جمهورية السودان

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة البحر الأحمر

كلية الدراسات العليا

قسم القانون

دفع المسئولية عن الناقل البحري للبضائع في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية

(دراسة مقارنة)

دراسة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص

إعداد الطالب:

حسن محمود ادم أمير

إشراف الدكتور:

إبراهيم محمد أحمد دريج

٢٠٢٠م – ١٤٤٢هـ

المستخلـص

تناولت الدراســة بيان دفع المســئولية عن الناقل البحري للبضــائع في الاتفاقيات الدولية والتشـــريعات الوطنية ومعرفة الطبيعة القانونية والأســـاس الذي تقوم عليه مسـئولية الناقل البحري وشـروط الإعفاء منهاومدى صـحتهامن بطلانها وفقالما جاء في اتفاقيتي بروكســـل وهامبورج وقانون النقل البحري الســـوداني،وتحديد أطراف المســئولية والمحاكم المختصــة بنظر دعوى النقل البحري وماهية الأحكام الصــادرة عنها عند الإخلال بالإلتزامات العقدية. نبعتأهمية الدراســة من أن الســودان هو أحد الدول الســاحلية الشــاحنة ويعتمد بشــكل أســاســي في تجارته الخارجية على النقل البحري.وتتمثل مشـكلة الدراسـة في معرفة مدى توافق قانون النقل البحري السـوداني النافذ مع قواعد الاتفاقيات الدولية فيما يختص بدفع مســـئولية الناقل البحري. هدفت الدراسـة إلى تقديم دراسـة متخصـصـة ومتكاملة في الإعفاء أوالتخفيف من مسـؤولية الناقل البحري.واتُبع في الدراسـة المنهج الوصـفي التحليلي والمقارن. توصـلت الدراسـة إلى عدد من النتائج من أهمها: إن إعفاء الناقل من المسـئولية في كل التشـريعات لا يجوز إلا في ظروف ذات طابع اســتثنائي،لأن إعفاء المســؤولية أو النزول بها عن حدها الأقصـى ينتج عنه ضـرر بليغ وخسـارة فادحة للشـاحنين، لذا قررالمشـرع بطلان بعض الشروط. تأثر قانون النقل البحري السوداني النافذ باتفاقية هامبورج في توسيع النطاق الزمني لمسـئولية الناقل البحري، وكذا في الأخذ بمسـئولية الناقل البحري عن تأخير البضائع. من التوصيات التي خلصت إليها الدراسة:ضرورة الإسراع في تشريع بحري موحد يجمع القوانين ذات الصـــلة بالنقل والتجارة البحرية، على أن يكون هذا القانون منسـجما مع التشـريعات البحرية الحديثة والاتفاقيات الدولية. أيضـا ضـرورة انضـمام السـودان إلى الاتفاقيات الدولية البحرية كاتفاقية روتردام وهامبورج والاقتباس منهما في التشريعات الوطنية للاستفادة من خبرات الآخرين.

Abstract

The study focused on clarification of liability relating to shipping carrier in international agreements and national legislation, and identify the legal nature and the basis on which liability is based the maritime carrier the conditions for exemption from it and the extent of its validity from its invalidity in accordace with the Brussels and Hamburg agreements and the Sudanese maritime transport law in force in other hand. The study stated the parties involved in the liability and competent courts which authorize to consider cases relating to maritime carriers and sanctions concerning violation of contractual obligations .

The study is very significant, because Sudan is one of the coastal shipping countries and depends mainly on maritime transport in its foreign trade. The problem of the study is to find out the extent to which the valid Sudanese maritime carrier law is compatible with the rules of international agreements with regard the liability of the marine carrier.

The study aimed at providing a specialized and integrated study on exemption or reduction of liability of the marine carrier. The study adopted the descriptive, analytical and comparative approach.

The study found out a number of results, the most important of which are: Exemption of carrier from liability in all legislations is not permissible except in certain and exceptional cases. Because The exemption of liability or its reduction from maximum limit results in serious damage and heavy lose to the shippers. Therefore, the lawmaker stated that, some conditions are invalid. the Sudanese carrier law according to Hamburg agreement has been affected by the expansion of maritime carrier's liability time scope and the liability of maritime carrier in case of cargo delay.

The study concluded with a number of recommendations, including:

The necessity to set a unified maritime legislation that compiles laws related to transport and maritime trade, provided that this law must be consistent with modern maritime legislation and international agreements. Also, the Sudan should accede to international maritime conventions such as the Rotterdam and Hamburg conventions, and quote from them to set national legislation, Sudan should also benefit from the experiences of others.

فهرس الموضـــوعات

العـــنـــوان	الصفحة
إستهلال	أ
إهـــــداء	ب
شكر وتقدير	ج
المستخلص	د
Abstract	و
مقدمة	١
أهمية الدراسة	
أسباب اختيار موضوع الدراسة	
مشكلة الدراسة	
أسئلة الدراسة	
أهداف الدراسة	
حدود الدراسة	
منهج الدراسة	
وسائل الدراسة	
الصعوبات التي واجهت الدراسة	
تقسيم الدراسة	
فهرس الموضوعات	

الفصل الأول: طبيعة ونطاق مسؤولية الناقل البحري وأساسها القانوني	١١
المبحث الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني	١٢
المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقية بروكسل	١٢
المطلب الثاني : طبيعة مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقية هامبورج	١٦
المطلب الثالث : مسؤولية الناقل البحري في القانون السوداني	٢١
المبحث الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني	٢٥
المطلب الأول: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل	٢٥
المطلب الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج	٣١
المطلب الثالث: نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع فيالقانون السوداني	٤٤
المبحث الثالث: أساس مسؤولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني	٥٤
المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل	٥٤
المطلب الثاني : أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج	٥٨
المطلب الثالث : أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون السوداني	٦١
الفصل الثاني: إعفاء الناقل البحري من المسئولية في الاتفاقيات الدولية وقانون النقل البحري السوداني	٦٦
المبحث الأول: إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسئولية وفقاً لاتفاقية بروكسل	٦٧
المطلب الأول: الإعفاءات المرتبطة بالسفينة والملاحة البحرية	٦٧
أولاً: الإعفاءات المتعلقة بالسفينة	٦٧
ثانياً: الإعفاءات المتعلقة بالملاحة البحرية أو في إدارة السفينة	٧٠
المطلب الثاني: إعفاء الناقل من المسئولية عن الأخطاء الأجنبية	٧٦

أولاً: القوة القاهرة أو الحوادث المفاجئة	٧٦
ثانياً: الإعفاء المتعلق بعيوب في البضاعة	٨٢
ثالثا: أخطاء الشاحن وعجز الطريق	٨٤
المطلب الثالث: الحالات الخاصة لإعفاء الناقل من المسؤولية	٨٩
أولا: نقل البضاعة على سطح السفينة	٨٩
ثانيا: نقل الحيوانات الحية	٩١
ثالثا: إنقاذ الأرواح والأموال	٩٢
رابعا: القضاء والقدر	٩٤
المبحث الثاني: إعفاء الناقل البحري من المسئولية وفقا لاتفاقية هامبورج	٩٦
المطلب الأول: الأسباب العامة لإعفاء الناقل البحري من المسئولية في اتفاقية هامبورج	٩٦
المطلب الثاني: الأسباب الخاصةلإعفاء الناقل البحريمن المسئوليةفي اتفاقية هامبورج	١٠٦
أولا: إنقاذ الأرواح والأموال	١٠٦
ثانيا: إعفاء الناقل البحري من المسئولية عن الحريق	١٠٩
ثالثا: نقل الحيوانات الحية	١١٤
رابعا: نقل البضائع على سطح السفينة	١١٧
المبحث الثالث:إعفاء الناقل البحري من المسئولية في القانون السوداني	١٢٢
المطلب الأول: الإعفاءات المرتبطة بالسفينة والملاحة البحرية	١٢٢
أولا: عدم صلاحية السفينة	١٢٢
ثانيا: العيوب الخفية في السفينة	١٢٥

المطلب الثاني: الإعفاء المتعلق بعيوب في البضاعة وأخطاء الشاحن وعجز الطريق	١٢٧
أولا: العيب الذاتي في البضاعة	١٢٧
ثانيا: عجز الطريق	١٢٩
ثالثا: أخطاء الشاحن	١٣٠
المطلب الثالث: الأخطار المستثناة في قانون الناقل البحري السوداني	١٣٥
أولا: القوة القاهرة	١٣٦
ثانيا: الأفعال البريئة من أخطاء الناقل البحري	١٣٨
الفصل الثالث: شروط الإعفاء من المسئولية والمستفيدين منه في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني	١٤٤
المبحث الأول: شروط الإعفاء والمستفيدين منه في اتفاقية بروكسل	١٤٥
المطلب الأول: الشروط الباطلة للإعفاء من المسئولية	١٤٥
المطلب الثاني: الشروط الصحيحة للإعفاء من المسئولية	١٥٣
المطلب الثالث: المستفيدون من إعفاء المسئولية	١٥٩
المبحث الثاني: شروط الإعفاء والمستفيدين منه في اتفاقية هامبورج	١٦٥
المطلب الأول: الشروط الباطلة للإعفاء من المسئولية	١٦٥
المطلب الثاني: الشروط الصحيحة للإعفاء من المسئولية	١٧٢
المطلب الثالث: المستفيدون من إعفاء المسئولية	١٧٨
المبحث الثالث: شروط الإعفاء في قانون النقل البحري السوداني	١٨٥
المطلب الأول: الشروط الباطلة للإعفاء من المسئولية	١٨٥
المطلب الثاني: الشروط الصحيحة للإعفاء من المسئولية	١٩٢

المطلب الثالث: المستفيدون من إعفاء المسئولية	٢٠١
الفصل الرابع: دعوى المسؤولية والمحاكم المختصة بها والتعويض عنها	٢٠٩
المبحث الأول: أحكام دعوى المسؤولية	٢١٠
المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية وأحكامها	٢١٠
أولاً : حق الشاحن في دعوى المسئولية	٢١٠
ثانياً : حق الناقل في دعوى المسئولية	٢١٨
المطلب الثاني:الدفع بتقادم دعوى المسؤولية وتفاديها	٢٣٠
أولاً : التقادم في اتفاقية بروكسل	٢٣١
ثانيا: التقادم في اتفاقية هامبورج	٢٣٦
ثالثاً: التقادم في قانون النقل البحري السوداني	٢٤١
المبحث الثاني: المحاكم المختصة بنظر دعاوى عقد النقل البحري في الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني	٢٤٤
المطلب الأول: الاختصاص القضائي في اتفاقية بروكسل	٢٤٤
المطلب الثاني: الاختصاص القضائي في اتفاقية هامبورج	٢٤٦
المطلب الثالث: الاختصاص في القانون السوداني	٢٥٢
المبحث الثالث: تعويض الأضرار في اتفاقيتي بروكسل وهامبورج والقانون السوداني .	٢٥٥
المطلب الأول: التعويض عن أضرار النقل البحري في اتفاقية بروكسل	٢٥٦
المطلب الثاني: التعويض عن أضرار النقل البحري في اتفاقية هامبورج	٢٦٦
المطلب الثالث: التعويض عن أضرار النقل البحري في القانون السوداني	٢٧٥

الخاتمة	٢٨٠
النتائج	٢٨١
التوصيات	٢٨٦
المصادر والمراجع	٢٨٨

النتائج والتوصيات :

أولاً ـ النتائج التي خلص إليها الباحث من هذه الدراسة:

١. تقوم طبيعة مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية هامبورج على التزامه بسند الشحن في تحقيق نتيجة معينة، فالناقل لا يفلت من المسئولية إلا بإثبات التدخلالأجنبي. طبيعة المسؤولية في اتفاقية بروكسل لم تحدد بشكل صريح، أما القانون السوداني مزج بين أحكام الاتفاقيتين مما صعب تحديد طبيعة مسئولية الناقل البحري لإختلاف الاتفاقيتين في هذا الشأن.

٢. أساس مسئولية الناقل البحري في قانون النقل بالبحري السوداني تقوم على أساس الخطأ المفترض كما في اتفاقية هامبورج وليس على أساس مبدأ قرينة المسئولية المفترضة التي أخذت بها اتفاقية بروكسل.

٣. تأثر قانون النقل السوداني النافذ باتفاقية هامبورج في توسيع النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري، وكذا في الأخذ بمسئولية الناقل البحري عن تأخير البضائع المنقولة بحرا.

٤. إن إعفاء الناقل من المسئولية في كل التشريعات الدولية والوطنية لا يجوز إلا في ظروف ذات طابع استثنائي،لأن إعفاء المسؤولية أو النزول بها عن حدها الأقصى ينتج عنه ضرر بليغ وخسارة فادحة للشاحنين، لذا قررالمشرع بطلان بعض الشروط.

٥. لا يمكن حصـــر الحوادث التي تعتبر قوة قاهرة فهناك أشـــياء أخرى تندرج في عداد القوة القاهرة مثل: الثورات وحظر التجارة وفرض حصـار بحري على ميناء الوصـول وقيود الحجر الصـحي الاسـتثنائية، متى أثبت الناقل أن الحادث مسـتحيل التوقع والدفع وانتفى الخطأ من جانبه تمكن من دفع المسئولة عنه.

٦. تمسـك الناقل البحري بالعيب الخفي في السـفينة للإفلات من المسـئولية يتعارض مع التزام الناقل بتهيئة سـفينة صـالحة للملاحة وإعدادها بالصـورة المطلوبة، وكذا التزاماته وعنايته المتعلقة بالبضاعة من شحن ورص وحراسة، فعلى الناقل تحمل الأضرار التي ترجع للعيوب الخفية تحقيقاً للعدالة.

٧. قانون النقل البحري السـوداني الحالي زواج بين إتفاقيتي بروكسـل وهامبورج، إلا أنه مال في كثير من المسائل والأحكام لاتفاقية هامبورج.

٨. لا يجوز إدراج شـرط في عقد النقل البحري يحد من مسؤولية الناقل أو يسـتبعدها في توفير سـفينة صـالحة للنقل. كما يعد باطلا أو عديم الأثر كل شـرط تعاقدي يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر إبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل.

٩. للقضـاء السوداني دور بارز في وضـع المبادئ القانونية والفقهية في أحكامه الثرة واجتهاداته الفقهية في حسـم المنازعات البحرية عامة، ومنازعات النقل البحري خاصـة، فالأحكام القضائية أصبحت هي المرجعية الفقهية والتطبيقية لضبط أحكام وقواعد قانون النقل البحري، لذا أحال المشـرع السـوداني كثير من القضـايا والمسـائل إلى العرف التجاري والاتفاقيات الدولية.

١٠. تميزت اتفاقية هامبورج بإطالة مدة التقادم سـنتين بدلاًعن السـنة الواردة في بروكسـل والقانون السـوداني، ليجد الشـاحن أو المرسـل إليه فرصـة كافية للرجوع للناقل. وفترة التقادم

المحددة بسنة في قانون نقل السوداني النافذ تصلح أن تكون فترة دعاوى مشارطة إيجار السفن ولا تصلح كفترة تقادم لسند الشحن.

١١. عالجت اتفاقية هامبورج بعكس بروكسل الجمع بين التعويضات المستحقة على الناقل عند حدوث ضررين كالهلاك والتلف. إذ يؤدي الجمع بين التعويضات إلى إثراء الشاحن على حساب الناقل دون وجه حق، وجبر الضرر الواحد مرتين. سكت المشرع السوداني في قانون النقل النافذ حيال هذا الأمر

ثانياً ـ التوصيات والمقترحات:

١. ضرورة الإسراع في تشريع بحري موحد يجمع القوانين ذات الصلة بالنقل والتجارة البحرية، على أن يكون هذا القانون منسجما مع التشريعات البحرية الحديثة والاتفاقيات الدولية.

٢. ضرورة انضمام السودان إلى الاتفاقيات الدولية البحرية كاتفاقية روتردام وهامبورج والاقتباس منهما في التشريعات الوطنية للاستفادة من خبرات الآخرين.

٣. ضرورة إنشاء أكاديمية بحرية أو مركز بحثي متخصص يعنى بمجالات الملاحة البحرية والتحكيم والنقلالبحري بمدينة بور تسودان باعتبارها الميناء الرئيسي للسودان.

٤. في حالة عدم تنفيذ التوصية رقم واحد، ينبغي تعديل قانون النقل البحري النافذ وفق ما جاء من توصيات وبحوث علمية تم تقديمها في شتى موضوعات النقل البحري، لان هذه التوصيات والملاحظات جاءت بعد جهد وتدقيق في مؤامة ومواكبة هذا القانون للواقع من باحثين وقضاة ممارسين.

٥. من الضرورة بمكان أن تكون هنالك مجلة قضائية تعنى بقضايا البحر والبحوث التي تتعلق بموضوعات القانون البحري المختلفة تسهيلا على القاضي والباحث العلمي وهذا من شأنه يرفع من القدرات العملية للقضاة.

٦. التركيز في دراسة التشريعات البحرية والقوانين ذات الصلة في منهج ومقررات كلية القانون بجامعة البحر الأحمر نتيجة لموقعها الساحلي.

٧. دعاوى النقل البحري تحتاج إلى الإسراع في البت ونظرها بصفة مستعجلة، لأنها في الغالب ترتبط بحجز السفينة مما يعرض الدولة لمصاريف إضافية قد تكون أكثر من قيمة الدعوى في حالة عدم دفع الضمان أو إحضار خطاب من أندية الحماية. وأحسن المشرع السوداني فقد أوكل نظر دعاوى التجارية البحرية لقضاة المحكمة العامة لخبراتهم العملية والعلمية للفصل في مثل هذه القضايا الشائكة.

٨. السعي لمسايرة قانون النقل البحري السوداني لركب العالم الذي تقدم علينا في هذا المجال وذلك بالبحث عن مواطن القصور فيه ومعالجتها وإبراز محاسنه وتعزيزها من خلال البحث العلمي الهادف.