



شبكة المعلومات الجامعية

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

جامعة عين شمس

شبكة المعلومات الجامعية

@ ASUNET



شبكة المعلومات الجامعية

جامعة عين شمس

التوثيق الالكتروني والميكرو فيلم

قسم

نقسم بالله العظيم أن المادة التي تم توثيقها وتسجيلها
على هذه الأفلام قد أعدت دون أية تغيرات



يجب أن

تحفظ هذه الأفلام بعيدا عن الغبار

في درجة حرارة من 15-25 مئوية ورطوبة نسبية من 20-40%

To be Kept away from Dust in Dry Cool place of
15-25- c and relative humidity 20-40%



شبكة المعلومات الجامعية التوثيق الالكتروني والميكرو فيلم

كلية الحقوق

يصعب قراءة بعض
الصفحات الأصلية

دعوى المسئولية على الناقل البحري



٤٢

٤٢ سال

إعداد

ابراهيم مكى ابراهيم

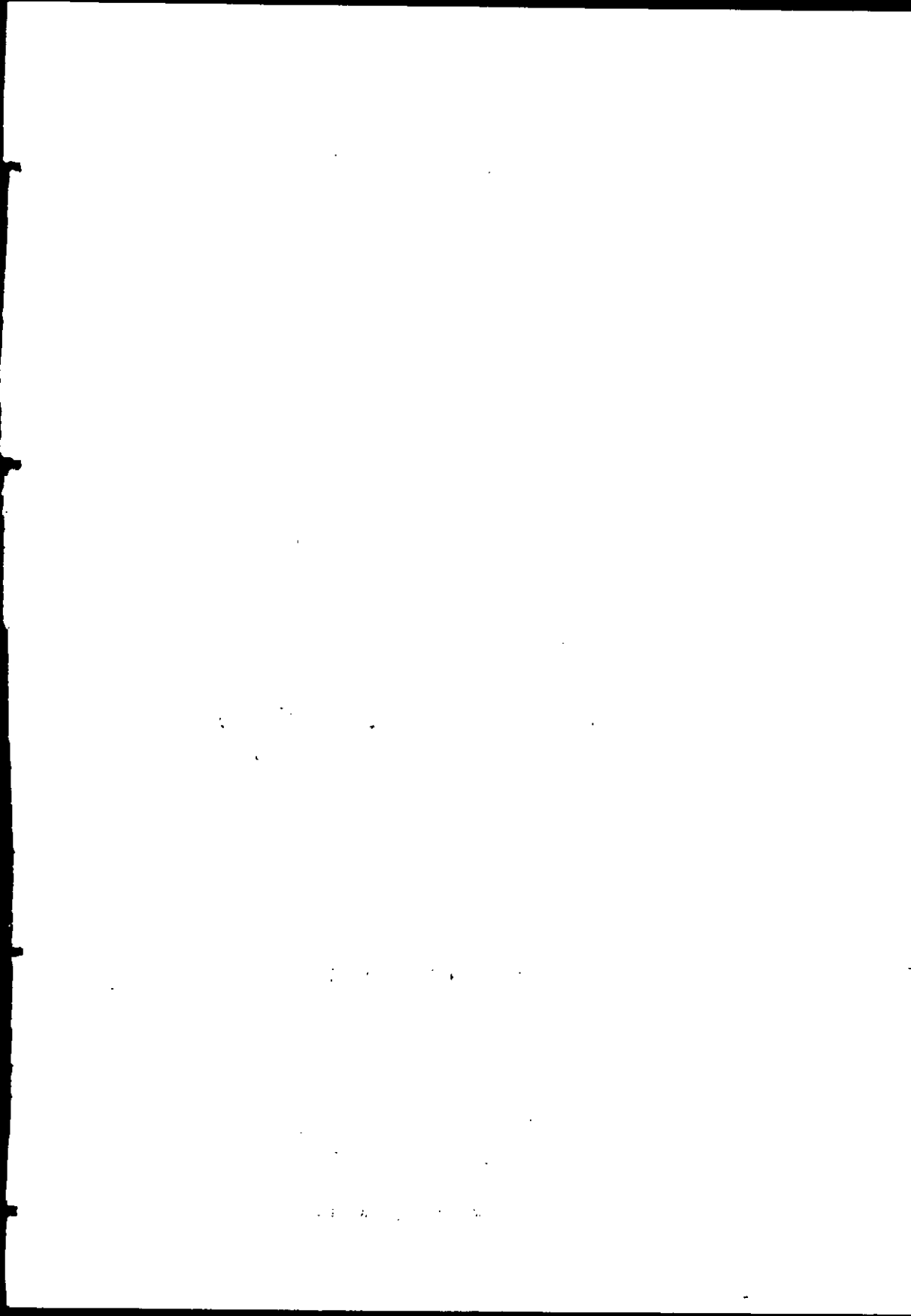
رسالة مقدمة إلى كلية الحقوق (جامعة عين شمس)
للحصول على درجة الدكتوراه فى القانون

١٣٩٣ هـ - ١٩٧٣ م

مطبعة المدنى

٦٨ شارع الباسية - القاهرة

٤٢
١٥٢
١٥٢
١٥٢



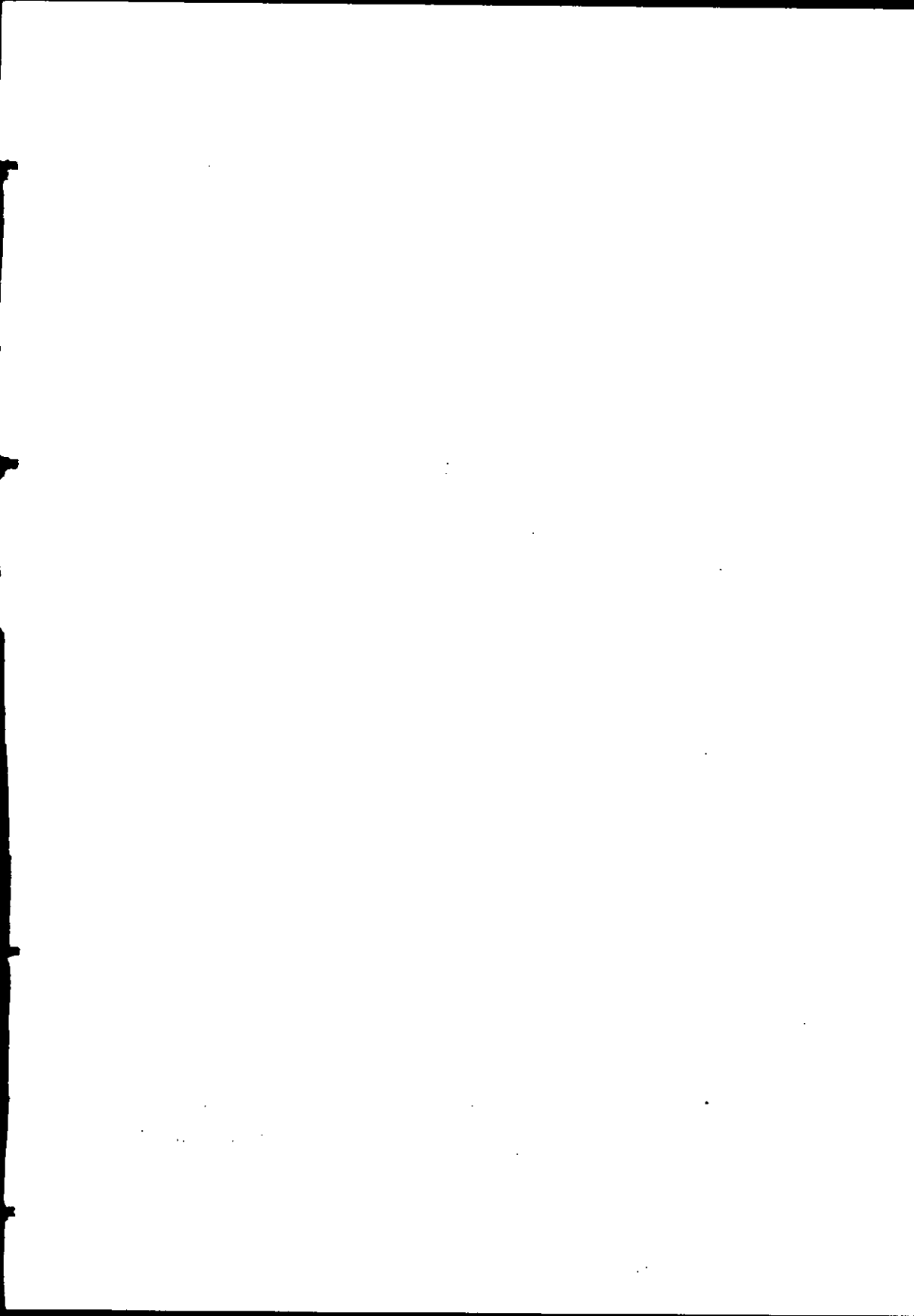
بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قال الله تعالى :

﴿وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ ، هَذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ سَائِغٌ شَرَابُهُ ، وَهَذَا
مِلْحٌ أُجَاجٌ ، وَمِنْ كُلٍّ تَأْكُلُونَ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُونَ حِلْيَةً
تَلْبَسُونَهَا ، وَتَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَازِيرَ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَمَّا كُمُ
تَشْكُرُونَ ﴾ .

(سورة فاطر - ١٢) (*)

(*) قال البيضاوي في تفسيره لتبتغوا من فضله : من فضل الله بالنقطة فيها . وقال محمد زهير وجدي :
أي وترى السفن شاقفة المياه طلباً لفضل الله بالتجارة .

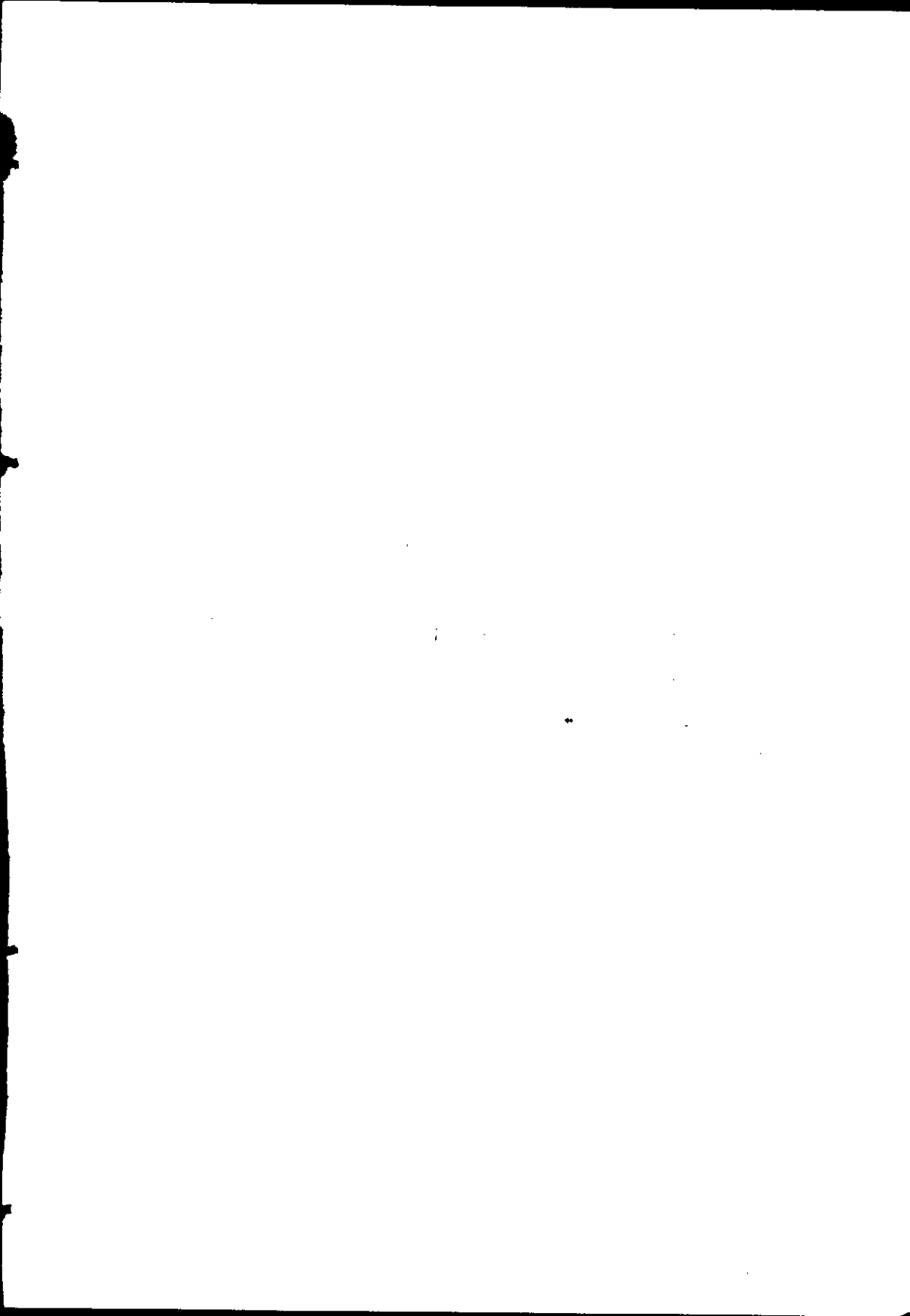


٢٢

شكر وتقدير

أقدم شكرى وتقديرى إلى أستاذى الدكتور
على حسن يونس ، لما قدمه لى من توجيهات ونصائح ،
كانت أكبر عون لى فى إعداد هذه الرسالة .

٢٢٢٢
٢٢٢٢
٢٢٢٢



مُقَدِّمَةٌ

١ — يعتبر نقل البضائع عصب الحياة الاقتصادية ، فبواسطته يتم تبادل السلع والمنتجات ، فيزدهر التجارة ويعم الرخاء .

وبالرغم من التحسين الكبير الذى طرأ على شبكات الطرق وخطوط النقل للبرى ، وبالرغم من استخدام الطائرة على نطاق لا بأس به فى نقل البضائع ، فلا زالت السفينة الأداة المثلى فى نقل البضائع ، وبخاصة فى مجال النقل الدولى .

وقد شهدت صناعة السفن ، فى السنين الأخيرة ، طفرات كبيرة من التقدم الفنى ، سواء من حيث ازدياد حمولتها إذ قاربت حولة بعض ناقلات النفط النصف مليون طن ، أم من حيث التجهيزات واللوازم الفنية المتطورة التى تزود بها ، فتجمل الرحلة البحرية أكثر أمناً وسلامة بالنسبة لما فى السفينة من أرواح وأموال .

٢ — ويتم استغلال السفينة فى النقل بمقود مختلفة منها :

(١) إيجار السفينة غير مجهزة : Location coque-nue

وفى هذه الصورة يؤجر المالك السفينة غير مزودة برجال طاقم ولا لوازم أو مؤن ، فهو يتخلى لمستأجرها عن إدارتها التجارية وعن إدارتها الملاحية معاً ، ويتولى المستأجر استغلالها فى النقل البحرى سواء بنقل بضائعه أو بنقل بضائع الغير بموجب سندات شحن . ويخضع هذا العقد لقواعد القانون المدنى فى مصر ، ولقواعد القانون التجارى فى الكويت .

(ب) مشاركة الإيجار الزمنية : Time-charter

وفيها يضع المالك ^(١) سفينة مجهزة باللوازم ورجال الطاقم ، لمدة معينة ، تحت تصرف المستأجر ليستغلها في النقل . ويتحمل المؤجر إلى المستأجر الإدارة التجارية للسفينة ، وقد يتفق أحياناً على نقل الإدارة الملاحية أيضاً إلى المستأجر . وهذا العقد كسابقه يخضع للقواعد العامة في القانونين المدني المصري ^(٢) والتجاري الكويتي .

(ج) مشاركة الإيجار بالرحلة : Charte-partie au voyage

وفي هذه الصورة يحتفظ المؤجر بالإدارتين الملاحية والتجارية للسفينة وإن كان يتعهد ، بموجب العقد ، لمستأجرها بتمكينه من أن يشحن عليها بضاعة معينة ، من ميناء معين إلى آخر ، يتولى تابعو المؤجر إيصال السفينة إليه . وقد ترد المشاركة على السفينة بكاملها أو على جزء معين منها ، وتكون لرحلة أولاً كثر . وعلاقة طرفي المشاركة بالرحلة تحكمها قواعد من عقد الإيجار ، وقواعد من عقد النقل البحري ^(٣) .

(د) النقل بوثائق شحن : Transport sous connaissement

وهو عقد يعهد بموجبه الشاحن ببضاعته إلى الناقل ، الذي قد يكون مالكاً للسفينة أو مستأجراً لها ، لينقلها مع بضائع أخرى إلى ميناء الوصول مقابل أجره . وهكذا يتركز الاهتمام في عقد النقل بموجب سند شحن على الخدمة التي يقدمها

(١) أو المستأجر الذي يؤجرها للغير من الباطن إذا كان العقد بينه وبين المالك يجيز له ذلك .

(٢) د . على جمال الدين ، القانون البحري القاهرة ١٩٦٩ - ٥٠٦ .

(٣) د . على جمال الدين - المرجع السابق - ٥٧٧ ؛ وقد استعملت بحكمة الحافر للدلالة

على صفة هذا العقد اصطلاح « عقد إيجار - نقل » *Contrat de location-transport* الحافر ٣١ مارس ١٩٥٢ بحري فراسي ١٩٥٣ - ٦٧١

الناقل ، دون أن يكون لتعيين السفينة التي سيتم عليها النقل أهمية كبيرة في اعتبار الطرفين . وتحفظ شركات النقل عادة بحق شحن البضاعة على أية سفينة لها مبحرة على الخط الملاحي الذي يمر بالميناء المرسل إليه البضاعة ، كما تحفظ بحمها في تبديل السفينة أثناء الرحلة إذا لزم الأمر .

٣ — وقد قصرنا دراستنا على دعوى المسؤولية الناشئة عن النقل بموجب سند شحن ، فهو الأكثر ذبوعاً وانتشاراً ، كما أنه الأكثر تحريكاً للمنازعات القضائية بسبب أن السفينة تبخر بحملة بألاف الطرود لمئات المرسل إليهم في موانئ عدة ، الأمر الذي يجعل البضاعة عرضة للضياع أو التلف أو التأخير في النقل ، وهي أسباب انعقاد مسؤولية الناقل . في حين أن العقود الثلاثة الأولى (إيجار السفينة عارية ، والمشاركة الزمنية ، والمشاركة بالرحلة) تتميز بأن التركيز فيها يكون على تحديد السفينة التي ستقوم بالنقل ، ومقدار ما يخص منها للبضاعة ، لذلك فهي تبرم لتنفيذ النقل الكبير الذي تحتل فيه بضاعة الشاحن كل السفينة أو نسبة ملحوظة فيها ^(١) .

٤ — وقد قمنا بدراسة دعوى المسؤولية العقدية على الناقل البحري في القانونين المصري والكويتي .

وفيما يتصل بالقانون الكويتي فإن المشرع هناك لم يصدر قانوناً بحرياً شاملاً ، واقتصر على تخصيص باب لعقد النقل في قانون التجارة (رقم ٢ لسنة ١٩٦١)^(١) تنطبق أحكامه على النقل البري والبحري والجوي . فإذا ما علمنا بأن عدد المواد التي خصصت لمعالجة نقل الأشياء ، في ذلك الباب ، هو سبع وعشرون مادة فحسب ، تبين مدى وعورة الطريق أمام الباحث في دعوى المسؤولية على

(١) د . علي البارودي ، مبادئ القانون البحري (الاسكندرية ١٩٧٠) - ١١١

الناقل البحري للبضائع في القانون الكويتي . وزاد في الأمر مشقة أن أحكام القضاء الكويتي ، وهو يقوم بدور كبير في سد النقص التشريعي هناك ، غير منشورة . وقد اضطرنا لذلك إلى أن نعكف على دراسة القضايا في ملفات محكمة الاستئناف العليا بعد أن أتاحت لنا الفرصة لذلك . ولعلّ هذا هو السبب الذي جعلنا على الإطّباب في دراسة أحكام القضاء الكويتي على نحو يتيح للباحث الوقوف على المبادئ التي سنتها المحاكم في الكويت في مجال النقل البحري . ولا شك في أن إمالة اللثام عن المبادئ القضائية في الكويت ، فضلاً عن أنه مفيد في ذاته للكشف عن تلك المبادئ والأحكام التي لم تنشر كما سبق القول ، فهو لازم في تقديم دراسة شاملة في الموضوع الذي يعنينا بحثه .

٥ — والنقل البحري في معظمة ذو طبيعة دولية ، ولهذا وجب على المشرع في كل دولة مراعاة ذلك ، وإلا فإن الغلو في إضفاء الصبغة الوطنية على قواعد القانون البحري في أية دولة سيؤدي إلى نتائج ضد مصلحة تلك الدولة ومصلحة رعاياها ، لأنه سيتقابل من الدول الأخرى بإجراءات مماثلة الأمر الذي سيعود بأوخم العواقب على الجميع . ولهذا فإن الجهود ما فتئت نبذل في محاولات دائبة لتوحيد القانون البحري على مستوى دولي ، وهي وإن لم تحقق حتى الآن تقدماً كبيراً ، إلا أنها حققت بعض النجاح ، وبخاصة في مجال النقل البحري بموجب سند شحن ، حيث تم في بروكسل (في ٢٥ أغسطس ١٩٢٤) توقيع معاهدة دولية بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن . وقد عدلت بعض أحكامها بموجب (بروتوكول ١٩٦٨) وإن كان هذا التعديل لم يدخل حيز التنفيذ بعد . ومن هنا كان لا بد أن تقترن دراسة دعوى المسؤولية في القانونين المصري والكويتي بدراستهما في معاهدة بروكسل الدولية (١٩٢٤) و بروتوكول تعديليها (١٩٦٨) وبخاصة أن مصر والكويت قد انضمتا إلى هذه المعاهدة وصدقتا عليها .