

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
كلية النقل البحري والتكنولوجيا
الإسكندرية

إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في القانون
السوداني
والإتفاقيات الدولية
"دراسة مقارنة"

إعداد
أحمد محمد إبراهيم الشقليني

رسالة مقدمه للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
لاستكمال متطلبات منح درجة الماجستير

في

تكنولوجيا النقل البحري
"قانون بحري"

إشراف
المستشار الدكتور / كمال حمدي

2005م

ARAB ACADEMY FOR SCIENCE AND TECHNOLOGY AND MARITIME
TRANSPORT
COLLEGE OF MARITIME TRANSPORT AND
TECHNOLOGY
Alexandria

بسم الله الرحمن الرحيم

قال تعالى :

مَرَجَ الْبَحْرَيْنِ يَلْتَقِيَانِ * بَيْنَهُمَا بَرْزَخٌ لَا يَبْغِيَانِ
* فَبِأَيِّ آلَاءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ * يَخْرُجُ مِنْهُمَا اللُّؤْلُؤُ
وَالْمَرْجَانُ * فَبِأَيِّ آلَاءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ
* وَلَهُ الْجَوَارِ الْمُنشَآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ
* فَبِأَيِّ آلَاءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ *

صدق الله العظيم

الآيات من 19 إلى 25 من سورة
الرحمن

إقرار الطالب

أقر أنا أحمد محمد إبراهيم الشقلىنى بأن المادة العلمية المدرجة بهذه الرسالة قد تم تحديد مصدرها العلمى. وأن مادة هذه الرسالة غير مقدمة للحصول على أى درجة علمية أخرى. وأن مضمون هذه الرسالة يعكس آراء الباحث الخاصة ، وهى ليست بالضرورة الآراء التى تتبناها الجهة المانحة.

الباحث :

الاسم : أحمد محمد إبراهيم الشقلىنى التوقيع :

قرار لجنة التحكيم والمناقشة

تمت مناقشة هذه الرسالة وإجازتها بتاريخ : / / 2005م

لجنة التحكيم

الأساتذة المشرفون على الرسالة :

الاسم : التوقيع :

الأساتذة المحكون الداخليون :

الاسم : التوقيع :

الاسم : التوقيع :

الأساتذة المحكمون الخارجيون :

الاسم : التوقيع :

الاسم : التوقيع :

أودعت هذه الرسالة بالمكتبة بتاريخ / / 2005

تقدير واعتراف

بعد الحمد لله والثناء عليه أن وفقني في إعداد وإتمام هذه الرسالة ، أتقدم بعظيم الشكر والتقدير لسعادة رئيس القضاء السيد / جلال الدين محمد عثمان الذي أتاح لي فرصة الدراسات العليا في مجال النقل والقانون البحري.

والشكر والعرفان للمستشار الدكتور / كمال حمدي على قبوله الإشراف على الرسالة، وعلى ما منحه من وقت وجهد وتوجيه ، بل وفتح لمكتبته العامرة ومدى ببعض المراجع التي صعب الحصول عليها.

كما أسوق التقدير والإجلال لهذا الصرح الشامخ ، الأكاديمية العربية بكل رموزها العلمية.

وأخيراً لزوجتي التي رافقتني طيلة فترة الدراسة ، أسوق إمتناني الذي لا تكفيه كلمات قليلة محدودة.

أسأل الله تعالى لهؤلاء وغيرهم ممن عاون وساعد وأسدى النصح أن يجزيهم خير الجزاء.

الباحث

أحمد محمد إبراهيم الشقلىنى

مستخلص الرسالة

تتقل معظم التجارة العالمية بواسطة أساطيل النقل البحري ، والسودان من الدول البحرية حيث يطل على البحر الأحمر ويعتبر من الدول المستوردة للبضائع مقارنة بما يصدره ، ويعتمد بصفة أساسية على النقل البحري في معظم تجارته مع غيره من الدول.

وتعتبر مسؤولية الناقل البحري عن البضائع من أهم موضوعات النقل البحري ، وقد كانت شروط الإعفاء من المسؤولية التي يدرجها الناقلون بسندات الشحن ، من أهم أسباب إبرام معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 ، إلا أنها عدلت ببروتوكولي 1968 ، 1979 ؛ ولكن التعديل لم يمس بصفة أساسية مسؤولية الناقل وإعفائه. ولهذا أبرمت إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 (هامبورج) ، لتكون بديلاً عن معاهدة بروكسل. وفي السودان صدر عام 1951 قانون نقل البضائع بالبحر ، ليحكم النقل البحري للبضائع بموجب سند شحن.

تتمثل مشكلة البحث في أن مصالح الشاحنين – والسودان من دول الشاحنين – تتأثر بالحالات العديدة التي يعفى بموجبها الناقل من المسؤولية ، والتي نظمها الإتفاقيات الدولية ، كما نظمها قانون نقل البضائع بالبحر لسنة 1951 في السودان.

وهدف البحث هو معرفة مدى فاعلية أحكام إعفاء الناقل المقررة في القانون السوداني ، وعلاقة الأخير بمعاهدة بروكسل وإتفاقية هامبورج.

ولذلك فقد طرح البحث التساؤلات الآتية :

هل اقتبس القانون السوداني أحكام معاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924 ؟ وهل تلك الأحكام فعالة وجديرة بالإبقاء ؟ أم أن إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 (هامبورج) هي الأفضل ؟

وفي سبيل ذلك اتبع البحث المنهج الاستنباطي النقدي بتحليل النصوص وإجراء مقارنة، مستعيناً بالمادة العلمية عبر المسح المكتبي للكتب والرسائل والدوريات المختلفة وغيرها.

ومن ثم قسم البحث إلى باب تمهيدى وبابين أساسيين ، فعرض الباب التمهيدي لتنظيم مسؤولية الناقل البحري للبضائع في معاهدة بروكسل ، ثم في القانون السوداني ، وأخيراً في إتفاقية هامبورج ، حيث تبين أن القانون السوداني قد نقل حرفياً أحكام معاهدة بروكسل 1924 وتتطابق أحكامهما تماماً ، رغم أن السودان لم يوقع ولم ينضم للمعاهدة أو غيرها.

ثم عرض البحث في الباب الأول مناهج مسؤولية الناقل ، من حيث التزامات الناقل والأساس القانوني لمسؤوليته ثم النطاق المادى للمسؤولية. فالقانون السوداني كمعاهدة بروكسل يحكم المرحلة البحرية فقط ، ومسؤولية الناقل بوجه عام تقوم على قرينة المسؤولية ، كما أن النطاق المادى ينحصر في هلاك وتلف البضائع ، دون الضرر الناتج عن التأخير في تسليمها وأما إتفاقية هامبورج فتحكم المرحلة البحرية والمرحلتين البريتين في مينائى الشحن والتفريغ فضلاً عن أحكام النقل على السطح ونقل الحيوانات الحية.

وتقوم مسؤولية الناقل بوجه عام على أساس الخطأ المفترض. على أن النطاق المادى للضرر شمل التأخير في تسليم البضائع إلى جانب هلاكها أو تلفها. فضلاً عن تنظيمها للنقل الفعلى والمتتابع والإختصاص القضائى والتحكيم. وهذه المسائل الأخيرة لم تعالجها نصوص القانون السودانى ومعاهدة بروكسل.

ومن ثم عرض البحث في الباب الثانى ، لأحكام إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية ، وذلك ببيان حالات الإعفاء العديدة في القانون السوداني ، والتي تطابق ذات الحالات في معاهدة بروكسل ، بحيث إذا أثبت الناقل أى حالة قامت قرينة على عدم مسؤوليته ، إلا أنها بوجه عام قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس. وأما إتفاقية هامبورج فوضعت سبباً عاماً للإعفاء يتمثل في إثبات الناقل هو ووكلائه وتابعيه إتخاذ التدابير المعقولة لتجنب الحادث ولإتقاء آثاره ، وهو عبء ثقيل ، كما نصت على حالتين خاصتين تتعلق بنقل الحيوانات الحية وإنقاذ الأرواح والأموال في البحر ، ودون

ذلك فقد تخلت عن نهج معاهدة بروكسل فى سرد حالات عديدة للإعفاء حيث سقطت تلك الحالات ، بما فيها حالة إعفاء الناقل من أخطاء تابعيه فى ملاحه وإدارة السفينة.

ولقد التقى القانون السودانى ومعاهدة بروكسل وإتفاقية هامبورج ، فى تعلق أحكامها جميعاً بالنظام العام ، وفى إبطال أى شروط إتفاقية بالمخالفة لها ، مع صحة أى شروط تزيد من أعباء الناقل ، وإن كانت إتفاقية هامبورج تتفوق فى أن مدى شروط الصحة والبطلان يتسع لإتساع نطاقها.

ومن ثم خلص البحث إلى عدة نتائج ، أهمها أن إتفاقية هامبورج أكثر فعالية وعدالة من القانون السودانى ومعاهدة بروكسل ، وأنها تواكب التطور التكنولوجى فى النقل البحرى ، وسريانها على أى إتفاق نقل خلاف الثابت بسند شحن ، كالإتفاقات عبر الوسائل الإلكترونية. وأنها تناسب السودان كدولة شاحنين ، ولذلك اقترح الباحث على السودان الإنضمام لإتفاقية هامبورج ، وإلغاء قانون نقل البضائع بالبحر لسنة 1951 ، وإعداد قانون جديد متكامل ينظم التجارة البحرية وما يتعلق بها ، ويتبنى أحكام إتفاقية هامبورج.

قائمة المحتويات

رقم الصفحة	الموضوع
ب	الاقرار.....
ج	تقدير واعتراف.....
د	مستخلص الرسالة.....
و	قائمة المحتويات.....
ط	قائمة المختصرات والرموز.....
ك	مقدمة.....
م	خطة البحث.....

الباب التمهيدي

تنظيم مسؤولية الناقل البحري للبضائع

23-2

4	الفصل الأول : تنظيم المسؤولية في معاهدة بروكسل :.....
4	المبحث الأول : دواعي إبرام معاهدة بروكسل.....
6	المبحث الثاني : نطاق تطبيق المعاهدة.....
13	الفصل الثاني : تنظيم المسؤولية في القانون السوداني :.....
13	المبحث الأول : دواعي صدور قانون نقل البضائع بحراً لسنة 1951.
16	المبحث الثاني : نطاق تطبيق القانون.....
19	الفصل الثالث : تنظيم المسؤولية في اتفاقية هامبورج :.....
19	المبحث الأول : دواعي إبرام إتفاقية هامبورج.....
20	المبحث الثاني : نطاق تطبيق الإتفاقية.....

الباب الأول

مناطق مسؤولية الناقل البحري

52-24

25	الفصل الأول : التزامات الناقل البحري :.....
26	المبحث الأول : التزامات الناقل في القانون السوداني.....
26	المطلب الأول : التزامات الناقل في ميناء الشحن.....

رقم الصفحة

الموضوع

33	المطلب الثاني : التزامات الناقل في مرحلة الرحلة البحرية.....
35	المطلب الثالث : التزامات الناقل في ميناء التفريغ.....
38	المبحث الثاني : التزامات الناقل في إتفاقية هامبورج.....
40	الفصل الثاني : أساس مسؤولية الناقل البحري :.....
41	المبحث الأول : أساس مسؤولية الناقل في القانون السوداني.....
44	المبحث الثاني : أساس مسؤولية الناقل في إتفاقية هامبورج.....
46	الفصل الثالث : نطاق مسؤولية الناقل البحري :.....
46	المبحث الأول : نطاق مسؤولية الناقل في القانون السوداني.....
50	المبحث الثاني : نطاق مسؤولية الناقل في إتفاقية هامبورج.....

الباب الثاني

أحكام إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية

109-53

54	الفصل الأول : حالات إعفاء الناقل في القانون السوداني :.....
----	---

55	المبحث الأول: عدم صلاحية السفينة للملاحة والعيوب الخفية فى السفينة.
55	المطلب الأول : عدم صلاحية السفينة للملاحة.....
57	المطلب الثانى : العيوب الخفية فى السفينة.....
58	المبحث الثانى : الأخطاء فى الملاحة أو فى إدارة السفينة.....
61	المبحث الثالث : الأخطار المستثناة.....
61	المطلب الأول : القوة القاهرة.....
69	المطلب الثانى : خطأ الشاحن والعيب الذاتى فى البضاعة.....
75	المبحث الثالث : أفعال الناقل البريئة من الخطأ.....
81	المبحث الرابع : المستفيدون من الإعفاء.....
82	الفصل الثانى : حالات إعفاء الناقل فى إتفاقية هامبورج :.....
82	المبحث الأول : السبب العام للإعفاء.....
88	المبحث الثانى : حالات الإعفاء الخاصة.....
88	المطلب الأول : نقل الحيوانات الحية.....
90	المطلب الثانى : إنقاذ الأرواح والأموال.....
92	المبحث الثالث : المستفيدون من الاعفاء.....

رقم الصفحة	الموضوع
93	الفصل الثالث : شروط الإعفاء الاتفاقية :
93	المبحث الأول : شروط الإعفاء الاتفاقية فى القانون السودانى.....
94	المطلب الأول : الشروط الباطلة.....
98	المطلب الثانى : الشروط الصحيحة.....
101	المبحث الثانى : شروط الإعفاء الإتفاقية فى اتفاقية هامبورج.....
101	المطلب الأول : الشروط الباطلة.....
106	المطلب الثانى : الشروط الصحيحة.....
111	الخاتمة.....
113	النتائج.....
115	التوصيات.....
116	المراجع.....

قائمة المختصرات والرموز

A.C.	Appeal Cases.
All.E.R	All England Law Reports.
A.M.C.	American Maritime Cases.
H.L	House of Lords.
Lloyd's Rep	Lloyd's Law Reports.
n.p.	No place.
Q.B	Queen's Bench Division.
S.D.N.Y	Southern District of New York.
W.D.N.Y	Western District of New York.

مقدمة وخطة البحث

مقدمة

أهمية النقل البحري للبضائع :

يعتبر النقل من وجهة نظر اقتصادية نشاطاً إنتاجياً يخلق قيمة بنقل البضائع من مكان لآخر.^(١) كما أن النقل البحري على وجه الخصوص يلعب دوراً أساسياً في حركة التجارة الدولية يفوق الدور الذى تقوم به الوسائل الأخرى ؛ وذلك لأن السفينة ، وهى أداة النقل ، تتميز عن غيرها من وسائل النقل بالقدرة على التكيف بشكل سريع مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة فى إنتاج السلع ، وبسعة استيعابية تمكنها من استقبال مختلف البضائع .^(٢) ولعل ما يبرز تلك الأهمية أن الأساطيل التجارية البحرية تنقل 85% من حجم التجارة الدولية^(٣).

القانون البحري ودوره فى تنظيم العلاقات الناشئة عن عقد النقل البحري :

لقد عرف الانسان ركوب البحر منذ قرون عديدة قبل الميلاد حيث نشأت عادات وأعراف بحرية وقواعد جعلت من القانون البحري قانوناً عريقاً^(٤) ، ومنذ القدم كانت هناك سجلات تثبت فيها البضائع التى توضع على ظهر السفن البحرية ، وكان التجار يسافرون مع بضائعهم ، على أن سند الشحن لم يظهر إلا عندما تخلى التجار عن السفر مع بضائعهم واتجهوا إلى شحنها إلى مرسل إليهم^(٥).

على أن المخاطر البحرية التى تكتنف الرحلة البحرية للسفينة تجعل من تحمل ملاك السفن والناقلين لأى أضرار تصيب البضائع أمراً صعباً ومرهقاً ، مما أدى لتضمين سندات الشحن شروطاً لإعفاء الناقل من المسؤولية. بيد أنه لا يمكن للشاحنين ان يقبلوا تحمل مخاطر هذه العملية كلية. ولهذا قامت كثير من المنازعات والخلافات وانضم للشاحنين البنوك وشركات التأمين كأصحاب مصالح^(٦).

ولما كان القانون البحري قانوناً دولي الطابع ، فلا غرو أن تفكر الدول فى وضع تنظيم يحكم العلاقات التى تنشأ عن عقد النقل ، فأبرمت معاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924 والتى عدلت ببروتوكولى 1968 و 1979 ، ثم أبرمت إتفاقية هامبورج 1978 – وهو الاسم الذى نقصد به إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 فيما يرد فى هذا البحث - والتى وضعت لتكون بديلاً عن معاهدة بروكسل. فدخل العالم إما دول موقعة أو منضمة لمعاهدة بروكسل 1924 – أى فى صورتها الأصلية – أو أخرى أخذت بها وفق بروتوكول 1968 المعدل ببروتوكول 1979 ، على أن دولاً أخرى وقعت أو انضمت لإتفاقية هامبورج 1978.

وأخيراً توجد دول لم تنضم لهذه الإتفاقية أو تلك إلا أنها أخذت بكل أو بعض ما جاء بتلك الإتفاقيات من أحكام فى تشريعاتها الوطنية ، ويمكن إجمالاً القول بأن هذه الإتفاقيات تعالج موضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع وإعفائه منها والمسؤولية المحدودة للناقل وبعض الأحكام الخاصة بدعوى المسؤولية.

قانون نقل البضائع بالبحر لسنة 1951 فى السودان وموقفه من القواعد الدولية المتعلقة بنقل البضائع بالبحر :

صدر فى السودان فى 1951/12/31م قانون نقل البضائع بالبحر لسنة 1951 بغرض تطبيق بعض القواعد الدولية المتعلقة بنقل البضائع بموجب سند أو وثيقة شحن.

(1) أحمد عبد المنصف محمود (2004) اقتصاديات النقل البحري ، الإسكندرية : مطابع الإشعاع الفنية ، ص 7.

(2) فاروق ملش (1994) النظام القانونى للنقل الدولى متعدد الوسائط ، رسالة دكتوراة ، جامعة القاهرة ص1.

(3) فاروق ملش (بدون تاريخ) النقل المتعدد الوسائط – الأبعاد التجارية والقانونية ، الإسكندرية : الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ص 9.

(4) على البارودى (1975) مبادئ القانون البحري الإسكندرية : منشأة المعارف ، ص 8 وما بعدها.

(5) أحمد محمود حسنى (1989) النقل الدولى البحري للبضائع ، الإسكندرية : منشأة المعارف ، ص 20 وما بعدها.

(6) على البارودى ، مرجع سابق ، ص 189 وما بعدها.

ويعد هذا القانون أول تشريع خاص بنقل البضائع بالبحر. لقد استهل القانون إصدارته بإشارة واضحة إلى أخذه بقواعد دولية تحكم النقل بموجب سند شحن ، فهذه الإشارة تعنى معاهدة بروكسل 1924 ؛ لأنها القواعد الدولية التى كانت سارية وقتها ، فإذا علمنا أن السودان لم يوقع ولم ينضم لمعاهدة بروكسل لا فى صورتها الأصلية ولا المعدلة ^(١). كما أن إتفاقية هامبورج إنما أبرمت فى وقت لاحق على صدور القانون المذكور ، وكذلك لم يوقع او ينضم السودان إليها ، فإن الحاجة تبدو ملحة لمعرفة علاقة هذا القانون بمعاهدة بروكسل خاصة أن القانون السودانى يبدو لأول وهلة مقتبساً لتلك الأحكام. وإذا كان ما يعنينا فى هذا البحث أمر إعفاء الناقل من المسؤولية ، فإنه لابد من معرفة الأحكام المتعلقة بالتزاماته ، وذلك لأن الأصل فى العلاقة التعاقدية أن يفى الناقل بالتزاماته ، إلا أنه قد يعفى من تحمل آثار الأضرار التى تلحق بالبضائع.

(1) محمد صالح على ومحمد على خليفة (1997) "بحث عن حجز أو توقيف السفينة" ، الخرطوم : مطابع الهيئة القضائية ، ص 9 وما بعدها ؛ محمد على خليفة (2003) "الالتزام بتسليم البضائع المنقولة بحراً فى القانون السودانى" ، رسالة ماجستير ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ، ص 6.

القانون البحري لسنة 1961 في السودان ومشروع القانون البحري الجديد لسنة 2000م :
صدر في 1961/4/19م القانون البحري وهو يحوى 51 مادة مقسمة في أحد عشر فصلاً. وهو قانون يعالج ما يتعلق بالسفينة من حيث التسجيل والسجل والصلاحية للملاحة ، وأحكام خاصة بشروط العاملين على السفن فضلاً عن أحكام تتعلق بالمصادمات والإنقاذ. فهو لم يتطرق ، مثل غيره من القوانين البحرية في الدول العربية ، لأحكام تفصيلية عن النقل التجاري البحري ومشارطات ايجار السفن والتأمين البحري والحجز التحفظي أو التنفيذى وغيرها.
وأما ما يطلق عليه البعض ^(١) (مشروع القانون البحري الجديد لسنة 2000) ، فإنه لم يصدر ولم يعرض ولم يطرح على أى جهة أو خبراء ، وما تسرب من نسخه كان من قبل بعض أعضاء اللجنة التى قامت بإعداده. ويكفى أن نشير إلى عدم الدقة الفنية فى صياغة المواد وترتيبها وإلى الخلط والتناقض أحياناً فى بعض الأحكام ، فضلاً عن أن من أعده قام بجمع أحكام وقواعد من معاهدة بروكسل وإتفاقية هامبورج دون نهج علمى واضح.
إن هذه المسودة لا تعنى أكثر من مقترح لم تتم صياغته وإعداده عبر الطرق المقررة لاقتراح مشروعات القوانين وإصدارها. ولا يعنينا إلا هذه الإشارة وذلك لأن هذا البحث لا ينبغي أن ينصب أو يتطرق بالدراسة إلى مقترح لم يطرح بطريقة رسمية حتى يمكن وصفه بأنه مشروع قانون^(٢).

خطة البحث :

*** مشكلة البحث :**

إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية يعد من أهم الموضوعات عند دراسة أحكام مسؤوليته ، ولا شك أن المسؤولية تزيد أو تنقص بمقدار الالتزامات التى تقع على عاتق الناقل. وإذا كان السودان من الدول البحرية ، إذ يطل على البحر الأحمر ، ويعتمد فى تجارته الخارجية استيراداً وتصديراً على النقل البحري ، بل معظم تجارة السودان تنقل بحراً. فإن الحاجة لمعرفة الأحكام الخاصة بإعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية فى القانون السودانى تبدو هامة خاصة أن السودان يعد من دول الشاحنين وتتأثر مصالحه ومصالح شاحنيه بمدى اتساع نطاق الاعفاءات ، كما أنه من الأهمية بمكان إلمام القضاء السودانى بالاتفاقيات الدولية التى تحكم النقل البحري ، إذ قد يتعين عليه تطبيق أحكامها.

*** هدف البحث :**

إن القانون الذى ينظم النقل البحري بموجب سند شحن فى السودان هو قانون نقل البضائع بالبحر لسنة 1951م ، ومن بين موضوعاته مسؤولية الناقل وإعفائه منها. فهل استمد هذا القانون واستقى أحكامه المتعلقة بإعفاء الناقل ومن قبل ذلك مسؤوليته من معاهدة بروكسل لسنة 1924 ؟ وهل تلك الأحكام فعالة وجديرة بالبقاء على الرغم من مضي أكثر من نصف قرن عليها؟ وإذا كانت إتفاقية هامبورج لسنة 1978 قد أبرمت لتكون بديلاً عن معاهدة بروكسل ، فهل إجراء مقارنة بينهما يمكن أن يكشف مدى صلاحية وفعالية إتفاقية هامبورج ؟

*** منهجية البحث :**

إن هذا البحث يتبع المنهج الاستنباطى النقدي ، من خلال إجراء مسح مكتبى للمادة العلمية المتمثلة فى الكتب والرسائل والدوريات والتطبيقات القضائية المختلفة وغيرها. وذلك بإجراء مقارنة بين معاهدة بروكسل 1924 والقانون السودانى من جانب. ثم بين معاهدة بروكسل 1924 وإتفاقية هامبورج 1978 من جانب آخر.

(1) شكل وزير النقل فى السودان لجنة ضمن بعض العاملين بهيئة الموانئ البحرية وبعض القانونيين قامت بوضع مسودة مشروع أسمته مشروع القانون البحري السودانى لسنة 2000م وهو لم تتم صياغته بواسطة إدارة التشريع المختصة بوزارة العدل السودانية.
(2) إن كانت مسودة المقترح ليست مشروعاً فإن الدكتور أحمد محمود حسنى فى مؤلفه النقل الدولى البحري للبضائع ، 1989 سابق الإشارة إليه ، ص 19 ، لم يتعرض لمشروع القانون البحري المصرى ، والذي يبنى معظم أحكام إتفاقية هامبورج ، وذلك حتى يصدر القانون بالفعل . وقد صدر بالفعل لاحقاً قانون التجارية البحرية رقم (8) لسنة 1990م.

*** تقسيم البحث :**
هذا وسوف يقسم البحث على النحو الآتى :

الباب التمهيدي
تنظيم مسؤولية الناقل البحري للبضائع

الباب الأول
مناطق مسؤولية الناقل البحري

الباب الثانى
أحكام إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية