ^(٣).

كما وأن النقل الجوي في السنوات الأخيرة أصبح من أكثر وسائل النقل سرعة وأماناً، حيث أدت التقنية الحديثة في الطائرات إلى جعلها أكثر راحة وأماناً من ذي قبل كما وأن طبيعة النقل الجوي الدولية تجعل الطائرة

(١) د. بهجت قايد، العقود البحرية، الطبعة الأولى ١٩٩٦ - دار النهضة العربية بند رقم ٢٠٩ ص ١٦٩، د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار النهضة العربية ١٩٧٥ بند رقم ٤٥١ ص ٣٣١.

(٢) د. محمد محمد هلالية، الوجيز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية ٢٠٠١ م، بند رقم ٣٦٧ ص ٣٩٨.

(٣) د/ عباس مبروك الغريزي، عقد النقل البحري، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية ٢٠٠٧ م، ص ٩.

تقطع آلاف الأميال خلال الرحلة الواحدة مما يجعلها تعبر أجواء عدة دول بل أحياناً أكثر من قارة. كذلك أصبح الطيران الجوي أقل تكلفة نظراً لزيادة عدد شركات النقل الجوي مما خلق نوعاً من المنافسة بين تلك الشركات، والتي أصبحت تخفض هامش الربح طمعاً في الحصول على أكبر عدد ممكن من الركاب^(١). مما جعل العالم في متناول راكب الطائرة حيث يمكنه أن يخطط للوصول إلى أية دولة في العالم خلال ساعات وبسبب هذه المميزات التي تميز بها النقل الجوي فإن الفقهاء رأوا أنه من الضروري أن تكون المفاهيم القانونية التي تخضع لها وسيلة الطيران دولية، ولهذا اتجهت الدول منذ ظهور الطائرة إلى تنظيم حركتها واستعمالها وما ينجم عنها من وقائع وعلاقات في شكل اتفاقيات دولية^(٢) وفعلاً أتجه المجتمع الدولي منذ استخدام الطائرة على الصعيد الدولي إلى إبرام الاتفاقيات الدولية المنظمة للعلاقات الجوية الدولية، فقد صدرت إتفاقيات تعالج موضوعات ومشكلات مختلفة، منها ما هو متعلق بأحكام القانون العام - مثل اتفاقية باريس سنة ١٩١٩، وإتفاقية هافانا سنة ١٩٢٨ وغيرها - ومنها ما هو متعلق بأحكام القانون الخاص - مثل إتفاقية وارسو ١٩٢٩، وإتفاقية روما سنة ١٩٣٣، وإتفاقية مونتريال عام ١٩٩٩ وغيرها -، وذلك على التفصيل الذي سنتعرض له فيما بعد.

٢- أهمية موضوع البحث:

إن دراسة مسئولية الناقل البحري والجوي عن وفاة المسافر، تكتسب أهمية كبيرة في الوقت الراهن، وخصوصاً بعدما كثرت الحوادث البحرية والجوية في الأيام التي نعيشها، فكم تطالعنا وسائل الإعلام المختلفة عن غرق سفينة في البحر أو في المحيط، ووفاة العشرات والمئات من الركاب الأمر الذي بات يهدد النقل البحري، ويطعن في مدى سلامته، الأمر الذي يتطلب

(١) د/ أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسئولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، طبعة ٢٠٠٩م، - دار النهضة العربية ص ٢، ٣.

(٢) د/ عيسى غسان ربطي، مسئولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دراسة مقارنة، طبعة ٢٠٠٨م، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص ١٣، ١٤، ١٥.

إعادة النظر في تصنيع السفن، وتوفير عناصر الأمان الكافية، ودفع العديد من البدائل ووسائل إنقاذ الركاب، عندما يشعر القبطان والقائمين على قيادة السفينة، بوجود خطر يهدد رحلتهم، وهذه الوسائل يجب أن تساهم في إنقاذ الركاب، ونقلهم من ظهر السفينة، إلى وسائل نقل بحرية أخرى لإيصالهم إلى بر الأمان.

وبالنسبة للنقل الجوي فمنذ فترة قليلة، سمعنا عن فقدان الطائرة الماليزية، وعجز الأجهزة المعنية والفنية في دولة ماليزيا عن العثور على أي آثار لها، وهي الدول المجاورة التي حاولت المساعدة، ومعرفة أين اختفت الطائرة؟ عجزت بدورها عن التوصل إلى شئ بخصوص الطائرة المنكوبة.

ومما سبق نتجلى أهمية، البحث عن مدي مسؤولية الناقل البحري أو الجوي عن مثل هذه الكوارث البحرية أو الجوية، وهل تمثل حوادث أجنبية، أو قوة قاهرة تؤدي إلى إفلات الناقل البحري أو الجوي من المسؤولية، وما هو مقدار التعويض الذي قدرته الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الركاب مثل اتفاقية بروكسيل لعام ١٩٦١، واتفاقية أيثنا لعام ١٩٧٤ أو البروتوكولات المعدلة والمكملة لها.

وفي النقل الجوي، سوف نستعرض موقف اتفاقية وارسو والتعديلات التي جرت عليها لتحديد نظامها وصولاً إلى اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، والجدل الذي أثير حول التعويض عن الأضرار النفسية، غير البدنية، التي قد تصيب الركاب.

وسنتناول كل هذه الأمور في إطار دراسة موقف القانون البحري والجوي المصري، وموقف القانون الكويتي من مثل هذه المشكلات.

٣ - خطة البحث:

يقسم البحث إلى باب تمهيدي، نستعرض خلاله التعريف بعقد النقل البحري وعقد النقل الجوي، ثم يليه باب مستقل بعقد النقل البحري وهو الباب الأول ثم باب ثانٍ يختص بعقد النقل الجوي، وذلك على النحو التالي:

الفصل التمهيدي: أحكام عقد النقل البحري والجوي:

المبحث الأول: التعريف بعقد النقل البحري للأشخاص في التقنين المصري والكويتي.

- تعريف عقد النقل البحري.
- خصائص عقد النقل البحري.
- إثبات عقد النقل البحري للأشخاص وآثاره في التقنين المصري والكويتي.
- المبحث الثاني: التعريف بعقد النقل الجوي وخصائصه وإثباته وآثاره.
- تعريف عقد النقل الجوي.
- خصائص عقد النقل الجوي.
- الآثار المترتبة على عقد النقل الجوي للأشخاص.
- حقوق والتزامات الناقل الجوي.
- التزامات الراكب أو المسافر.

الباب الأول: مسؤولية الناقل البحري عن وفاة المسافر أو إصابته وفقاً للتشريع المصري والكويتي والاتفاقيات الدولية.

الفصل الأول: مسؤولية الناقل البحري عن وفاة أو إصابة المسافر في التشريع المصري والكويتي.

- المبحث الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.
- المطلب الأول: مسؤولية الناقل البحري في القانون المصري.
- المطلب الثاني: مسؤولية الناقل البحري في القانون الكويتي.
- المبحث الثاني: عناصر مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.
- المطلب الأول: ركن الخطأ في مسؤولية الناقل البحري.
- الفرع الأول: الخطأ في المسؤولية العقدية بصفة عامة.
- الفرع الثاني: أنواع الخطأ.
- الفرع الثالث: أثر جسامته الخطأ عند تقدير التعويض.
- الفرع الرابع: الخطأ كعنصر في مسؤولية الناقل البحري.
- المطلب الثاني: ركن الضرر في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.
- المطلب الثالث: ركن السببية في مسؤولية الناقل البحري للأشخاص.

الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري عن وفاة أو إصابة المسافرين في ضوء الاتفاقيات الدولية.

المبحث الأول: مسؤولية الناقل البحري للأشخاص وفقاً لاتفاقية بروكسل لنقل الركاب ١٩٦١.

المطلب الأول: نطاق تطبيق اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦١.

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية بروكسل ١٩٦١.

المبحث الثاني: مسؤولية الناقل البحري للأشخاص وفقاً لاتفاقية أثينا عام ١٩٧٤.

الباب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة المسافرين أو إصابته وفقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية.

الفصل الأول: مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة المسافرين أو إصابته وفقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية.

المبحث الأول: اتفاقيتي وارسو لسنة ١٩٢٩ ومونتريال لسنة ١٩٩٩ التطور التاريخي ونطاق التطبيق والأساس القانوني لمسئولية الناقل الجوي في كل من الاتفاقيتين.

المطلب الأول: التطور التاريخي لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩.
الفرع الأول: التطور التاريخي لاتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩.
الفرع الثاني: مراحل الإعداد لاتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ وعلاقتها باتفاقية وارسو ١٩٢٩.

المطلب الثاني: نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ للنقل الجوي الدولي.

الفرع الأول: الصفة الدولية للنقل الجوي.

الفرع الثاني: الصفة التجارية للنقل الجوي الدولي.

المطلب الثالث: الأساس القانوني لمسئولية الناقل الجوي الدولي.

الفرع الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي قبل اتفاقية وارسو ١٩٢٩.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل الجوي الدولي في اتفاقية وارسو وتعديلاتها.

الفرع الثالث: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

المبحث الثاني: شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة الركاب أو إصابته ووسائل دفعها.

المطلب الأول: شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة الراكب أو إصابته.
الفرع الأول: وقوع الحادث.

الفرع الثاني: أن يقع الحادث خلال ظرف معين.
الفرع الثالث: حدوث ضرر بالراكب.

المطلب الثاني: وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة الراكب أو إصابته.
الفرع الأول: وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي طبقاً لأحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وتعديلاتها.

الفرع الثاني: وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال عام ١٩٩٩.

المطلب الثالث: حدود مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن وفاة الراكب أو إصابته.
الفرع الأول: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي الدولي وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو عام ١٩٢٩ وتعديلاتها واتفاقية مونتريال عام ١٩٩٩.
الفرع الثاني: المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي في حالة وفاة الراكب أو إصابته.

الفصل الثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة الراكب أو إصابته في القانون المصري والفرنسي والكويتي.

المبحث الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي في كل من مصر وفرنسا والكويت وتطور التنظيم القانوني للنقل الجوي الداخلي.

المطلب الأول: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الداخلي.

المطلب الثاني: طبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي.

الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في مصر وفرنسا وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية.

الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الداخلي وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو في كل من مصر وفرنسا والكويت.

الفرع الثالث: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الداخلي في مصر طبقاً لقانون التجارة الجديد ١٧ لسنة ١٩٩٩.

المبحث الثاني: أركان مسؤولية الناقل الجوي.

المبحث الثالث: وسائل دفع المسؤولية والحد الأقصى لالتزام الناقل الجوي.

الفصل التمهيدي

التعريف بعقدي النقل البحري والجوي

تمهيد وتقسيم:

سبق لنا أن أوضحنا أهمية النقل البحري في العصر الحاضر وأن هذه الأهمية اقتضت وضع القوانين التي تنظمه سواء على المستوى الإقليمي أو الدولي. ولما كان عقد النقل البحري يعتبر من أهم الوسائل التي تنظم العلاقة بين الناقل والشاحن أو المسافر فقد اهتمت القوانين و المعاهدات الدولية بتنظيم هذا العقد^(١).

هذا وقد تضمن قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ الأحكام الخاصة بتنظيم عقد نقل الأشخاص بحراً في المواد من ٢٤٨ إلى ٢٧٧ علاوة على نصوص المواد من ١٩٦ إلى ١٩٨ والتي تعالج الأحكام العامة لعقد النقل البحري، سواء تعلق بنقل البضائع أو نقل الأشخاص^(٢).

كما نظم المشرع المصري الرحلات السياحية في المواد من ٢٧٣ إلى ٢٧٨ من القانون البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

وتضمن قانون التجارة البحرية الكويتي (مرسوم بقانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠) الأحكام الخاصة بتنظيم عقد نقل الأشخاص بحراً من المادة/ ٢٠٢ حتى المادة ٢١٤^(٣)

كما أبرمت في شأن نقل الأشخاص بطريق البحر ثلاث اتفاقيات دولية عقدت في بروكسل بفضل جهود اللجنة البحرية الدولية. الأولى خاصة

(١) د/ عباس مبروك الغزيري، عقد النقل البحري، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية ٢٠٠٧م، ص ٩٠.

(٢) د. محمد محمد هلالية (المرجع السابق) بند رقم ٢٧٦ ص ٢٨٩/ وهي أحكام تنطبق على كل من نقل الأشخاص والبضائع بحراً.

(٣) (قانون التجارة البحرية الكويتي والقوانين المكملة له) الطبعة السابعة ٢٠٠٩م (مجلس الوزراء - الفتوى والتشريع) صفحة رقم ص ٢٣٢.

بالركاب المتسللين والموقعة بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٩٥٧، والثانية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريقة البحر الموقعة بتاريخ ٢٩ أبريل ١٩٦١ وهذه الاتفاقية تعني بوجه خاص بتنظيم مسؤولية الناقل البحري تجاه الركاب، وكانت مصر صدقت على الاتفاقية الأخيرة بالقرار الجمهوري رقم ٤٦٨ لسنة ١٩٦٤م.

وصدر قرار وزير الخارجية المصري في أي دولة في ١٠ أكتوبر ١٩٦٨ بنشرها والعمل بها اعتباراً من ٤ يونيو ١٩٦٥م، والاتفاقية الثالثة خاصة بنقل أمتعة الركاب بحراً والموقعة بتاريخ ٢٧ مايو ١٩٦٧. وقد أبرمت كذلك اتفاقية أثينا الخاصة بالنقل البحري للركاب وأمتعتهم بتاريخ ١٣ ديسمبر ١٩٧٤م لتحل محل اتفاقيتي بروكسل الأخيرتين^(١)

هذا والجدير بالذكر أن الكويت قد انضمت إلى معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤ الخاصة بسندات الشحن بموجب القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩م وبالتالي أصبحت أحكام هذه المعاهدة جزءاً من التشريع البحري الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠م حيث نصت المذكرة الإيضاحية لهذا القانون على أن تعتبر المعاهدات الدولية عنصراً هاماً من عناصر التشريع متى تم الانضمام إليها والتصديق عليها بتشريع داخلي^(٢)

كما أكدت كذلك على حرص المشرع على الأخذ بأحدث الحلول التي انتهت إليها الاتفاقيات الدولية التي لم تنضم إليها الكويت بعد، حتى لا تختلف الكويت عن ركب الدول المتقدمة التي اعتنقت هذه الحلول بعد أن أصبحت من القواعد الدولية المستقرة^(٣)

(١) د/ محمد محمد هلالية، المرجع السابق، ص ٣٩٩.

(٢) الدكتور/ يعقود يوسف صرخوة، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي، رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠، دراسة مقارنة، الجزء الأول الطبعة الثانية ١٩٨٨م البند رقم ٢٠ صفحة رقم ٤١.

(٣) أنظر المذكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية الكويتي والقوانين المكملة له (الطبعة السابعة ٢٠٠٩م) مجلس الوزراء - الفتوى والتشريع، صفحة ١٥٩.

عقد النقل البحري في القانون المصري:

صدر في مصر قانون التجارة البحري المختلط في عام ١٨٧٦م ومن بعده صدر قانون التجارة البحري الأهلي في عهد الخديوي توفيق في عام ١٩٨٣م والذي نقلت أحكامه عن نصوص المجموعة التجارية الفرنسية الصادرة عام ١٨٠٧م، واحتوى هذا القانون على ٢٧٥ مادة موزعة على أربعة عشر فصلاً تناولت الأحكام الخاصة بالسفن وبيعها، وملاكها وربانها، واستخدام ضباط السفينة وأجرهم، واستئجار السفن وسندات المشحونات، وأجرة السفينة والمسافرين، ومشارطة الاقتراض البحري والتأمين البحري أو (السيكورتاه)، والضارات البحرية، وزوال الحقوق بمضي المدة، وعدم سماع الدعوى، بالإضافة إلى تنظيم عقد نقل الأشخاص^(١).

ونظراً لوجود مسائل معنية قد أغفلها هذا التقنين ولمجاراة التطور الدولي في هذا الشأن صدرت تشريعات لاحقة على هذا التقنين لسد نقاط النقص فيه، منها القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٤٠م والخاص بسلامة السفن، ثم صدر قانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠م ليحل محله القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩م، وفيما يخص شهادات الربانبة وضباط الملاحة والمهندسين في السفن التجارية صدر القانون رقم ٦١ لسنة ١٩٤٠م وحل محله القانون ٤٠ لسنة ١٩٦٤م المعدل بالقانون رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٢م والذي حل محله القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢م، وفيما يخص المحافظة على الأمن والنظام والتأديب في السفن صدر القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠م، وصدر القانون رقم ٦٣ لسنة ١٩٦١م والخاص بالنقل الساحلي، والقانون رقم ٨٩ لسنة ١٩٦١م بخصوص الكوارث البحرية والحطام البحري، والقانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩م والمعدل بالقانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٥٩م والقانون رقم ٨٠ لسنة

(١) المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون البحري سنة ١٩٦٤م.

١٩٦٨م بخصوص تسجيل السفن وصدر القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٨م المعدل بالقانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥م والذي حل محله القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩م بخصوص تنظيم الإرشاد في ميناء الإسكندرية، وصدر القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١م بخصوص حقوق الامتياز والرهون البحرية.

قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م:

اتجهت الحكومة المصرية إلى وضع تعديل للتقنين البحري فشكلت لجنة في عام ١٩٣٢م أعدت مشروعاً تمهيدياً سنة ١٩٣٥م ثم تعاقبت اللجان لمراجعة هذا المشروع وانتهى الأمر بوضع مشروع نهائي سنة ١٩٥١م ولكن هذا المشروع لم ير النور، وفي عام ١٩٥٨م عقب تحقيق الوحدة السياسية بين مصر وسوريا شكلت عدة لجان لتوحيد القوانين، وفي ١٥ يناير ١٩٦٢م صدر قرار من نائب رئيس الجمهورية بتشكيل لجنة تضع مشروع القانون البحري وانتهت اللجنة من وضع مشروع لهذا القانون في نهاية عام ١٩٦٤م، واشتمل هذا المشروع على ثلاثمائة وست وأربعين مادة تضمنت أحدث ما وصل إليه التشريع البحري في دول العالم المختلفة، وقد أعيد تنقيح هذا المشروع مرة أخرى في لجنة شكلت لهذا الغرض وانتهت من عملها سنة ١٩٧٥م^(١). ثم أعيد النظر في هذا المشروع عدة مرات، كان آخرها أمام اللجنة التي شكلت في وزارة العدل في أوائل عام ١٩٨٩م، حتى صدر القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م في ٢٢ إبريل سنة ١٩٩٠م ونشر في الجريدة الرسمية في ٣ مايو ١٩٩٠م وبدأ العمل به اعتباراً من ٣ نوفمبر عام ١٩٩٠، واحتوى هذا القانون على ٤٠٠ مادة موزعة على خمسة أبواب وهي على التوالي، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، الحوادث البحرية، التأمين البحري، وتناول هذا التقنين تنظيم عقد النقل البحري

(١) شكلت هذه اللجنة برئاسة الأستاذ الدكتور/ محسن شفيق وعضوية الأستاذ/ سليم راشد أبو زيد، الدكتور/ علي جمال الدين عوض، الدكتور/ محمود سمير الشرفاوي.

للأشخاص في المواد من ٢٤٨ إلى ٢٧٢ وكذلك الرحلات البحرية السياحية في المواد من ٢٧٣ إلى ٢٧٨.

عقد النقل البحري في القانون الكويتي:

مرت النصوص القانونية الخاصة بعقد النقل البحري في الكويت بثلاث مراحل وهي:

المرحلة الأولى: وهي السابقة على ٣١ مايو عام ١٩٦٩م، حيث كان قانون التجارة رقم ٢ لسنة ١٩٦١م هو الحاكم لعقد النقل البحري بعدم وجود قانون بحري بالمعنى الفني والقانوني في الكويت ينظم العلاقات البحرية، وكانت تسري في شأن عقد النقل البحري أحكام عقد النقل البري (المواد من ٣٦ إلى ٦٢ تجاري قديم) رغم ما بينهما من خلاف لأختلاف ظروف وأحوال كل منهما مما كان يوقع القضاء الكويتي في حرج كبير^(١).

المرحلة الثانية: وهي المرحلة اللاحقة على ٣١ مايو عام ١٩٦٩م. إذ في هذا التاريخ انضمت دولة الكويت إلى معاهدة بروكسل المتعلقة بسندات الشحن والموقعة في ٢٥ أغسطس عام ١٩٢٤م، والتي تختلف قواعدها عن القواعد التي تضمنها قانون التجارة، ولكن المشرع الكويتي لم يرقم كما كان يقتضي الأمر بتعديل القواعد الداخلية بحيث تصبح متفقة بخصوص النقل البحري مع القواعد الدولية، ولهذا حدثت ازدواجية في القواعد المطبقة في مسائل النقل بحسب ما إذا كان عقد النقل البحري دولياً أو غير دولي.

المرحلة الثالثة: وهي المرحلة التي تبدأ من تاريخ صدور قانون التجارة البحرية الكويتي الجديد في ١٨ مايو ١٩٨٠م والذي أتى فيه المشرع بمجموعة من القواعد المناسبة التي تتفق وطبيعة النقل البحري، كما وضعت

(١) د/ يعقوب يوسف صرخوه، المرجع السابق، بند رقم ٢٥٦، ص ٣٠٩، ٣١٠.