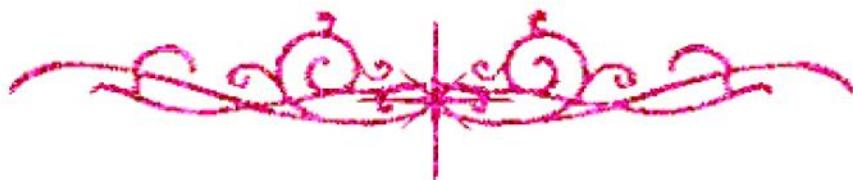




شبكة المعلومات الجامعية

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

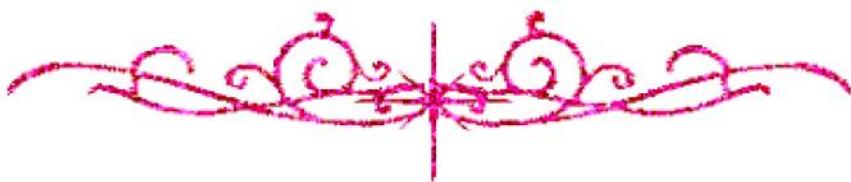




شبكة المعلومات الجامعية



شبكة المعلومات الجامعية التوثيق الإلكتروني والميكروفيلم





جامعة عين شمس

التوثيق الإلكتروني والميكروفيلم

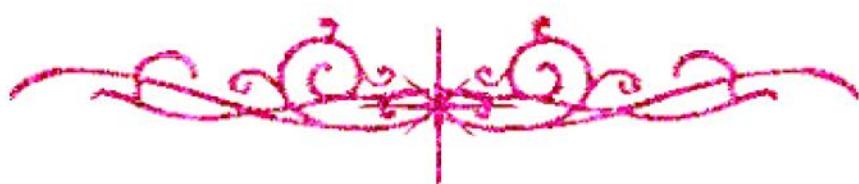
قسم

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



يجب أن

تحفظ هذه الأقراص المدمجة بعيداً عن الغبار

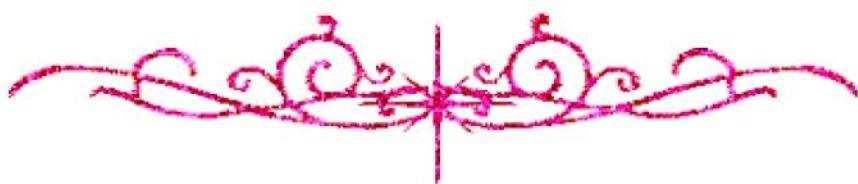




شبكة المعلومات الجامعية
@ ASUNET

بعض الوثائق

الأصلية تالفة





بالرسالة صفحات
لم ترد بالاصل





كلية الحقوق
قسم القانون التجاري

**التراتبات الشاحن في عقد النقل الدولي للبضائع وفقاً لحكام
قواعد روتردام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر البحر**
"دراسة مقارنة"
بحث لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق

مقدم من الباحث

أحمد فتح الله ألمد عبد الحميد

لجنة المناقشة والحكم على الرسالة:

- الأستاذ الدكتور/ محمد بهجت عبدالله أمين قايد**
رئيساً
أستاذ القانون التجاري والبحري - كلية الحقوق - جامعة القاهرة
رئيس قسم القانون التجاري والبحري سابقاً
- الأستاذ الدكتور/ حسين عبده الماحي**
عضوأً
أستاذ القانون التجاري والبحري - كلية الحقوق - جامعة المنصورة
عميد كلية الحقوق الأسبق - جامعة المنصورة
- الأستاذ الدكتور/ جمال محمود عبدالعزيز**
مشرفاً وعضوأً
أستاذ القانون التجاري والبحري المساعد - كلية الحقوق - جامعة القاهرة
مدير مركز جامعة القاهرة للتعليم المدمج

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

وَعَلَمَكَ مَا لَمْ تَكُنْ تَعْلَمُ وَكَانَ

فَضْلُ اللَّهِ عَلَيْكَ عَظِيمًا

صدق الله العظيم

سورة النساء - من الآية (١١٣) .

شكر وتقدير

نحمد الله عز وجل الذي وفقنا في إتمام هذا البحث العلمي ، فالحمد لله حمدًا كثيرًا .

ولا يسعني في مقامي هذا ، والمقام مقام شكر ، إلا أن أتوجه بالشكر والتقدير والامتنان إلى الأستاذ الدكتور (مجد بهجت عبدالله أمين قايد) أستاذ القانون التجاري والبحري بكلية الحقوق - جامعة القاهرة ، ورئيس قسم القانون التجاري والبحري سابقاً ، أحد أبرز أقطاب القانون التجاري والبحري في جمهورية مصر العربية والوطن العربي ، وصاحب أشهر المؤلفات التي كتبت حول مسؤولية الناقل البحري ، والذي تفضل مشكوراً بقبول رئاسة لجنة المناقشة والحكم على هذه الرسالة ، وتකبد عناء قراءتها وإبداء الملاحظات التي ستربيها .

كما نتقدم بجزيل الشكر والتقدير والعرفان إلى الأستاذ الدكتور (حسين عبد الماحي) أستاذ القانون التجاري والبحري بكلية الحقوق - جامعة المنصورة ، وعميد كلية الحقوق الأسبق - جامعة المنصورة ، على تفضله بقبول مناقشة وتحكيم هذا البحث وتکبد عناء قراءته وإبداء الملاحظات التي ستربي هذا العمل .

وأتوجه أيضاً بالشكر إلى أستادي الذي لم تفارق بسمته محياه ، الأستاذ الدكتور (جمال محمود عبدالعزيز) أستاذ القانون التجاري والبحري المساعد بكلية الحقوق - جامعة القاهرة ، ومدير مركز جامعة القاهرة للتعليم المدمج ، على قبوله الإشراف على هذا البحث وتقديم التوجيهات والمعلومات القيمة التي ساهمت في إثراء موضوع دراستنا في جوانبها المختلفة ، وكان عوناً لنا في بحثنا من مبتدئه إلى منتهاه ، فقد صدق فيه قول رسول الله - ﷺ - للأشج ابن عبدالقيس : " إن فيك خصلتين يحبهما الله : الحِلْمُ وَالْأَنَّةُ " ، فبالحِلْمِ وَسَعَ ساعات النقاش الطويلة ، وبالأنَّةِ نَمَا الزرع وترعرع ، وحان موسم القطاف .

ونتقدم بالشكر إلى كل من قدم لنا يد العون وساهم في نجاح هذا البحث ، ونخص بالذكر القائمين على إدارة الدراسات العليا والقائمين على إدارة مكتبة الدراسات العليا بكلية الحقوق - جامعة القاهرة .

إهداء

إلى زوجتي المخلصة التي تكبدت معي مشقة السفر والترحال
طلباً للعلم والمعرفة .

مقدمة :

الحمد لله رب العالمين والصلوة والسلام على سيد المرسلين وعلى آله وصحبه أجمعين ومن تبعهم بإحسان إلى يوم الدين ، وبعد .

أقرت الجمعية العامة للأمم المتحدة مشروع الاتفاقية الذي تقدمت به مجموعة العمل التابعة للجنة الأمم المتحدة لتوحيد قواعد القانون التجاري الدولي UNCITRAL في 11 ديسمبر ٢٠٠٨ ، ودعت الدول إلى التوقيع على الاتفاقية في روتردام سبتمبر ٢٠٠٩ ، ووقعت الاتفاقية آنذاك أربع وعشرون دولة ، واشترط ألا تدخل الاتفاقية حيز النفاذ إلا بعد مرور اثني عشر شهرا من تاريخ مصادقة عشرين دولة عليها ، وحظيت الاتفاقية باهتمام العديد من المهتمين بشؤون النقل البحري قبل دخولها حيز النفاذ أو يصبح من المؤكد دخولها فيه .

ولما كانت الغاية من الاتفاقية إنشاء نظام قانوني موحد وشامل يستوعب الأشكال الحديثة للنقل البحري التي لم تحظ باهتمام الاتفاقيات الدولية السابقة ، وخلق نوع من التنسيق والانسجام بين الأشكال القانونية المختلفة لعقود نقل البضائع عبر البحر والقضاء على التباين بين التشريعات الوطنية في هذا الشأن ، حرص واضعو الاتفاقية - منذ البداية - على أن تتضمن الاتفاقية نصا صريحا يقضي بأن تلتزم الدول المتعاقدة بالانسحاب من الاتفاقيات الدولية السابقة والبروتوكولات المعدلة لها - على ألا يسري هذا الانسحاب إلا من تاريخ دخول الاتفاقية حيز النفاذ - ويكرس هذا الحكم الرغبة في أن تحل قواعد روتردام محل الاتفاقيات الدولية السابقة والتشريعات المحلية التي تحكم النقل الدولي للبضائع عبر البحر في الدول المتعاقدة .

وتضمنت الاتفاقية (٩٦) مادة تنظم جملة من المسائل الحديثة التي خلت منها الاتفاقيات السابقة ، وأخذت في الحسبان الاعتبارات التي تستوجب أن يكون النقل البحري مسبقا أو متبعا بعمليات نقل بري أو نهري أو بالسكك الحديد ، وتعرضت نصوص الاتفاقية - أيضا - لانتقال الحقوق بانتقال سندات الشحن العادية والالكترونية ومسؤولية الأطراف المنفذة البحرية وأقرت أحكاما خاصة بشأنها ، غير أنها وعلى خلاف الاتفاقيات السابقة - التي نظمت عقد النقل الدولي للبضائع عبر البحر - أظهرت قواعد روتردام اهتماما كبيرا وغير مسبوق بالتزامات الشاحن ، وأفردت لها فصلا مستقلا تضمن ثمان مواد تفصيلية بينت التزامات الشاحن ومسؤوليته عن الخسائر والأضرار التي تنشأ عن الإخلال بتنفيذها ، ويعود ذلك أحد أهم التطورات التي شهدتها النقل البحري بعد صدور قواعد روتردام التي وضعـت حدا للانتقادات التي تعرضت لها الاتفاقيات السابقة بسبب عدم اهتمامها بشكل كافي بالتزامات الشاحن .

تحديد وأهمية موضوع الدراسة :

ولما كان الشاحن طرفاً ذاتاً شأن في عقد النقل ويتحمل الالتزامات التي تنشأ عنه ويسأل عن الإخلال بها بموجب الاتفاقيات الدولية والتشريعات المحلية على حد سواء ، غير أن هذه الالتزامات بدت أكثر وضوحاً واستقراراً بعد صدور قواعد روتردام ، ففي الوقت الذي لم تتضمن فيه قواعد بروكسل والبروتوكول المعدل لها إلا أحكاماً مقتضبة في هذا الشأن ، فقد كانت تهدف للحد من شروط الاعفاء وتقرير حد أدنى من الواجبات التي يلتزم بها الناقل ، لا يجوز الحد منها أو الاعفاء منها باتفاق الطرفين ، وتضمنت قواعد هامبورج فصلاً مستقلاً ينظم التزامات الشاحن ومسؤوليته إلا أن هذا الفصل اقتصر على مادتين فقط ولم يتضمن أحكاماً تفصيلية في هذا الخصوص ، خصصت قواعد روتردام فصلاً مستقلاً - ينظم التزامات الشاحن ومسؤوليته - تكون من ثمان مواد تفصيلية كرست بشكل أساسى التزامات الشاحن ومسؤوليته تجاه الناقل ، واعتبرت الاتفاقية مسوقة الشاحن قائمة على الخطأ واجب الإثبات ، وأن تزويده الناقل معلومات غير صحيحة أو غير دقيقة حول طبيعة البضاعة والخسائر والأضرار التي تنشأ عن نقل المواد الخطرة ظروفاً مشددة تزيد من حجم مسؤوليته .

وعلى هدى ما تقدم جاء اختيارنا لالتزامات الشاحن لكي نتناولها بالبحث والدراسة والشرح والتحليل لتزويد المكتبة القانونية ببحث جديد في مجال القانون البحري ، وتسليط الضوء على الشاحن وبيان أهمية مركزه القانوني ودوره في عقد النقل البحري ، ففي الوقت الذي حاز فيه الناقل جل اهتمام التشريعات الدولية والمحلية وتناولته كتابات الفقهاء والباحثين القانونيين بالشرح والتحليل ، لم يحظ الشاحن باهتمام تشريعي عميق إلا بعد صدور قواعد روتردام ، وفي هذا السياق كثرة التساؤلات حول مدى نجاح واضعى الاتفاقية في التصدي لالتزامات الشاحن بما يتلاءم وما لحق التجارة البحرية من تطور وإقامة التوازن بين الواجبات الملقاة على عاتق الناقل وما يجب أن يلتزم به الشاحن في مواجهته ، وإذا كانت الزيادة في عدد نصوص المواد التي تنظم التزامات هذا الأخير توحى للوهلة الأولى أنها تتضمن أحكاماً جديدة ترهق كاهله وتزيد من حجم الواجبات التي يلتزم بها في مواجهة الناقل ، إلا أن إثبات صحة هذا القول يتوقف على البحث الدقيق والعمق في نصوص الاتفاقية ، فزيادة عدد نصوص المواد التي تنظم التزامات الشاحن لا تعني بالضرورة زيادة حجم الالتزامات المقررة بموجبها ، فالشاحن لم يكن يوماً في حل من الالتزامات التي يقتضيها تنفيذ عقد النقل البحري حتى بخصوص المسائل التي سكتت عنها الاتفاقيات الدولية السابقة .