



## أساس وحدود مسؤولية الناقل البحري: دراسة تحليلية لمعاهدة أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم لعام 2002

د. محمد سالم أبو الفرج

جامعة قطر، كلية القانون (قطر) (Mohamed.salem1@yahoo.co.uk)

تاريخ القبول: 2019/03/11

تاريخ الاستلام: 2019/02/26

### ملخص:

في السنوات الاخيرة، وقع العديد من الحوادث البحرية التي كان من نتيجتها وفاة المئات من الركاب وحوادث الكثير من الاصابات البدنية لركاب السفن البحرية والخسائر المادية لأمتعة هؤلاء الركاب. ونتيجة لذلك، كان لازماً على المشرع الوطني أن يتدخل من أجل توفير الحماية الكافية والملائمة لركاب مثل هذه السفن. ولم يقتصر هذا الاهتمام فقط على المشرعين الوطنيين في الدول المختلفة، حيث اهتمت -وما زالت تهتم- بهذه الامور المنظمة البحرية الدولية (International Maritime Organization) حيث انها تدخل ضمن اهتماماتها الرئيسية. والحلول المعتادة التي تتبناها الدول والمنظمات المعنية تتمثل في تبني إجراءات وقائية لتحقيق حماية أفضل للركاب وغيرهم من الاشخاص المعنيين، ويكون الهدف الرئيس لهذه إجراءات هو تعزيز قواعد سلامة سفن الركاب. ومن جهة اخرى ومن أجل تحقيق حماية أفضل لهؤلاء الركاب، تسعى هذه الدول والمنظمات إلى تبني مجموعة من الاجراءات التي ترمي إلى تحسين القواعد المنظمة لتعويضهم وممن مائلهم ممن يُحَقُّ لهم هذا التعويض عن الضرر الذي أصابهم نتيجةً للحوادث الذي وقع على متن السفينة أو في حالة ما إذا وقع الضرر لمركبة أو أمتعة الراكب.

وتهدف هذا الدراسة إلى تحليل القواعد التي تعالج مسؤولية الناقل البحري في حالة وقوع حادث بحري ترتب عليه ضررا للراكب أو لأمتعته وحدود هذه المسؤولية. وسوف يتم ذلك عن طريق تحليل ودراسة معاهدة أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر لعام 2002 والتي دخلت حيز النفاذ الوجود القانوني في 23 إبريل 2014. وعلى الرغم من أن الهدف الرئيس لهذه الدراسة هو تحليل ودراسة معاهدة أثينا لعام 2002، فان هذا لا يمنع من المقارنة بين النظام القانوني الذي وضعته هذه المعاهدة لمسؤولية الناقل وحدود هذه المسؤولية وبين النظام القانوني لمسؤولية الناقل وحدودها في معاهدة أثينا لعام 1974 والمتعلقة أيضا بنقل الركاب وأمتعتهم. وتهدف الدراسة أيضا الى تحليل النصوص المتعلقة بهذا الموضوع والواردة في القانون البحري القطري رقم 15 لسنة 1980.

### الكلمات المفتاحية:

معاهدة أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر لعام 2002- مسؤولية الناقل وحدود هذه المسؤولية وفقا لهذه المعاهدة- معاهدة أثينا لعام 1974 والمتعلقة أيضا بنقل الركاب وأمتعتهم- القانون البحري القطري رقم 15 لسنة 1980.

### Abstract:

In recent years, a number of maritime accidents have occurred, resulting in the deaths of hundreds of passengers and the occurrence of many personal injuries to passengers and the damage of their luggage. As a result, the national legislator was required to intervene in order to provide adequate protection for passengers of such ships. This concern was not limited to national legislators in different countries, the International Maritime Organization (IMO) has also been interested in these issues. The traditional solutions adopted by countries and relevant organizations are the adoption of preventive measures to better protect passengers and other persons concerned, the main objective of which is to strengthen the safety rules for passenger ships. On the other hand, in order to better protect these passengers, these countries and organizations seek to adopt a set of

measures aimed at improving the rules governing their compensation for the damage they sustained as a result of the accidents occurred on board or in the case of damage to the vehicle or luggage of the passenger.

The aim of this study is to analyze the rules dealing with the liability of the maritime carrier in the event of a maritime accident resulting in damage to a passenger or his luggage and the limits of this liability. This will be done through the analysis and examination of the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea of 2002, which entered into force on 23 April 2014. Although the main objective of this study is the analysis and study of the Athens Convention of 2002, a comparison of the legal regime established by this Convention for the liability of the carrier and the limits of this liability, and the legal regime of the carrier liability and its limitations in the Athens Convention of 1974, relating also to the carriage of passengers and their luggage, shall be highlighted. The study also aims to analyze the provisions related to the subject matter contained in the Qatar Maritime Law No. 15 of 1980.

**Key words:**

Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea 2002 - Liability of the Carrier and Limitations of Liability in accordance with this Convention - Athens Convention of 1974 relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage - Qatar Maritime Law No. 15 of 1980

المؤلف المرسل: الإيميل: [Mohamed.salem1@yahoo.co.uk](mailto:Mohamed.salem1@yahoo.co.uk)

مقدمة:

يتمتع الركاب على متن السفن بمقدرة هينة على التفاوض، من هنا تظهر الحاجة إلى توفير حماية فعالة لهم.<sup>1</sup> وفي ظل غياب القوانين المطبقة، خاصة في حالة وقوع حادث يسبب الوفاة أو الإصابة البدنية، أو فقدان الأمتعة أو تلفها، فإن الناقل البحري (ومن في حكمه كالناقل المنفذ) عادة ما تكون مسؤوليته ناتجة إما عن الإخلال بالعقد المبرم بينه وبين الركاب، وإما عن المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الخطأ أو الإهمال.<sup>2</sup>

والمسؤولية الناتجة عن الإخلال بالعقد من حيث المبدأ تكون صارمة. وعادة ما يتم- في الواقع - تعديل أساس المسؤولية حسب شروط العقد المبرم بين الناقل والراكب. وفي حالة ما إذا قرر المضرور رفع دعوى على أساس المسؤولية التقصيرية عن الخطأ

أو الإهمال وفقاً للقواعد العامة للقانون، فيجب عليه (أي الراكب المضروب) أن يقوم بإثبات هذا الخطأ أو الإهمال.<sup>3</sup> ومن الناحية العملية فإن عملية الإثبات تكون صعبة حيث غالباً ما يجوز الناقلون على جميع أو معظم أدلة الإثبات. وفي بعض الحالات قد يكون الحصول على الدليل صعب للغاية إذا ما غرقت السفينة.<sup>4</sup>

وعقود الركاب عادة ما تكون نمطية (أقرب ما تكون عقود إذعان) إما أن يقبلها الراكب وإما أن يرفضها ككل. وهذا لا يعتبر ملائماً لمصلحة الركاب<sup>5</sup> خاصة في ظل غياب التشريعات التي من الممكن أن تنظم مثل هذه الموضوعات. وعلى سبيل المثال ففي قضية *أدلر ضد ديكسون* (قضية نظرت أمام محكمة الاستئناف الإنجليزية)، **1 [1955] *Adler v Dickson***

**(CA) 158 QB**، شملت تذكراً النقل الشروط التالية:<sup>6</sup>

"الراكب ... يتحمل الراكب خطر السفر بأكمله" "ولا تسأل الشركة عنه وتكون معفية من أي مسئولية فيما يتعلق بأي إصابة على الإطلاق من أو إلى شخص من أي واحد من الركاب ... وبغض النظر عما إذا كان الشيء نفسه ينشأ عن موظفي الشركة أو يكون بسبب إهمالهم ... أو ... من الأشخاص الآخرين الذين يعملون بصفة مباشرة أو غير مباشرة لدى الشركة أو يقومون بتقديم خدمات للشركة ... تحت أي ظرف من الظروف ...."

وبعبارة أخرى، فإن الناقل لا يكون مسئولاً حتى في حالة الإهمال الذي قد يؤدي إلى الإصابة البدنية.<sup>7</sup>

وظل نقل الركاب بطريق البحر بعيداً عن أي تنظيم دولي حتى عام 1961، عندما تمت الموافقة في المؤتمر الدولي الذي انعقد في بروكسل على المعاهدة الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب عن طريق البحر.<sup>8</sup> وكان ذلك بعد عدة محاولات جرت نتيجة شعور الجماعة الدولية بأهمية وجود معاهدة دولية تنظم نقل الركاب بطريق البحر خاصة بعد كارثة غرق السفينة الفرنسية لاموريسير خلال الحرب العالمية الثانية.<sup>9</sup> وقد أعقب ذلك بمعاهدة أخرى تنظم نقل أمتعة الركاب بطريق البحر وهي المعاهدة الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة الركاب عن طريق البحر عام 1967. وفي عام 1987

وجد لأول مرة نظام فعال لحماية الركاب على المستوى الدولي وذلك مع بدء سريان معاهدة أئينا المتعلقة بنقل للركاب وأمتعتهم بطريق البحر لعام 1974.<sup>10</sup> وقد وضعت هذه المعاهدة لتحل محل المعاهدتين المبرمتين في بروكسل في عامي 1961

و 1967 والسابق ذكرهما.<sup>11</sup> ثم جاء بروتوكول معاهدة أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر لعام 2002 والذي تم إقراره في الأول من نوفمبر 2002.<sup>12</sup> وبعد دخوله حيز النفاذ سيحل كليا محل "معاهدة أثينا لعام 1974"، وسيعرف باسم "معاهدة أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر لعام 2002".<sup>13</sup> وهذه المعاهدة الأخيرة هي موضوع بحثنا.

ويرى البعض أن اعتماد بروتوكول عام 2002 (معاهدة أثينا لعام 2002) قد يؤدي إلى تحقيق نوع من توحيد القواعد القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري وتحقيق حماية أفضل للركاب.<sup>14</sup> إن توحيد القواعد القانونية المطبقة على نفس الحالات أو الحالات المشابهة يضمن منافسة مشروعة بين الناقلين

البحريين على المستوى الدولي.<sup>15</sup> ويحقق في الوقت ذاته مصلحة الركاب كمستهلكين حيث تكون الحماية المقررة - كقاعدة عامة - هي نفس الحماية المقررة في الدول الأطراف في معاهدة دولية.<sup>16</sup>

ولهذا البحث مشكلة ينطلق منها وتساؤلات يبحث عن إجابتها وأهمية تدفع إلى البحث فيها، وأهداف يسعى إلى الوصول إليها، وغايات من المأمول تحقيقها، وثمرة يرجى حصادها، ومنهجية يسير عليها، وخطة تحدد ملامحه و يمكن الإشارة إلي كل ذلك فيما يأتي:

#### أولاً: مشكلة البحث :

دخلت معاهدة أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم لعام 2002 حيز النفاذ في شهر إبريل من عام (2014). وقد أدخلت هذه المعاهدة الكثير من الأحكام الجديدة والالتزامات المشددة على الناقل البحري التي يجب أن يراعيها و يلتزم بها. وبالمقارنة بنصوص معاهدة أثينا لعام 1974، نصت معاهدة أثينا لعام 2002 على المسؤولية المشددة للناقل البحري في حالات محددة بذاتها. ويمكن وصف هذه المسؤولية بأنها "مسؤولية مفترضة". بعبارة أخرى أقامت المعاهدة في حالات معينة قرينة مسؤولية في حق الناقل وليس قرينة خطأ، إذ لا يجدى للناقل نفي الخطأ وإثبات أنه بذل العناية المطلوبة منه ولكن يستطيع دفع

هذه المسؤولية بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الغير. وأقامت هذه المعاهدة مسؤولية الناقل في حالات أخرى على "الخطأ المفترض" وعلى "الخطأ واجب الإثبات". وبالإضافة إلى ذلك، رفعت معاهدة 2002 حدود مسؤولية الناقل عن الضرر الناتج عن وفاة أحد الركاب أو إصابته البدنية أو في حالة فقدان الراكب لأمتعته أو تلفها. وتحقيقاً لمصلحة الركاب، أصبح الناقل ملتزماً بتقديم تأمين أو ضمان مالي آخر لضمان المسؤولية، إذا ما توافرت شروط معينة، ومنحت المعاهدة المدعي (المضروب) صراحة الحق في رفع دعوى مباشرة ضد المؤمن لديه أو ضد أي شخص آخر يكون قد قدم الضمان المالي.

وتحدد الفقرة الثالثة من المادة 15 من بروتوكول عام 2002، المقصود بمعاهدة أثينا لعام 2002. فوفقاً لهذه الفقرة، فإن المواد من 1 إلى 22 من معاهدة أثينا 1974 - كما عدلت بواسطة بروتوكول 2002 - مع المواد من 17 إلى 25 من البروتوكول المذكور (الأحكام الختامية) وملحقه، ستكون ما يسمى بـ "معاهدة أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر لعام 2002".

### ثانياً: تساؤلات البحث :

يحاول هذا البحث الإجابة عن التساؤلات التالية:

- ما أساس مسؤولية الناقل البحري وحدود مسؤوليته عن الضرر الناتج عن وفاة أحد الركاب أو إصابته البدنية أو فقدانه لأمتعته أو تلفها أثناء النقل. هل هي مسؤولية قائمة على الخطأ (أي يجب على المدعي إثبات خطأ الناقل أو إهماله)، أم هي قائمة على "الخطأ المفترض" أم أن هذه المسؤولية هي "مسؤولية مفترضة" تقوم بمجرد وقوع الضرر ولا يستطيع الناقل أن يفلت منها إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الغير فقط (تسمى أيضاً قرينة مسؤولية).
- وإذا ما افترضنا أن مسؤولية الناقل وفقاً لمعاهدة أثينا لعام 2002 تقوم على أنها مفترضة "المسؤولية المفترضة"، فهل تسرى هذه المسؤولية المشددة في جميع حالات الضرر الذي قد ينتج أثناء عملية النقل؟ أم يجب علينا التفرقة بين حالات معينة من الضرر؟ فتكون المسؤولية المشددة لحالات الوفاة أو الإصابة البدنية التي تنتج عن "حادث بحري" وفي

حدود معينة. أما في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية لأحد الركاب التي تنتج عن حادث لا يمكن أن يوصف بأنه "حادث بحري"، فيجب إثبات خطأ الناقل بواسطة المدعى.

- ما الحالات التي تقوم فيها مسؤولية الناقل على "الخطأ واجب الإثبات" والحالات التي تقوم على "الخطأ المفترض" والحالات التي يكون فيها الناقل مسئولاً "مسئولية مفترضة"؟

- هل هناك حدود معينة لمسئولية الناقل؟ وإذا كانت الإجابة بنعم فما هي هذه الحدود؟ وهل هي واحدة أم أنها تختلف بحسب الأحوال؟

### ثالثاً: أهمية البحث:

وتأتى أهمية هذا البحث فيما يأتي :

- 1- وجود العديد من سفن الرحلات البحرية السياحية التي تنتقل بين الدول العالمية المختلفة.
- 2- حادثة معاهدة أثينا لعام (2002) حيث أنها دخلت حيز النفاذ القانوني في 23 إبريل لعام (2014) .
- 3- ندرة الدراسات القانونية التحليلية لمعاهدي أثينا (1974- 2002) لنقل الركاب وأمتعتهم.
- 4- أصبحت قطر واجهة مهمة تتوجه إليها سفن الرحلات البحرية العملاقة.
- 5- ضرورة الانضمام الى المعاهدات الدولية وخاصة التي تتضمن حماية للركاب المسافرين بحراً، وذلك بالنسبة لقطر وغيرها من الدول العربية.

### رابعاً: أهداف البحث:

يهدف هذا البحث إلى:

- 1- دراسة معاهدة أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم لعام 2002، والنافذة منذ 23 إبريل 2014.
  - 2- تحليل نصوص هذه المعاهدة تحليلاً قانونياً يحدد مسؤولية الناقل البحري من حيث أسسها وحدودها.
  - 3- المقارنة بين معاهدي أثينا لعامي (1974 - 2002) المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم.
- دراسة النصوص القانونية المتعلقة بموضوع البحث والواردة في القانون البحري القطري رقم 15 لسنة 1980.

#### خامسا: ثمرة هذا البحث:

وتأتى ثمرة هذا البحث التي يرجى حصادها في التوصيات التي نتجت عنه، والتي من الممكن الأخذ بها مستقبلاً في تأسيس وتعزيز الحماية المقدمة للمسافرين بحراً، و في الوقت نفسه تؤدي إلى مراعاة مصلحة الناقل البحري.

ومن المأمول أن يسهم هذا البحث في اعتبار معاهدة أثينا لعام 2002 أداة مقبولة في تحديد مسؤولية الناقل البحري، وأن ما تتضمنه من أحكام خاصة بحق الناقل البحري في تحديد مسؤوليته يعتبر نموذجاً منطقياً وقانونياً يمكن أن يُتخذ به في هذا الصدد. وتجدر الإشارة إلى أن التطوير المستمر لكل من صناعة النقل البحري والتأمين البحري قد أصبح ضرورة ملحة في عالمنا الحاضر.

#### سابعاً: منهجية البحث:

نظراً لطبيعة موضوع البحث فقد تنوعت مناهجه التي اعتمد عليها؛ وصفيّاً وتحليلياً على النحو الآتي:

**المنهج الوصفي:** سوف يُستخدم في بيان المفاهيم الجديدة التي تضمنتها معاهدة أثينا لعام 2002. وفي التعرف على أسس وحدود مسؤولية الناقل البحري وغيره من الأشخاص المسؤولين - طبقاً لهذه المعاهدة- والدفع القانوني التي قد يلجئون إليها لإعفائهم من المسؤولية.

المنهج التحليلي: سوف يُستخدم في تحليل نصوص معاهدة أثينا لعام 2002 وتقييمها، ومقارنة هذه النصوص بغيرها من النصوص التي أوردتها معاهدة أثينا لعام 1974م؛ وذلك للوقوف على أوجه الاتفاق والاختلاف بين هاتين المعاهدتين. وهذا المنهج سوف يستخدم أيضا لبيان أوجه الخلاف (والاتفاق إن وجد) بين معاهدة 2002 والقانون البحري القطري رقم 15 لسنة 1980.

#### ثامنا: خطة البحث:

وقد اقتضت طبيعة هذا البحث أن تنقسم خطته إلى فصلين أساسيين، وخاتمة اشتملت على أهم النتائج والتوصيات التي توصل إليها البحث، وذلك على النحو التالي:

الفصل الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري وفقاً لمعاهدة أثينا لعام 2002.

الفصل الثاني: حالات الإعفاء من المسؤولية وفقاً لمعاهدة أثينا لعام 2002.

### الفصل الأول

#### أساس مسؤولية الناقل البحري وفقاً لمعاهدة أثينا لعام 2002

##### تمهيد وتقسيم

يعتبر نظام المسؤولية<sup>17</sup> عن الوفاة أو الإصابة البدنية للركاب في ظل معاهدة عام 2002 نظاماً معقداً عن ذلك الذي أوجبه معاهدة عام 1974، حيث إن نظام المسؤولية الجديد يقوم أساساً على أنه مزيج من المسؤولية المشددة (القائمة هنا على افتراض المسؤولية) وتلك القائمة على الخطأ سواء أكان الخطأ المفترض أم الواجب الإثبات.<sup>18</sup> بعبارة أخرى، يختلف أساس مسؤولية الناقل عن الضرر الناتج عن وفاة أحد الركاب أو إصابته البدنية باختلاف مصدر الضرر: هل الضرر كان نتيجة سبب من الأسباب التي يطلق عليها "حادث بحري" أم لا.

ففي الحالة الأولى (الضرر نتج عن حادث بحري) و التي تتضمن فرضين، الأول منهما: تكون مسؤولية الناقل "مسئولية مفترضة" ويكون ذلك في حدود القدر المحدد في المادة (250,000 وحدة حسابية). أما الفرض الثاني من الحالة الأولى، فتكون مسؤولية الناقل قائمة على " الخطأ المفترض" في حالة تجاوز الضرر الحد المنصوص عليه في المادة (250,000 وحدة حسابية).

وعلى النقيض من ذلك، تقوم مسؤولية الناقل في الحالة الثانية (الضرر لم يكن سببه حادث بحري) على الخطأ الذي يجب إثباته وإثبات مداه من قبل المدعي.<sup>19</sup>

وفيما يتعلق بفقدان أو تلف أمتعة القمرة، يكون الناقل مسؤولاً إذا كانت الحادثة التي سببت الضرر تعزى إلى خطأ الناقل أو إهماله (مسئولية قائمة على الخطأ واجب الإثبات)، ويفترض أن يعزى الضرر الناجم عن "حادث بحري" إلى خطأ الناقل أو إهماله (مسئولية قائمة على الخطأ المفترض: في حالة ما إذا كان الضرر ناتجاً عن "حادثة بحرية"). وتكون مسؤولية الناقل قائمة على "الخطأ المفترض" في حالة الضرر الناجم عن فقد أو تلف الأمتعة التي لا تندرج في عداد أمتعة القمرة. ونسأل عن أساس مسؤولية الناقل المنفذ ومدى رفع دعوى مباشرة ضده.

وبناء على ذلك ينقسم هذا الفصل إلى المباحث الثلاثة التالية:

**المبحث الأول - مسؤولية الناقل عن الوفاة أو الإصابة البدنية لأحد الركاب.**

**المبحث الثاني - مسؤولية الناقل عن الضرر الناتج عن فقدان أو تلف الأمتعة.**

**المبحث الثالث - الناقل المنفذ.**

## المبحث الأول

مسئولية الناقل عن الوفاة أو الإصابة البدنية لأحد الركاب

تمهيد و تقسيم:

في الواقع يعتبر نظام المسؤولية عن الوفاة أو الإصابة البدنية للركاب في ظل معاهدة عام 2002 نظاماً غير يسير للسببين التاليين:

أولهما- وجود معيار للتمييز يعتمد على طبيعة الحادث، ما إذا كان الحادث يرجع إلى "حادث بحري shipping incident" أم لا.<sup>20</sup>

ثانيهما- إذا ما اعتبرنا أن الحادث يمكن أن يوصف بأنه "حادث بحري"، فيجب الأخذ في الاعتبار العنصرين التاليين: أساس المسؤولية وتعيين عبء الإثبات حيث يكون هناك اختلاف حسب ما إذا كان الضرر يتجاوز 250,000 وحدة حسابية<sup>21</sup> أم لا يتجاوز هذا الحد.<sup>22</sup>

وقبل أن يتناول البحث هذا الموضوع بالشرح، ينبغي العلم بما تضمنته المادة السادسة من معاهدة أثينا لعام 2002 والتي تتعلق بالخطأ المساند أو المساهم **Contributory fault**.<sup>23</sup> فوفقاً لهذا المادة، إذا

استطاع الناقل أن يثبت أن الوفاة أو الإصابة البدنية للراكب أو فقدان أو تلف أمتعته كان بسبب خطأ أو إهمال الراكب أو أن الراكب قد أسهم بخطئه أو إهماله في حدوث الوفاة أو الإصابة البدنية له أو فقدان أو تلف أمتعته، فيجوز للمحكمة التي تنظر الدعوى أن تقرر أن الناقل لا يتحمل كلياً أو جزئياً أي مسؤولية عن أي من هذه الأضرار وذلك وفقاً للقانون الواجب التطبيق أمام هذه المحكمة.<sup>24</sup> فإذا كان الضرر يرجع إلى خطأ أو إهمال الراكب أو إذا كان هذا الراكب قد أسهم بخطئه أو إهماله، فيجوز للمحكمة التي تنظر دعوى المسؤولية أن تعفى الناقل كلياً أو جزئياً حسب ما تكون الحالة.<sup>25</sup>

بناء على ذلك، نقسم هذا المبحث إلى المطالب التالية:

المطلب الأول- مسؤولية الناقل عن الوفاة أو الإصابة البدنية للراكب والتي حدثت نتيجة لـ "حادث بحري".

المطلب الثاني- مسؤولية الناقل عن الوفاة أو الإصابة البدنية للراكب والتي لم تقع نتيجة لـ "حادث بحري".

المطلب الثالث- عبء الإثبات (تعيين من يقع عليه عبء الإثبات)

## المطلب الأول

## مسئولية الناقل عن الوفاة أو الإصابة البدنية للراكب والتي حدثت نتيجة لـ "حادث بحري"

وفقاً للفقرة الأولى من المادة الثالثة من اتفاقية أثينا 2002، يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته البدنية من جراء حادثة بحرية، وذلك بالقدر الذي لا يتجاوز فيه هذا الضرر الواقع على ذلك الراكب عن كل حادثة على حده 250,000 وحدة حسابية (المسئولية مفترضة في هذه الحالة). ويجوز لهذا الناقل أن يدفع مسؤوليته إذا استطاع أن يثبت أن هذه الحادثة قد نجمت عن أسباب معينة ذكرت حصرياً في المادة محل البحث. وفي حالة تجاوز الضرر الحد السابق ذكره، فإن الناقل يكون مسؤولاً كذلك بقدر تجاوز الضرر لهذا الحد (مسئولية قائمة على الخطأ المفترض)،<sup>26</sup> إلا إذا أثبت أن الحادثة البحرية التي سببت الضرر قد وقعت من دون خطأ الناقل أو إهماله.<sup>27</sup>

وكما هو واضح فإن مسؤولية الناقل مفترضة (أي في حالة القدر المحدد فقط) في الحالة محل البحث وهي تتوافر فقط في حالة الوفاة أو حالة الإصابة البدنية للراكب والتي يجب أن تكون ناجمة عن "حادث بحري **shipping incident**"،<sup>28</sup> وفي حدود القدر المنصوص عليه في هذه الفقرة. وتعريف "الحادث البحري" منصوص عليه في الفقرة (أ) من الفقرة الخامسة من المادة الثالثة من معاهدة 2002. ونص هذه الفقرة على النحو التالي:

"(أ) يعني "الحادث البحري" غرق السفينة أو تصادمها أو جنوحها، أو وقوع انفجار أو حريق على متن السفينة، أو وجود عيب في السفينة."<sup>29</sup>

وفيما يلي نوضح المقصود بالمصطلحات الواردة في هذا التعريف:<sup>30</sup>

**غرق السفينة shipwreck of the ship** : يشير إلى تحطم السفينة نتيجة لأحد الأسباب التالية: عاصفة أو جنوح أو الاصطدام بصخور أو سبب مشابه و الذي يكون من نتيجته غرق السفينة كلية أو تحطمها أو إصابتها بإصابات بالغة لا ينفع معها أي إصلاح.

**انقلاب السفينة capsizing of the ship**: هو حادث قد لا يترتب عليه ضرر للسفينة، ولكن يتمثل في انقلاب السفينة بحيث يكون سطحها أسفل مستوى المياه. ولنا أن نساءل هنا عما إذا كان هذا المصطلح يشمل الحالة التي يحدث فيها انحراف كبير لجسم السفينة إلى أسفل مستوى المياه، ولكن لا يصل إلى درجة الانقلاب؛ حيث تحدث خلالها حالات وفاة أو إصابات بدنية للركاب، ثم ترجع السفينة إلى وضعها الطبيعي بعد ذلك. ونرى أن تعريفنا لانقلاب السفينة يشمل تلك الحالة أيضا.<sup>31</sup>

**جنوح السفينة stranding of the ship**: انتهاء السفينة إلى مياه ضحلة مالت فيها والتصقت بالأرض فلم تستطع أن الابحار مرة أخرى." والمهم هنا أن يسفر عن جنوح السفينة حدوث وفاة لأحد الركاب أو إصابته البدنية.

**تصادم السفينة collision of the ship**: ارتطام أو اصطدام بين سفينتين أو أكثر. وقد يشمل أيضا ارتطام السفينة بشيء أو كائن ثابت، مثل رصيف الميناء أو جسر في الميناء. وتجدر الإشارة إلى أنه لو تمت الإشارة- في سبيل توضيح المقصود بهذا المصطلح هنا- إلى معاهدة التصادم 1910، وإلى معاهدة الاختصاص المدني في الموضوعات المتعلقة بالتصادم 1952، لكان المقصود هو التصادم الحاصل بين سفينتين فقط.<sup>32</sup>

**انفجار أو حريق في السفينة explosion or fire in the ship**: والإشارة إلى انفجار أو حريق "في السفينة" يفيد أن أحدهما قد يحدث بطريقة مباشرة للسفينة ذاتها أو لحمولتها.<sup>33</sup> ولا يهمنا مدى خطورة الحادث هنا ولكن المهم هنا هو أن الانفجار أو الحريق قد ترتب عليه وفاة واحد أو أكثر من الركاب أو حدوث إصابات بدنية لواحد أو أكثر منهم.<sup>34</sup>

عيب في السفينة **defect in the ship**: نرى أن استخدام هذا المصطلح كان مقصودا. حيث إنه يتعين التمييز بين العناصر الملاحية والعناصر ذات الطابع الفندقية للسفينة وذلك لأجل استبعاد هذه العناصر الأخيرة من مضمون " الحادث البحري".<sup>35</sup> ويلاحظ أن مصطلح "عيب في السفينة" تم تعريفه في الفقرة (ج) من الفقرة الخامسة من المادة الثالثة من معاهدة أثينا لعام 2002، على خلاف معاهدة أثينا لعام 1974.<sup>36</sup> وتجري هذه الفقرة على النحو التالي: " (ج) يعنى 'عيب في السفينة' أي سوء أداء (فشل) أو عطل أو عدم امتثال لانظمة أو لوائح السلامة المعمول بها فيما يتعلق بأي جزء من السفينة أو معداتها يستخدم في إجلاء الركاب وصعودهم ونزولهم، أو يستخدم في الدفع، والتوجيه، وسلامة الملاحة، والإرساء بالربط، والإرساء على مخطاف، وترك الرصيف أو مكان الإرساء على مخطاف، أو للحد من الأضرار بعد الغمر، أو تشغيل أوناش قوارب الطوارئ".<sup>37</sup>

وتحتوى هذه الفقرة على ثلاث حالات و هي: سوء أداء (أو فشل) أو عطل (أو خلل) أو عدم الامتثال لأنظمة السلامة المعمول بها فيما يتعلق بأي جزء من السفينة أو معداتها.<sup>38</sup> ويكون ذلك مرتبطا عند استخدامها للأغراض التالية:

- للهروب أو الإخلاء من الحريق أو صعود ونزول الركاب، أو
- لتسيير أو توجيه، الملاحة الآمنة أو رسو، أو وصول أو ترك الرصيف أو مرسى أو السيطرة على الضرر بعد الفيضانات أو الغمر، أو
- لإطلاق الأجهزة المنقذة للحياة.

وفيما يتعلق بمسئولية الناقل وعلاقتها بقيمة المطالبة، نلاحظ أنه إذا كانت قيمة هذه المطالبة أقل من 250,000 وحدة حسابية، فإن مسئولية الناقل تكون مشددة، أي يسأل في هذه الحالة بمجرد إثبات أن وفاة الراكب أو إصابته البدنية كانت ناتجة عن "حادث بحري". وحتى مع هذه المسئولية المشددة، يظل الناقل مسئولا فقط عن "الضرر الناجم عن الحوادث التي وقعت في أثناء عملية النقل"، وعبء إثبات ذلك، ومدى الضرر، يقع على المدعى، وهذا ما تنص عليه الفقرة السادسة من المادة الثالثة.<sup>39</sup>

وهذا شرط منطقي ومعقول حيث يتعين على المدعي إظهار أنه قد تعرض لأضرار، وأن هذه الأضرار قد وقعت أثناء النقل، وذلك من أجل أن تشمل المعاهدة.

ويمكن للناقل أن يعفى من المسؤولية وفقاً للنظام الجديد المتضمن في معاهدة عام 2002 إذا ما استطاع أن يثبت أن

الحادث:<sup>40</sup>

"(أ) نتج عن عمل من أعمال الحرب أو الاقتتال أو الحرب الأهلية أو العصيان، أو عن ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي، ولا مفر منها ولا يمكن مقاومتها؛ أو

(ب) كان سببه بصفة كلية فعل أو امتناع عن فعل وقع بقصد التسبب في حصول الحادث من قبل طرف ثالث."<sup>41</sup>

أما إذا كانت المطالبة تتجاوز 250,000 وحدة حسابية، فإن مسؤولية الناقل تكون قائمة على "الخطأ المفترض". وهذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة الثالثة من معاهدة 2002 بنصها على: "وإذا ما

تجاوز حد الضرر الحد المبين أعلاه، كان الناقل مسؤولاً كذلك بقدر تجاوز الضرر لهذا الحد، ما لم يثبت الناقل أن الحادث الذي تسبب في الضرر قد حدث من دون خطأ أو إهمال الناقل."<sup>42</sup> ونصت الفقرة (ب) من الفقرة الخامسة من المادة الثالثة على أن "خطأ أو إهمال الناقل" يشمل خطأ أو إهمال العاملين لدى الناقل، طالما كانوا يتصرفون في نطاق عملهم."<sup>43</sup> وهذا هو نفس نقل عبء الإثبات المتعلق بالوفاة أو الإصابة البدنية الناجمة عن "الحادث البحري" (على الرغم من أن هذا المصطلح لم يتم استخدامه صراحة) في الفقرة الثالثة من المادة 3 من معاهدة عام 1974.

وتجدر الإشارة إلى المادة الثالثة من معاهدة 1974 والتي تتضمن - في فقراتها الأولى - المعيار العام للمسؤولية عن "الأضرار التي لحقت نتيجة الوفاة أو الإصابة الشخصية لراكب أو فقدان أو تلف الأمتعة." وهذا المعيار هو "خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه وهم يعملون في نطاق وظائفهم."<sup>44</sup> وبموجب الفقرة الثانية من المادة الثالثة<sup>45</sup> ذاتها يتحمل المدعي (ورثة المتوفى أو المصاب في بدنه) عبء إثبات خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه. و يتحمل أيضاً عبء إثبات مدى

الخسارة أو الضرر.<sup>46</sup> ويفترض خطأً أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه العاملين ضمن نطاق وظائفهم، إذا كانت الوفاة أو الإصابة الشخصية للركاب أو كان فقدان أو تلف أمتعة القمرة قد نشأت من أو تعلقت بغرق السفينة أو التصادم أو جنوح أو انفجار أو حريق أو عيب في السفينة، ما لم يستطع الناقل إثبات العكس.<sup>47</sup>

## المطلب الثاني

### المسئولية عن الوفاة أو الإصابة البدنية للراكب التي لم تقع نتيجة " حادث بحري "

تنص الفقرة الثانية من المادة الثالثة من معاهدة أثينا 2002 على المسئولية القائمة على الخطأ واجب الإثبات فيما يتعلق بالوفاة أو الإصابة البدنية للراكب والتي لم يكن سببها الحادث البحري، وفي هذه الحالة يكون عبء الإثبات على المدعي.<sup>48</sup> حيث نصت على أن:

" يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته البدنية والذي لم ينشأ عن حادثة بحرية، إذا كانت الحادثة التي سببت الضرر تعزى إلى خطأ الناقل أو إهماله. ويقع عبء إثبات الخطأ أو الإهمال على عاتق المدعي."<sup>49</sup> وتحدد الإشارة إلى أن هذا هو نفس ما هو منصوص عليه

في الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من معاهدة 1974، مع ملاحظة أنها خاضعة الآن للحد العام الأعلى (400,000 وحدة حسابية) المنصوص عليه في المادة السابعة من معاهدة 2002.

وبناء على ذلك يتحمل المدعي (ورثة المتوفى أو المصاب في بدنه حسب الحالة) عبء إثبات خطأ أو إهمال الناقل أو العاملين لديه، ويتحمل أيضاً عبء إثبات مدى الخسارة أو الضرر.<sup>50</sup> فمن المعقول أن يطلب من المدعي إظهار أنه قد تعرض لأضرار، وأن هذه الأضرار قد وقعت أثناء النقل، وذلك حتى يكون له الحق في المطالبة بالتعويض.<sup>51</sup> ويمكن القول بأن هذه الفقرة من المادة الثالثة تطبق على أية حادثة تقع لراكب على سفينة ولم تكن ناتجة عن " حادث بحري " وفقاً للتعريف السابق إيضاحه.

## المطلب الثالث

## عبء الإثبات (تحديد من يقع عليه عبء الإثبات)

## معاهدة أئينا لعام 2002:

وفقا للفقرة السادسة من المادة الثالثة،<sup>52</sup> يقع على المدعي - الذى قد يكون أحد أقرباء الراكب المتوفي أو الراكب الذى أصيب - اثبات أن الوفاة قد حدثت أثناء النقل، أو في حالة ما إذا حدثت بعد

النزول من السفينة أنها كانت نتيجة لإصابة حصلت أثناء النقل وأيضا طبيعة الإصابة ومدى الخسارة التبعية. وإذا كانت الوفاة أو الإصابة البدنية قد حدثت نتيجة لـ " حادث بحري " فيكون للمدعى أن يستفيد من النظام الخاص بالمسئولية المطبق في هذه الحالة، وهنا عليه أن يثبت أن " الحادث البحري " كان السبب وراء الوفاة أو الإصابة البدنية.

ويختلف عبء الإثبات بالنسبة للناقل وفقا لما كانت الخسارة لا تتجاوز 250,000 وحدة حسابية أم تزيد عن هذا الحد. ففي الحالة الأولى يعفى الناقل من المسئولية إذا ما استطاع أن يثبت أن الوفاة أو الإصابة البدنية كانت نتيجة أحد الأسباب المذكورة في الفقرة الأولى من المادة الثالثة (فعل من أفعال الحرب أو الاقتتال أو الحرب الأهلية أو العصيان أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي، ولا مفر منها ولا يمكن مقاومتها، أو فعل أو امتناع عن فعل وقع بقصد التسبب في حصول الحادث من قبل طرف ثالث).

أما في الحالة الثانية، فعليه أن يثبت أن الحادثة قد وقعت من دون خطأ أو إهمال منه. ويفهم من هذه الصياغة أنه في حالة خطأ الناقل المساهم فإنه يكون مسئولاً عن كل الخسارة.<sup>53</sup>

وفي حالة ما إذا الحادث لم يكن نتيجة لـ " حادث بحري " فان عبء الإثبات يكون على الطرف الآخر. وبعبارة أخرى يكون على المدعى أن يثبت خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه. وتحديد من عليه عبء الإثبات، والذي يمكن تأسيسه على

حقيقة أن الحوادث التي لا يمكن تصنيفها كـ"الحوادث البحرية"، بصفة خاصة الحوادث التي تقع على سفن الرحلات البحرية السياحية، تتعلق بهذه الرحلات وأن الركاب لهم الحرية في التحرك في الأماكن العامة والسلام والمساعد وحمامات

السباحة وغرف الطعام وغير ذلك من الأماكن التي يرتادها الركاب بحرية كاملة.<sup>54</sup> ولا يخفى على أحد أن هذه التحركات

تتضمن مسؤولية ذاتية وحرية اتخاذ قرارات من جانب هؤلاء الركاب.<sup>55</sup>

إن الفقرة الثامنة من المادة الثالثة تنص على أن افتراضات الخطأ أو الإهمال من طرف أو تحديد عبء الإثبات على طرف ما

لا يمنع اعتبار أو النظر في الأدلة التي تعتبر في صالح هذا الطرف.<sup>56</sup> وتقوم المحكمة المختصة بتقدير الأدلة المقدمة إليها من قبل

الأطراف لتدعيم مطالبهم أو دفاعهم، وهي في عملها هذا تأخذ في الاعتبار القواعد المتعلقة بتحديد من يقع عليه عبء

الإثبات.

### القانون البحري القطري

تنص الفقرة الثانية من المادة 179 من القانون البحري القطري على أنه:

" ويسأل الناقل عن وفاة المسافر أو إصابته بمرض أثناء السفر إلا إذا أثبت الناقل أن الوفاة أو الإصابة نشأت بسبب أجنبي

عنه. ويقع باطلاً كل اتفاق على إعفاء الناقل من هذه المسؤولية أو تحديدها مقدماً بمبلغ جزائي."

ويتضح لنا من هذا النص أن التزام الناقل بسلامة الراكب وفقاً للقانون القطري هو التزام بتحقيق نتيجة.<sup>57</sup> وتمثل هذه

النتيجة في توصيل الراكب سليماً معافى إلى جهة الوصول.<sup>58</sup> وأن الناقل يظل مسئولاً عن وفاة الراكب أو إصابته البدنية التي

تحدث أثناء السفر إلا إذا استطاع الناقل أن يثبت أن الوفاة أو الإصابة البدنية نشأت عن سبب أجنبي لا يد له ولا لئابه ولا

لتابعيه فيه.<sup>59</sup> بعبارة أخرى، تقوم مسؤولية

الناقل وفقاً للقانون القطري بمجرد عدم تحقيق النتيجة وثبوت وقوع الحادث الذي نتج عنه الضرر.<sup>60</sup> فلا يقبل من الناقل إثبات أنه بذل جهده وتوخي الحيطة في تنفيذ ما التزم به. ولكن يبرأ من المسؤولية إذا استطاع إثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب (المضروب) أو خطأ الغير.

ووفقاً للقانون البحري القطري يقع باطلاً كل اتفاق على إعفاء الناقل من هذه المسؤولية أو تحديدها مقدماً بمبلغ جزائي. وهذا مقرر لمصلحة الراكب، حيث في حالة ما إذا كان هناك اتفاق يقضى بإعفاء الناقل أو تحديد مسؤوليته بمبلغ جزائي، فإن هذا الاتفاق يقع باطلاً ولا يعتد به.

## المبحث الثاني

### مسئولية الناقل عن الضرر الناتج عن فقدان أو تلف الأمتعة

#### تقسيم:

سنقسم هذا المبحث الى المطالب الآتية:

المطلب الاول: أساس المسؤولية

المطلب الثاني: حساب التعويض

المطلب الثالث: مسؤولية الناقل عن فقدان الاشياء الثمينة

المطلب الرابع: القانون البحري القطري

#### المطلب الأول

#### أساس المسؤولية

تؤسس مسؤولية الناقل هنا على الخطأ المفترض في حالات معينة وعلى الخطأ واجب الإثبات في حالات أخرى. ففيما يتعلق بأمثلة القمرة،<sup>61</sup> ووفقاً للفقرة الثالثة من المادة الثالثة من معاهدة 2002،<sup>62</sup> فإن المسؤولية تقوم بداية على "الخطأ واجب الإثبات"، حيث يسأل الناقل عن فقدان أو تلف أمتعة القمرة إذا كانت الحادثة التي سببت الضرر تعزى إلى خطأ الناقل أو إهماله. وتؤسس على "الخطأ المفترض"، أي يفترض خطأ أو إهمال الناقل في حالة ما إذا كان الضرر قد نجم عن حادثة بحرية. وبناء على ذلك، فإن تحديد عب الإثبات يختلف حسب ما إذا كان فقدان أو تلف الأمتعة يرجع إلى سبب من أسباب "الحادث البحري" أم لا. فإذا كان فقدان الأمتعة أو تلفها يرجع إلى واحد من هذه الأسباب، فإن الخطأ يفترض في جانب الناقل. ولكن يجب على المدعى أن يثبت أن الفقدان أو التلف كان راجعاً إلى "الحادث البحري".

وفي جميع الحالات، يجب على الراكب أن يثبت، وفقاً للفقرة السادسة من المادة الثالثة من معاهدة 2002:<sup>63</sup>

أ - الفقدان أو التلف،

ب - أن هذا حدث أثناء النقل، و

ج - أنه يرجع إلى حادثة بحرية.

وفي حالة ما إذا كان فقدان أو تلف الأمتعة لا يرجع إلى سبب من أسباب "الحادث البحري"، فهنا يجب على الراكب أن يثبت أن هذا الفقدان أو التلف يرجع إلى خطأ أو إهمال الناقل أو أحد من مستخدميها.

وفيما يتعلق بفقدان أو تلف الأمتعة الأخرى، خلاف أمتعة القمرة، فتقوم مسؤولية الناقل على الخطأ المفترض، حيث تنص الفقرة الرابعة من المادة الثالثة من المعاهدة<sup>64</sup> على أن يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناجم عن فقدان أو تلف الأمتعة التي لا تندرج في عداد أمتعة القمرة، إلا إذا أثبت الناقل أن الحادثة التي سببت الضرر لا تعزى إلى خطأ الناقل أو إهماله.

وتشمل الأمتعة الأخرى - وفقاً للتعريف الوارد في الفقرة الخامسة من المادة الأولى من المعاهدة - أية سلعة أو مركبة،<sup>65</sup> ويكون الناقل مسؤولاً إلا إذا أثبت الناقل أن الحادث الذي تسبب في الضرر قد وقع من دون خطأ أو إهمال منه. كل هذا هو نفس ما هو منصوص عليه بموجب المادة الثالثة من المعاهدة 1974.<sup>66</sup> ويتعين على الراكب هنا أن يثبت الفقدان أو التلف للأمتعة الخاصة به وأن هذا حدث أثناء عملية النقل.

ووفقاً للفقرة (ج) من الفقرة الثامنة من المادة الأولى وفيما يتعلق بالأمتعة الأخرى غير أمتعة القمرة، فإن النقل يشمل "الفترة الممتدة من وقت تسلمها من قبل الناقل أو أجيده أو وكيله على الشاطئ أو على متن السفينة وحتى وقت إعادة تسليمها من قبل الناقل أو أجيده أو وكيله".<sup>67</sup>

وفيما يتعلق بالمركبات التي عادة ما يقودها ملاكها إلى السفينة تحت إشراف مسؤولي السفينة، فإنها تقف أو تركن بواسطة ملاكها في الأماكن المخصصة لها في السفينة. ولذلك فإن علي الناقل أن يحدد الحادث الذي تسبب في فقدان أو التلف و عليه أيضاً أن يثبت عدم وجود خطأ أو إهمال سواء من جانبه أو جانب أحد من مستخدمييه.<sup>68</sup>

وجدير بالذكر أنه في حين أن هناك إشارة واضحة في تعريف "النقل" إلى تسليم و إعادة تسليم الأمتعة من قبل الناقل أو أحد مستخدمييه أو وكيله، فإن الفقرة الخامسة من المادة الثالثة تنص على أنه- فيما يتعلق بأغراض هذه المادة فإن "خطأ أو إهمال الناقل" يشمل خطأ أو إهمال مستخدمييه (العاملين) "الذين يعملون في نطاق وظيفتهم"، مع عدم الإشارة إلى وكلاء الناقل. من هنا يثور التساؤل عن مسئولية الناقل عن خطأ أو إهمال وكيله. ونرى أن الناقل يكون مسئولاً عن ذلك، وإلا فإنه لا يكون مسئولاً عن فقدان أو تلف الأمتعة الذي يقع بعد تسليمها من قبل الوكيل. ويؤكد هذا الرأي أن الناقل يكون مسئولاً- وفقاً للفقرة الثانية من المادة الرابعة- عن الأفعال أو الامتناع عن الأفعال التي تقع من الناقل المنفذ أو من قبل مستخدمييه أو وكلائه. ويعضد هذا الرأي أيضاً أن هناك إشارات واضحة لكل من مستخدمي الناقل ووكلائه في المواد 11 و 12 و 13 من المعاهدة.<sup>69</sup>

## المطلب الثاني

### حساب التعويض

لا تتضمن المعاهدة نصوصاً تتعلق بطرق حساب التعويض الواجب دفعه عند فقد أو تلف الأمتعة.<sup>70</sup> وهذا الأمر مفهوم وواضح على أساس أن أمتعة الركاب تحتوي على متعلقاتهم الشخصية وهذه تختلف من راكب إلى آخر ولذلك فإن عملية التحديد أو التقييم تكون صعبة من الناحية العملية.<sup>71</sup> ومع ذلك يوجد نص يتعلق بتأخير إعادة تسليم الأمتعة إلى الراكب وهو نص الفقرة السابعة من المادة الأولى. فوفقاً لهذه الفقرة، فإن فقد أو تلف الأمتعة يشمل الخسائر النقدية الناجمة عن عدم إعادة تسليم الأمتعة إلى الراكب خلال فترة معقولة بعد وصول السفينة التي كانت الأمتعة، أو كان من المفترض أن تكون على متنها.<sup>72</sup> مع ملاحظة مهمة أن ذلك يتعين ألا أن يتضمن التأخير الناجم عن النزاعات العمالية.<sup>73</sup> وتشتمل الخسائر النقدية مصاريف شراء الملابس وغير ذلك من أدوات التزين اليومية التي يحتاجها الشخص العادي والتي تشتري بدلاً من الأشياء المماثلة والتي تتواجد في الأمتعة التي تأخر

إعادة تسليمها إلى الراكب.<sup>74</sup> ولا يكون الناقل مسؤولاً في حالة ما إذا كان التأخير يرجع إلى النزاعات العمالية.

### المطلب الثالث

#### مسئولية الناقل عن فقدان الأشياء الثمينة

وفقاً للمادة الخامسة من معاهدة أئينا لعام 2002 " لا يكون الناقل مسؤولاً عن أي فقد أو تلف يلحق بالنقود أو الأوراق المالية القابلة للتداول أو الذهب أو الفضيّات، أو المجوهرات، أو الحلّي، أو التحف الفنية، أو غيرها من الأشياء الثمينة، إلا إذا كانت مثل هذه الأشياء الثمينة قد أودعت لدى الناقل للغرض المتفق عليه وهو حفظها..."<sup>75</sup>

وعادة ما تكون مسؤولية هذه الأشياء<sup>76</sup> على الراكب، إلا إذا كانت قد سلمت إلى الناقل لحفظها. وفي حالة تسليمها إلى الناقل لحفظها، فإن الناقل يكون مسؤولاً في نطاق الحدود المنصوص عليها في الفقرة الثالثة من المادة الثامنة<sup>77</sup> وهي 3,375 وحدة حسابية، إلا إذا كان قد أتفق على حد أعلى من هذه الحدود وفقاً للشروط المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة العاشرة من المعاهدة.

### المطلب الرابع

#### القانون البحري القطري

تنص الفقرة الثانية من المادة 168 من القانون البحري القطري على أنه: "وتحول تذكرة المسافر الحق في نقل أمتعته الشخصية بالقدر الذي يحدده الاتفاق أو العرف." ونرى أن التزام الناقل يشمل ليس فقط نقل الراكب إلى وجهته المقصودة بل أيضاً أمتعته.

وتجدر الإشارة إلى أن هناك ثلاثة أنواع من أمتعة المسافر هي الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة والأمتعة المودعة. ويمكن تعريف الأخيرة بأنها "أمتعة غير مسجلة، يقوم المسافر بإيداعها عند الريان أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع في السفينة، وعادة ما تشمل الأشياء الثمينة كالمجوهرات."<sup>78</sup> أما الأمتعة المسجلة فيقصد بها الأمتعة التي يسلمها المسافر للناقل أو من ينوب عنه مقابل إيصال وتسجيل في دفتر خاص.<sup>79</sup> وتعد من الأمتعة المسجلة السيارات وغيرها من المركبات التي يسلمها المسافر إلى الناقل لنقلها معه على السفينة.<sup>80</sup> وهذه الأمتعة لا تخضع لرقابة مالكها حيث إنها توضع في العنابر المخصصة لها، وهي كذلك تشبه البضائع.<sup>81</sup>

وتحدر الإشارة إلى أن المشرع القطري نص على سريان أحكام عقد نقل البضائع بالبحر على نقل الأمتعة وذلك حسبما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 180 من القانون البحري القطري بقولها: "يخضع نقل أمتعة المسافر لجميع الأحكام الخاصة بنقل البضائع إذا حرر ايصالاً بشحنها."<sup>82</sup> وبناء على ذلك يمكن

القول إنه يوجد - بجانب العقد الأصلي هنا - عقد آخر تبعية بنقل الأمتعة تسرى بشأنه أحكام عقد نقل البضائع بحراً.<sup>83</sup> وفيما يتعلق بالأمتعة غير المسجلة، فيقصد بها الأمتعة التي يحتفظ بها المسافر. وعادة ما تشمل المتعلقات المهمة للراكب أو التي قد يستخدمها استخداماً شخصياً خلال فترة السفر. وقد عالج المشرع القطري هذه الحالة في المادة 180. وقد نصت الفقرة الثانية من هذه المادة على أنه "أما إذا بقيت الأمتعة في حراسة المسافر ولم يحرر إيصالاً بشحنها فلا يكون الناقل مسؤولاً عن هلاكها أو تلفها ما لم يثبت المسافر أن الهلاك أو التلف نشأ بفعل الناقل أو أحد تابعيه أو من ينوب عنه. ويقع باطلاً كل اتفاق على غير ذلك."<sup>84</sup>

ويتضح من الفقرة الثانية من المادة 180 من القانون البحري القطري أن مسئولية الناقل عن الأمتعة غير المسجلة تؤسس على فكرة الخطأ واجب الإثبات.<sup>84</sup> فحتى يحكم بالتعويض، يستلزم إثبات أن هلاك هذه الأمتعة أو تلفها يرجع إلى خطأ الناقل أو من ينوب عنه أو تابعيه،<sup>85</sup> كما لو سرقوا محتويات الحقيبة أو حاولوا فتحها فأتلفوها.<sup>86</sup> فالناقل يلتزم ببذل عناية بخصوص هذه الأمتعة.<sup>87</sup>

## المبحث الثالث

### الناقل المنفذ

يعرف الناقل المنفذ على أنه أي شخص آخر غير الناقل، قد يكون هو مالك السفينة، أو مستأجرها، أو متعهدها، ينفذ فعلياً كل عملية النقل أو جانباً منها.<sup>88</sup> وقد أضافت معاهدة عام 2002 فقرة

جديدة تعرف بها ما يقصد بـ "الناقل الذي ينفذ فعلياً كل عملية النقل أو جانباً منها." فوفقاً لهذه الفقرة يعرف هذا الناقل

بأنه "الناقل المنفذ، أو هو الناقل بالقدر الذي ينفذ فيه فعلياً عملية النقل."<sup>89</sup>

وتنفيذ عقد النقل بواسطة واحد أو أكثر من الناقلين الفرعيين **subcarriers** تحكمه القواعد المنصوص عليها في المادة الرابعة من معاهدة 2002. ونص هذه المادة كالاتي:

1" عندما يعهد بتنفيذ النقل أو جانب منه إلى ناقل منفذ، فإن الناقل يظل مع ذلك مسؤولاً عن عملية النقل بأكملها وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية. وإلى جانب ذلك، فإن الناقل المنفذ سيكون خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية وامتتاعاً بها فيما يتعلق بالجانب الذي ينفذ من عملية النقل.

2. يكون الناقل، فيما يتصل بعملية النقل التي يؤديها الناقل المنفذ، مسؤولاً عن كل ما يقدم عليه أو يحجم عنه هذا الناقل المنفذ أو أجرأؤه أو وكلاؤه العاملون في نطاق وظائفهم.

3. لا يتأثر الناقل المنفذ بأية اتفاقية خاصة يضطلع الناقل بموجبها بالتزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية أو بأية إعفاءات من حقوق تمنحها هذه الاتفاقية ما لم يوافق على ذلك صراحة وكتابة.

4. تكون مسؤولية الناقل والناقل المنفذ، حيثما يكونان مسؤولين معا وفي حدود ذلك، مسؤولية تضامنية مشتركة.

5. ليس هناك في هذه المادة ما يخل بأي حق من حقوق الرجوع بين الناقل والناقل المنفذ."

ويفهم من هذه النصوص أن الناقل (الأصلي أو الناقل المتعاقد) يظل مسؤولاً عن عملية النقل بأكملها، وتعطى هذه المادة، خاصة الفقرة الرابعة منها، أيضاً حقاً للراكب أن يرفع دعوى ضد الناقل المنفذ. ونستنتج منها أيضاً أنه طالما يجوز للراكب أن يرفع مثل هذه الدعوى ضد الناقل المنفذ، فإن هذا الأخير يستطيع أن يتمسك بالدفع التي يجوز للناقل الأصلي أن يتمسك بها لدفع مسؤوليته، فيستطيع مثلاً -حسب ما سنوضحه تفصيلاً بعد قليل- أن يتمسك بأن الحادث البحري الذي تسبب في الضرر قد وقع نتيجة عمل من أعمال الحرب أو الاقتتال.

## الفصل الثاني

### حالات الإعفاء من المسؤولية وفقاً لمعاهدة أثينا لعام 2002

## تمهيد و تقسيم:

وفقاً لمعاهدة 2002، يمكن إعفاء الناقل أو الناقل المنفذ أو مستخدم الناقل أو وكلائه من المسؤولية عن الضرر الواقع على أحد الركاب في حالة وفاته أو إصابته البدنية أو فقد أو تلف أمتعته، إذا ما تمكن هؤلاء من إثبات وجود أسباب معينة نصت عليها الاتفاقية.<sup>90</sup> بالإضافة إلى ذلك تضمنت المعاهدة مدداً معينة يجب رفع دعوى المسؤولية قبل انقضائها، فإذا لم تؤخذ في الاعتبار فإن الدعوى لا تقبل.

وبناء على ذلك، نقسم هذا الفصل إلى المباحث الثلاثة التالية:

## المبحث الأول- حالات الإعفاء من المسؤولية المقررة للناقل والناقل المنفذ وفقاً لمعاهدة أثينا لعام 2002

المبحث الثاني- حالات الإعفاء من المسؤولية المقررة لغير الناقل (مستخدمي الناقل ووكلائه) وفقاً لمعاهدة أثينا لعام 2002

المبحث الثالث- أحكام التقادم وفقاً لمعاهدة أثينا لعام 2002

## المبحث الأول

## حالات الإعفاء من المسؤولية المقررة للناقل والناقل المنفذ وفقاً لمعاهدة أثينا لعام 2002

## تمهيد و تقسيم:

في سبيلنا لإيضاح الدفوع التي يجوز للناقل ( أو للناقل المنفذ) أن يتمسك بها لدفع مسؤوليته عن الضرر الذي قد يصيب الراكب أو أمتعته، سنقوم بالفرقة بين ما إذا كان الضرر قد وقع على الراكب نفسه (الوفاة أو الإصابة البدنية) أو لأمتعته. ولكن قبل ذلك تجدر الإشارة إلى الفقرة الرابعة من المادة الرابعة والتي تمنح الراكب حقاً لرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل المنفذ.<sup>91</sup> ويعني هذا أن الناقل المنفذ يستطيع أن يتمسك بالدفوع التي يجوز للناقل الأصلي أن يتمسك بها لدفع مسؤوليته،

فيستطيع مثلاً أن يتمسك بأن الحادث البحري الذي تسبب في الضرر قد وقع نتيجة عمل من أعمال الحرب أو الاقتتال أو الحرب الأهلية أو العصيان.<sup>92</sup>

## المطلب الأول

### الإعفاء من الضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته البدنية

فيما يتعلق بالدفع التي يجوز للناقل (وأيضاً للناقل المنفذ) أن يتمسك بها من أجل المطالبة بإعفائه من المسؤولية عن الضرر الذي وقع نتيجة وفاة الراكب أو إصابته البدنية، يجب التفرقة بين فرضين أساسيين:

أولاهما- أن يكون الضرر قد نتج عن "حادث بحري"،<sup>93</sup> وهنا تجدر التفرقة بين حالتين:

الحالة الأولى: إذا كان الضرر (الوفاة أو الإصابة البدنية للراكب) الواقع لا يتجاوز 250,000 وحدة حسابية للراكب

الواحد عن أي حادث على حدة، فهنا يجوز للناقل أن يدفع مسؤوليته بإثبات أن "الحادث البحري" قد:

"(أ) نتج عن عمل من أعمال الحرب أو الاقتتال أو الحرب الأهلية أو العصيان، أو عن ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي،

ولا مفر منها ولا يمكن مقاومتها؛<sup>94</sup> أو

(ب) كان سببه بصفة كلية فعل أو امتناع عن فعل وقع بقصد التسبب في حصول الحادث من قبل طرف ثالث."<sup>95</sup>

وتجدر الإشارة إلى أن هذا الاستثناء (الحالة الأولى) يعد مألوفاً إلى حد ما في القوانين التي تحكم المسؤولية.<sup>96</sup> فهو شبيه

بالاستثناء الخاص بالمسؤولية عن التلوث النفطي الوارد في المادة 155 من قانون الملاحة التجارية الإنجليزي لعام 1995.<sup>97</sup>

ويعتبر الاستثناء الوارد في معاهدة أثينا لعام 2002 ضيقاً في مداه، فهو محدد بمحدود كثيرة وليس متعلقاً "بافتراض المسؤولية"

فقط.<sup>98</sup>

الحالة الثانية: حالة تجاوز المطالبة 250,000 وحدة حسابية:

أما إذا كانت المطالبة تتجاوز 250,000 وحدة حسابية، فإن الناقل قد يعفى من المسؤولية إذا ما استطاع أن يثبت أن الحادث الذي تسبب في الضرر (الوفاة أو الإصابة البدنية) قد حدث من دون خطأ أو إهمال منه. وهذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة الثالثة من معاهدة 2002 بنصها على: "وإذا ما تجاوز حد الخسارة الحد المبين أعلاه (250,000 وحدة حسابية)، كان الناقل مسؤولاً كذلك بقدر تجاوز الضرر لهذا الحد، ما لم يثبت الناقل أن الحادث الذي تسبب في الضرر قد حدث من دون خطأ أو إهمال

الناقل." و نصت الفقرة (ب) من الفقرة الخامسة من المادة الثالثة على أن "خطأ أو إهمال الناقل" يشمل خطأ أو إهمال العاملين لدى الناقل، طالما كانوا يتصرفون في نطاق عملهم.<sup>99</sup>

وتجدر الإشارة إلى أن الناقل قد يلجأ إلى التمسك بأن الضرر كان نتيجة حادث وقع من دون خطأ أو إهمال منه وذلك من أجل الحصول على إعفاء من المسؤولية في حالة ما إذا لم يستطع أن يأتي بأي دليل مطلوب لتبرئة ساحته فيما يتعلق بالجزء الأول من المطالبة.<sup>100</sup>

### ثانيهما - ألا يكون الضرر ناتجاً عن "حادث بحري"

إذا كانت الوفاة أو الإصابة البدنية لأحد الركاب لم تحدث نتيجة لـ "حادث بحري"، فإن الناقل يعفى من مسؤوليته إذا لم يستطيع المدعي (الراكب أو أحد ورثته) أن يثبت أن الحادثة التي سببت الضرر كانت نتيجة خطأ أو إهمال الناقل. وهذا ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة الثالثة من معاهدة أثينا لعام 2002: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته البدنية والذي لم ينشأ عن حادث بحري، إذا كانت الحادثة التي سببت الضرر تعزى إلى خطأ الناقل أو إهماله. ويقع عبء إثبات حدوث الخطأ أو الإهمال على عاتق المدعي." وهذا شرط منطقي ومعقول حيث يتعين على المدعي إظهار أنه قد تعرض لأضرار، وأن هذه الأضرار قد وقعت أثناء النقل، وذلك من أجل أن تشمل المعاهدة.

### المطلب الثاني

## الاعفاء من الضرر الناجم عن فقد أو تلف أمتعة الراكب

وفيما يتعلق بإمكانية إعفاء الناقل من المسؤولية الناجمة عن فقدان أو تلف أمتعة الراكب، فينبغي التمييز بين الفرضين

التاليين:

الضرر الناتج عن فقدان أو تلف أمتعة القمرة

- الضرر الناجم عن فقدان أو تلف الأمتعة الأخرى.

### الفرض الأول- الضرر الناتج عن فقدان أو تلف أمتعة القمرة:

في هذا الصدد ينبغي التفرقة بين حالتين:

**أولاهما-** أن يكون الضرر الناتج عن فقدان أو تلف أمتعة القمرة قد حدث نتيجة لحادث بحري: فوفقاً للفقرة الثالثة من

المادة الثالثة من معاهدة 2002، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا استطاع أن يثبت أن فقدان الأمتعة أو تلفها لا يرجع إلى واحد من

أسباب "الحادث البحري". ذلك لأن المعاهدة تفترض الخطأ أو الإهمال في جانب الناقل إذا كان الضرر الواقع قد حدث نتيجة

لـ "حادث بحري". وعليه فإن الناقل يكون مسؤولاً، إذا استطاع المدعى (الراكب) أن يثبت، وفقاً للفقرة السادسة من المادة الثالثة

من معاهدة عام 2002، أن الضرر المتمثل في فقدان أو تلف الأمتعة قد حدث أثناء النقل وأنه يرجع إلى حادث بحري.

**ثانيهما-** أن يكون الضرر الناتج عن فقدان أو تلف أمتعة القمرة لا يرجع إلى حادث بحري:

في حالة ما إذا كان فقدان أو تلف الأمتعة لا يرجع إلى سبب من أسباب "الحادث البحري"، فعلى الناقل هنا أن يثبت أن

هذا الفقدان أو التلف لا يرجع إلى خطأ أو إهمال منه.

### الفرض الثاني- الضرر الناجم عن فقد أو تلف الأمتعة الأخرى:

وتشمل الأمتعة الأخرى وفقاً للتعريف الوارد في الفقرة الخامسة من المادة الأولى من المعاهدة - و كما سبق أن أوضحنا - أي سلعة أو مركبة خلاف أمتعة القمرة. ويكون الناقل مسؤولاً إلا إذا أثبت هو ( أي الناقل) أن الحادث الذي تسبب في الضرر قد وقع من دون خطأ أو إهمال منه. كل هذا هو نفس ما هو منصوص عليه بموجب الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من معاهدة 1974.<sup>101</sup> ويتعين على الراكب هنا أن يثبت فقدان أو التلف للأمتعة الخاصة به وأن هذا حدث أثناء عملية النقل.

وكما سبق أن ذكرنا فإن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يحدث بالمركبات التي عادة ما يقودها ملاكها إلى السفينة تحت إشراف مسؤولي السفينة وتقف أو تركن بواسطة ملاكها في الأماكن المخصصة لها في السفينة، إذا استطاع الناقل أن يحدد الحادث الذي تسبب في فقدان أو التلف واستطاع أيضاً أن يثبت عدم وجود خطأ أو إهمال سواء من جانبه أم من جانب أحد من مستخدميها.<sup>102</sup>

## المبحث الثاني

### حالات الإعفاء من المسؤولية المقررة لغير الناقل (مستخدمي الناقل ووكلائه) وفقاً لمعاهدة أثينا لعام 2002

تنص المادة الحادية عشر من معاهدة أثينا لعام 2002 على أنه:<sup>103</sup>

" إذا رفعت دعوى ضد أي مستخدم أو وكيل الناقل أو الناقل المنفذ ناشئة عن الضرر بموجب هذه الاتفاقية، فإنه يحق لهذا المستخدم أو الوكيل، إذا ما أثبت أنه تصرف في نطاق عمله، أن يستفيد من الدفوع وحدود المسؤولية التي يحق للناقل أو الناقل المنفذ الاحتجاج بها في إطار هذه المعاهدة."

فوفقاً لهذا المادة يحق لمستخدم الناقل أو وكيله، في حالة رفع دعوى على أي منهما نتيجة أضرار تغطيتها بنصوص معاهدة أثينا لعام 2002، أن ينتفع من الدفع وحدود المسئولية التي يجوز للناقل أو للناقل المنفذ التمسك بها وفقاً لنصوص هذه المعاهدة. ولكن يجب عليه - أي المستخدم أو الوكيل - أن يثبت أنه تصرف في نطاق عمله.

### المبحث الثالث

#### أحكام التقادم وفقاً لمعاهدة أثينا لعام 2002

##### - تمهيد وتقسيم:

قبل أن نتناول أحكام التقادم التي نصت عليها معاهدة أثينا لعام 2002، علينا أن نبين المقصود بالإخطار الذي يجب أن يقدم من جانب الراكب في حالة فقد أو تلف الأمتعة الخاصة به.

بناء على ذلك، سنقسم هذا المطلب إلى الفرعين التاليين:

المطلب الأول: إخطار فقد أو تلف الأمتعة

المطلب الثاني: أحكام التقادم

المطلب الأول: إخطار فقد أو تلف الأمتعة

أوجبت المعاهدة على الراكب أن يقوم بتقديم إخطار كتابي إلى الناقل أو وكيله في الأحوال التالية:

أ- حالة التلف الظاهر للأمتعة: 1- بخصوص أمتعة القمرة، يجب تقديم الإخطار قبل نزول الراكب أو عند نزوله، 2-

بخصوص جميع الأمتعة الأخرى، يجب تقديم الإخطار قبل موعد إعادة تسليمها أو في هذا الوقت.

ب- في حالة التلف غير الظاهر بالأمتعة أو فقد الأمتعة: يجب تقديم الإخطار في خلال فترة خمسة عشر يوماً من موعد

النزول أو إعادة التسليم أو من التاريخ المحدد لإجراء عملية إعادة التسليم.

وجزاء عدم الامتثال لأحكام هذه المادة هو افتراض - ما لم يتم إثبات العكس - أن الراكب قد تسلم الأمتعة الخاصة به سليمة.<sup>104</sup> ولا يشترط تقديم إخطار كتابي إذا كانت حالة الأمتعة وقت التسليم موضع معاينة أو تفتيش مشتركين.<sup>105</sup> ويلاحظ أن المعاهدة لا تشترط تقديم إخطار في حالة الإصابة البدنية للمسافر أو في حالة وفاته (عن طريق أحد أقربائه).

### المطلب الثاني: أحكام التقادم

وفقاً للمادة السادسة عشر من معاهدة أثينا لعام 2002، تتقادم - كقاعدة عامة - أي دعوى يقصد بها الحصول على تعويضات ناشئة عن وفاة راكب أو إصابته البدنية أو عن فقد أو تلف الأمتعة بمرور سنتين.<sup>106</sup> و تنص المعاهدة في الفقرة الثانية من المادة السادسة عشر على كيفية احتساب مدة التقادم. و تفرق هذه المادة بين عدة حالات على الوجه التالي:<sup>107</sup>

- في حالة الإصابة البدنية: تحسب مدة التقادم من تاريخ نزول الراكب.

في حالة الوفاة أثناء النقل: تحسب هذه المدة من التاريخ الذي كان من المفترض أن ينزل فيه الراكب، أما في حالة الإصابات البدنية الواقعة أثناء النقل و المتسببة في وفاة الراكب بعد النزول فتحسب من تاريخ الوفاة شريطة ألا تتجاوز هذه الفترة ثلاث سنوات من تاريخ النزول.<sup>108</sup>

- في حالة فقد أو تلف الأمتعة: تحسب مدة التقادم من تاريخ نزول الراكب أو من التاريخ الذي كان من المفترض أن يتم النزول أيهما حل تالياً.<sup>109</sup>

على الرغم من القيود الواردة في الفقرات السابقة من المادة السادسة عشر والمتعلقة بمدد التقادم، أجازت المعاهدة للناقل منفرداً أو باتفاق مع الأطراف المعنية أن يمدد فترة التقادم، و يشترط لذلك:

- أن يعلن الناقل ذلك و أن يكون هذا الإعلان مكتوباً. وان كان ذلك نتيجة اتفاق بين الناقل و الأطراف المعنية فيتعين أن يكون هذا الاتفاق مكتوباً.

- أن يكون ذلك عقب نشوء سبب الدعوى.<sup>110</sup>

وتجدر الإشارة إلى أن الفقرات الأولى والثانية والرابعة من المادة السادسة عشرة لم يحصل عليهم أي تعديل من قبل معاهدة عام 2002. ولكن هذه المعاهدة الأخيرة أدخلت تعديلات على الفقرة الثالثة من المادة السادسة عشرة من معاهدة 1974. فوفقاً لهذه التعديلات، يحكم قانون المحكمة التي تنظر الدعوى حالات توقف و انقطاع مدد التقادم.<sup>111</sup> ولكن في جميع الحالات لا يسمح برفع دعوى وفقاً لأحكام هذه المعاهدة بعد مرور واحدة من المدد التالية:<sup>112</sup>

"أ) مدة خمس سنوات بدءاً من تاريخ نزول الراكب أو من التاريخ الذي كان من المفترض للنزول أن يقع، أيهما حل لاحقاً؛ أو المهلة التالية إذا ما حلت قبل ذلك.

ب) مدة ثلاث سنوات ابتداء من التاريخ الذي علم فيه المدعي أو كان من المعقول أن يكون قد علم بالإصابة أو الفقدان أو الضرر الناجم عن الحادث."<sup>113</sup>

#### الخاتمة:

( أهم النتائج و التوصيات )

قدمنا في هذا البحث دراسة تحليلية لأحدث المعاهدات التي دخلت حيز النفاذ في الآونة الأخيرة (في 23 إبريل 2014) في مجال مسئولية الناقل البحري فيما يخص نقل الركاب وأمتعتهم، أملاً أن يؤخذ بالأحكام التي تضمنتها المعاهدة في تشريعات دولة قطر؛ وذلك لتقديم مستويات أعلى من الحماية لركاب السفن البحرية. ونعرض في هذه الخاتمة للملخص الدراسة والنتائج التي توصلت إليها، بالإضافة إلى بعض من التوصيات المهمة.

لقد تناولت هذه الدراسة بالتحليل معاهدة أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر لعام 2002 من حيث أساس المسئولية وحدودها وشروط الإعفاء منها. وقدمت الدراسة مقارنة بين هذه المعاهدة ومعاهدة أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر لعام 1974. وعقدت أيضاً هذه الدراسة، في مواضيع مختلفة، مقارنة بين معاهدة أثينا لعام 2002 والقانون البحري القطري رقم 15 لسنة 1980 فيما يتعلق بالموضوعات التي تناولتها المعاهدة.

ونشير بداية إلى حقيقة مهمة وهي أن الدول التي سعت واقترحت التعديلات على نظام معاهدة أثينا لعام 1974 كان لها أهداف معقولة ومقبولة في ذات الوقت. ويتمثل الهدف الرئيس هنا في التأكيد على منح ركاب السفن حماية معقولة ومناسبة وأن يكون هناك تأمين يغطي مطالباتهم في حالة حدوث أضرار لهم أثناء عملية النقل، سواء أكانت هذه الأضرار متعلقة بالوفاة أم بالإصابة البدنية لأحد منهم. كل هذا بغض النظر عن الملاءة المالية للمالكي هذه السفن. ففي ظل نظام معاهدة أثينا لعام 1974 والذي عدل بواسطة برتوكول عام 1976 كانت حدود مسؤولية الناقل منخفضة جداً. وبصفة عامة يمكن القول بأن هذه القواعد المتضمنة في المعاهدة الأخيرة لم تكن في صالح الركاب.

أما مع نظام معاهدة أثينا لعام 2002 فيمكن القول بأن مصالح الركاب قد أخذت في الاعتبار. فمسئولية الناقل أصبحت - في بعض الحالات - مشددة (لأنها قائمة هنا على افتراض المسؤولية).

وتعطي النقاط التالية صورة عامة لأهم نتائج الدراسة الحالية:

- أثبتت هذه الدراسة أن الناقل البحري يكون مسؤولاً عن الضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته البدنية من جراء حادثة بحرية، وذلك بالقدر الذي لا يتجاوز فيه هذا الضرر الواقع على هذا الراكب عن كل حادثة على حدة 250,000 وحدة حسابية. وتفترض مسؤولية الناقل في هذه الحالة ولكن يمكن للناقل أن يعفى من المسؤولية إذا ما استطاع أن يثبت أن الحادث: "أ) نتج عن عمل من أعمال الحرب أو الاقتتال أو الحرب الأهلية أو العصيان، أو عن ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي، ولا مفر منها ولا يمكن مقاومتها، أو (ب) كان سببه بصفة كلية فعل أو امتناع عن فعل وقع بقصد التسبب في حصول الحادث من قبل طرف ثالث."

- أما إذا كانت المطالبة تتجاوز 250,000 وحدة حسابية وكان الضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته البدنية قد وقع بسبب حادثة بحرية، فإن أساس مسؤولية الناقل تقوم على "الخطأ المفترض". وهذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة الثالثة من معاهدة 2002. بعبارة أخرى، يعفى الناقل إذا استطاع أن يثبت أن الحادث الذي تسبب في الضرر قد حدث من دون خطأ أو إهمال منه.

- وفي حالة ما إذا كانت المطالبة تتجاوز 250,000 وحدة حسابية، فإن أساس مسؤولية الناقل يكون عن طريق "إثبات الخطأ" حيث يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته البدنية والذي لم ينشأ عن حادثة بحرية، إذا كانت الحادثة التي سببت الضرر تعزى إلى خطأ الناقل أو إهماله. ويعفى الناقل من المسؤولية إذا استطاع أن يثبت أن الضرر قد وقع من دون خطأ أو إهمال الناقل. ويقع عبء إثبات الخطأ أو الإهمال على عاتق المدعى.

- وقد كشفت الدراسة عن الأحكام المتعلقة بالأمتعة والمركبات الواردة في معاهدة أثينا 2002، على النحو التالي:

أولاً: في حالة فقدان أمتعة القمرة أو تلفها :

- أثبتت الدراسة أنه إذا كان الفقدان أو التلف لأمتعة القمرة يرجع إلى حادث بحري، يفترض الخطأ في جانب الناقل. ويجب على المدعى إثبات الفقدان أو التلف، وأن يكون الفقدان أو التلف قد حدث أثناء تنفيذ عقد النقل وأن الضرر يرجع إلى حادث بحري. أما إذا كان الفقدان أو التلف لأمتعة القمرة يرجع إلى حادث لا يمكن وصفه بأنه حادث بحري، فيجب على المدعى إثبات أن الفقدان أو التلف يرجع إلى خطأ أو إهمال الناقل أو أحد مستخدميها.
- أكدت الدراسة أن حدود المسؤولية للراكب الواحد في الرحلة الواحدة بالنسبة لفقدان أمتعة القمرة أو تلفها يقدر بـ 2,250 وحدة حسابية.

#### ثانياً: في حالة فقدان المركبات أو تلفها:

- يتعين على الناقل أن يحدد الحادث الذي تسبب في الضرر وعليه أن يثبت عدم وجود خطأ أو إهمال منه أو من أحد مستخدميها.
- تكون حدود مسؤولية الناقل بالنسبة لفقدان أو للتلف الواقع على المركبات التي تحتوي على أمتعة بداخلها أو عليها 12,700 وحدة حسابية للمركبة الواحدة في الرحلة الواحدة.

#### ثالثاً: الأمتعة الأخرى والأشياء الثمينة:

- يكون الناقل مسؤولاً عن فقدان أو تلف الأمتعة الأخرى - هي الأمتعة التي تكون في الواقع في حيازة الناقل- إلا إذا أثبت أن الحادث الذي سبب الضرر قد وقع من دون خطأ أو إهمال منه. و يجب على الراكب أن يثبت أن الضرر حصل للأمتعة الخاصة به وأنه قد حدث أثناء النقل.
- تكون مسؤولية الناقل بالنسبة لفقدان أو تلف الأمتعة الأخرى في حدود 3,375 وحدة حسابية للراكب الواحد في الرحلة الواحدة.
- لا يكون الناقل مسؤولاً عن أي فقدان أو تلف يلحق بالأشياء الثمينة إلا إذا كانت قد أودعت لدى الناقل لحفظها.
- تكون مسؤولية الناقل بالنسبة لفقدان أو تلف الأشياء الثمينة في حدود 3,375 وحدة حسابية إلا إذا أتفق على حد أعلى.

الأحكام الجديدة الأخرى الواردة في نظام أثينا لعام 2002:

فقد تمثلت فيما يلي:

- إلزام الناقل بإجراء تأمين إجباري (أو ضمان مالي آخر) وفقاً لشروط معينة بينها المعاهدة.

- إعطاء المدعي من الغير حق رفع دعوى مباشرة ضد المؤمن لديه أو الشخص الذى قدم الضمان المالى في حدود 250,000 وحدة حسابية لكل راكب عن كل حادثة على حدة.
- إعطاء الحق لدولة متعاقدة لتحديد في قانونها الوطني مستوى أعلى للمسئولية عن تلك المنصوص عليها في المعاهدة في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية.
- تحديد مدة تصل إلى خمس سنوات قبل تقادم المطالبات في حالة عدم علم الراكب بالضرر.
- إعطاء زيادة في حدود المسؤولية بما يعادل 25% في مطالبات الأمتعة.
- إعطاء زيادة تعادل 10% في الخصومات.

**وتؤكد الدراسة أن التحفظ المعروف باسم (تحفظ 2006) الذى تم إقراره من قبل اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية في عام 2006 - مع المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية يعتبران عاملين أساسيين ساعدا على تبييد مخاوف شركات التأمين من حدود المسؤولية المرتفعة. وتكون حدود المسؤولية وفقاً لمعاهدة أثينا لعام 2002 وتحفظ المنظمة البحرية الدولية ومبادئها التوجيهية، حسب الأرقام التالية:**

- 250,000.00 وحدة حسابية للراكب الواحد وفقاً لنظام المسؤولية المشددة الإجبارية تعادل 352,460.00 دولار أمريكي للراكب الواحد، وإجمالي 1,233,610,000.00 دولار أمريكي لسفينة تحمل 3,500 راكب.
- وفي حالة تطبيق الحدود القصوى للمسئولية 400,000.00 وحدة حسابية للراكب، يكون مبلغ التعويض 563,936.00 دولار أمريكي للراكب.
- وحدود المسؤولية للسفينة في حالة خطر من مخاطر الحروب 340,000.00 وحدة حسابية، يكون مبلغ التعويض هو 6, 479,345 دولار أمريكي تقريباً، إلا إذا اختارت الدولة الطرف حد المسؤولية 250,000.00 للراكب الواحد.

**وكشفت الدراسة أنه في حالة اعتماد معاهدة أثينا من قبل دول كثيرة فإن ركاب السفن، خاصة ركاب سفن الرحلات البحرية السياحية وركاب العبارات، سيجدون نظاماً قانونياً أكثر ملاءمة لهم جميعاً مقارنة بالوضع الحالي الذى لا يوفر لهم مستويات ترتقى إلى نظام معاهدة أثينا لعام 2002.**

**وتوصلت الدراسة إلى أن اتفاقية أثينا صدرت في الأساس لتوفير إطار عام للتوازن بين الناقل البحري والراكب، حيث تسمح للناقل بمعرفة حدود مسؤوليتهم عن الأضرار التي تلحق بالركاب، في حين تضمن في نفس الوقت تعويضاً للركاب عن هذه الأضرار من قبل الناقل.**

## التوصيات:

وبعد هذا العرض لأهم النتائج التي توصلت إليها هذه الدراسة فإنها توصي بما يأتي:

- أن يتم مناقشة موضوع المسؤولية البحرية للناقل عن نقل الأشخاص بصورة واسعة للوصول إلى حلول شاملة في أي مفاوضات مستقبلية لمعاهدة أثينا.
- أن تتضمن المعاهدات المستقبلية كافة النصوص التي تهدف إلى التأكد من الملاءة المالية لشركة التأمين المؤمن لديها أو مقدم الضمانات المالية الأخرى، خاصة في إطار وجود نص الفقرة الثامنة من المادة الرابعة مكرر التي تدعو إلى التعاون الدولي في هذا المجال.
- أن تنضم الدول العربية بصفة عامة وقطر بصفة خاصة إلى معاهدة أثينا لعام 2002 نظراً للمزايا المتعددة التي تقدمها للركاب المسافرين بطريق البحر وأيضاً للأفراد الذين يستمتعون بالرحلات البحرية السياحية.
- أن تقوم الدول العربية وفي مقدمتها قطر بدراسة تأثير المعاهدة على صناعة النقل البحري قبل تقرير الانضمام إليها.
- أن يتم إجراء دراسات تحليلية متعمقة لتحليل التأثير المباشر وغير المباشر لهذه المعاهدة على صناعة التأمين.
- أن القانون البحري القطري، بصفة عامة، يحتاج إلى إعادة النظر فيه خاصة فيما يتعلق بالنصوص الخاصة بنقل الأشخاص.
- ومع زيادة ابحار سفن الرحلات البحرية إلى قطر، يتعين أن يتم تنظيمها بنصوص صريحة واضحة حيث يبين فيها مسؤولية منظم الرحلة والتزاماته.
- ومن المأمول أن يسهم هذا البحث في اعتبار معاهدة أثينا لعام 2002 أداة مقبولة في تحديد مسؤولية الناقل البحري، وأن ما تتضمنه من أحكام خاصة بحق الناقل البحري في تحديد مسؤوليته تعتبر نموذجاً منطقياً وقانونياً يمكن أن يُحتذى به في هذا الصدد. وتجدر الإشارة إلى أن التطوير المستمر لكل من صناعة النقل البحري والتأمين البحري قد أصبح ضرورة ملحة في عالمنا الحاضر.

## المراجع :

## أولاً: المراجع باللغة العربية:

- 1- أحمد محمود خليل- موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقهاً وقضاء: التقنين البحري المصري- الاسكندرية- المكتب الجامعي الحديث- 2010.

- 2- الاستاذ رأفت العشماوي- البعد الغائب في غرق العبارة السلام 98- تحقيق منشور في مجلة الاقتصاد و المحاسبة، العدد 616، أبريل 2006.
- 3- الاستاذ عادل عبد المعطى عوض- مربع الفساد البحري... و سفن الزباله- مقالة منشورة في الاهرام الاقتصادي، 1 مايو 2006 السنة 126- العدد 1947.
- 4- د. ابراهيم الدسوقي أبو الليل- تعويض الضرر في المسئولية المدنية: دراسة تحليلية تأصيلية لتقدير التعويض- الكويت - مطبوعات جامعة الكويت- 1995.
- 5- د. حسن حسين البراوى- مخاطر التطور بين قيام المسئولية و الاعفاء منها- القاهرة- دار النهضة العربية- 2008.
- 6- د. حسن عبد الباسط جميعي- الخطأ المفترض في المسئولية المدنية- بدون ناشر- بدون تاريخ للنشر.
- 7- د. سميحة القليوبى- القانون البحري: السفينة- اشخاص الملاحة البحرية- العقود البحرية- القاهرة- دار النهضة العربية- 1987.
- 8- د. سمير الشرقاوي ود. محمد القليوبى- القانون البحري- القاهرة- دار النهضة العربية- 2008.
- 9- د. عبد الفضيل محمد أحمد- المسئولية الناشئة عن الحوادث البحرية في نقل الأشخاص- العدد 39 (أبريل 2006) من مجلة البحوث القانونية و الاقتصادية التي تصدرها كلية الحقوق- جامعة المنصورة.
- 10- د. عدلى أمير خالد- أحكام مسئولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحري الجديد و المستحدث من أحكام النقض- الاسكندرية- منشأة المعارف- 2000.
- 11- د. على جمال الدين عوض- القانون البحري- القاهرة- دار النهضة العربية- 1987.
- 12- د. على نجيدة- النظرية العامة للالتزام: الكتاب الاول: مصادر الالتزام- القاهرة- دار النهضة العربية- 2004-2005.
- 13- د. محمد بهجت قايد- الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية- القاهرة- دار النهضة العربية- 2004-2005.
- 14- د. محمد عبد الفتاح ترك- عقد النقل البحري: عقد نقل البضائع بجرأ- عقد نقل الاشخاص بجرأ- الاسكندرية- دار الجامعة الجديدة للنشر- 2005.
- 15- د. محمود مختار بربرى- قانون التجارة البحرية- القاهرة- دار النهضة العربية- 1999.
- 16- د. مصطفى كمال طه- القانون البحري- الاسكندرية- دار الجامعة الجديدة للنشر- 1998.

- 17- د. هاني دويدار- النظام القانوني للسلامة و الصحة في مجال النقل و خاصة النقل البحري- الإسكندرية- دار الجامعة الجديدة للنشر- 1999.
- 18- د. هاني دويدار- الوجيز في القانون البحري- الإسكندرية - دار الجامعة الجديدة - 2004.

ثانيا: المراجع باللغة الانجليزية:

الكتب العامة و المتخصصة

1. Aleka Mandaraka-Sheppard, *Moder Maritime Law, Volume 2: Managing Risks and Liabilities*, (New York: Informa Law from Routledge, 2013).
2. Francesco Berlingieri, *International Maritime Convention*, (UK: Informa Law from Routledge, 2014)
3. International Maritime Organization, *Passengers and Their Luggage: Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 and Protocol of 2002*, 2003 Edition (London: IMO Publication(no. IA436E), 2003).
4. Paul Todd, *Carriage of Passengers by Sea: Athens Conventions and the UK Implementation*, (The UK: Amazon.co.uk Ltd., 2013).
5. Xia Chen, *Limitation of Liability for Maritime Claims: A Study of U.S Law, Chinese Law and International Conventions*, 1<sup>st</sup> Edition, (The Hague: Kluwer Law International).

المقالات والابحاث المتخصصة:

1. Alex Rein, 'International Variations on Concepts of Limitation of Liability' (1979) 53 *Tulane Law Review*, p. 1259.

2. Angelica L. Boutwell, 'The Athens Convention and Limitation of Liability in U.S. Federal Courts: While Communication is Key, Some Things are Better Left Unsaid' (2012) 43 (3) *Inter-American Law Review*, pp. 523-561.
3. Baris Soyer, 'Sundry Considerations of the Draft Protocol to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage at Sea 1974' (2002) 33 (4) *Journal of Maritime Law and Commerce*, pp.1-22.
4. Cynthia Crossen, 'Titanic's Sinking Plunged Survivors into Poverty' (2003, February 5) *The Wall Street Journal*, available at: <http://www.wsj.com/articles/SB1044398577689669693>
5. Erik Rosaeg, 'News under the Athens Sun-New Principles and Lost Opportunities of the Athens Convention 2002' (2004) 46 *Scandinavian Studies in Law*, pp.153-173.
6. Jacqueline Allen, 'To Limit or Not to Limit: Limitation of Liability on West Australian Water- A Call for Reform' (2010) 24 (2) *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, pp. 93-103.
7. James E. Mercante, 'In the Wake of the Titanic: An Unsinkable Law' (2012) 247 (70) *New York Law Journal*, available at: <http://www.rubinfiorrella.com/pdf/TITANIC.pdf>
8. K. H. N. 'International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage of Passengers by Sea, Brussels 1961' (1961) 10 (4) *The American Journal of Comparative Law*, pp. 445-450. This journal is Published by: [American Society of Comparative Law](#)

9. M N Tsimplis, 'Liability in Respect of Passenger Claims and its Limitations' (2009) 15 *the Journal of International Maritime Law*, pp.123–148.
10. Massimilano Piras, 'International Recent Developments: European Union–Maritime Passenger Transport'(2012) 36 (2) *Tulane Maritime Law Journal*, pp. 627–638.
11. Michael G. Razeeq, 'Chaparro v. Carnival Corp.: Playing the Game of Pleading Maritime Torts Under the Plausibility Standard' (2013) 37 (2) *Tulane Maritime Law Journal*, pp. 655– 668.
12. Riaz Zaman, 'Sailing on Troubled Waters – Antiquated U.S. Maritime Liability Limits for Death and Injuries of Ship Passengers: Options for Reform' (2013) 42 *Denver Journal of International Law & Policy*, p. 41.
13. Richard Shaw, 'Carriage of Passengers' in *Southampton on Shipping Law*, (UK: Informa Law from Rutledge, 2008).
14. Stuart Hetherington, 'The Comite Maritime International (CMI) and the Panacea of Uniformity: an Elusive Dream? (2014 Winter) 39 (1) *Tulane Maritime Law Journal*, p. 159.

Thomas A. Dickerson, 'The Cruise Passenger's Rights and Remedies 2014: The Costa Concordia Disaster: One Year Later, Many More Incidents Both on Board Megaships and During Risky Shore Excursions' (2014 Summer) 38 (2) *Tulane Maritime Law Journal*, p. 447

## الهوامش :

1 انظر:

Paul Todd, Carriage of Passengers by Sea: Athens Conventions and UK Implementation (Great Britain: Amazon.co.uk, 2013) p. 6.

2 المرجع السابق.

3 المرجع السابق.

4 المرجع السابق.

5 قد يكون التعويض المدفوع عن وفاة أحد الركاب نتيجة حادث بحري قليل جداً، وفي بعض الأحيان قد لا يكون هناك تعويض على الإطلاق. وهذا ما حدث مع كثير من العائلات التي توفى أحد أفرادها في حادثة غرق السفينة "تيتانك Titanic" في عام 1912. وقد غرقت هذه السفينة العملاقة في المحيط الأطلسي نتيجة اصطدامها بجبل جليدي بحري متحرك. ونتج عن غرقها وفاة حوالي 1500 شخص. لمزيد من التفصيل، انظر:

Cynthia Crossen, 'Titanic's Sinking Plunged Survivors into Poverty' (2003, February 5) The Wall Street Journal, available at: <http://www.wsj.com/articles/SB1044398577689669693>

تم الاطلاع على الموقع بتاريخ 20 يناير 2018.

وفيما يخص التاريخ الإجرائي للقضايا التي نظرتها المحاكم الأميركية بعد هذه الحادثة الأليمة (في عرض مختصر)، انظر:

and James E. Mercante, 'In the Wake of the Titanic: An Unsinkable Law' (2012) 247 (70) New York Law Journal.

6 والنص الإنجليزي لتذكرة النقل المذكورة هو:

"Passengers ... are carried at passengers' entire risk" and "The company will not be responsible for and shall be exempt from all liability in respect of any ... injury whatsoever of or to the person of any passenger ... whether the same shall arise from or be occasioned by the negligence of the company's servants ... or ... of other persons directly or indirectly in the employment or service of the company ... under any circumstances whatsoever ..."

ووقائع هذه القضية (وتعرف أيضاً بقضية الهيمالايا- أسم السفينة The Himalaya) ومنطوق الحكم والأسباب التي اعتمدت عليها المحكمة متاحة

على شبكة الانترنت على الموقع التالي:

<http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/1954/3.html>

تم الاطلاع على الموقع بتاريخ 20 يناير 2018. وللمزيد من التفصيل، راجع أيضاً:

Todd, op. cit., p.7.

7 انظر:

Todd, op. cit., p. 7.

8 راجع: د. سمير الشرفاوي ود. محمد القليوبي- القانون البحري- القاهرة- دار النهضة العربية- 2008 - بند 485. د. محمد بجمت قايد- الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية- القاهرة- دار النهضة العربية- 2004-2005- ص 224. وبخصوص شرح أحكام هذه المعاهدة، انظر: د. على جمال الدين عوض- القانون البحري- القاهرة- دار النهضة العربية- 1987- ص 351 وما بعدها، د. سميحة القليوبي- القانون البحري: السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- العقود البحرية- القاهرة- دار النهضة العربية- 1987- ص 341 وما بعدها، د. محمود مختار بريري- قانون التجارة البحرية- القاهرة- دار النهضة العربية- 1999- بند 473 وما بعده، د. عدلى أمير خالد- أحكام مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض- الاسكندرية- منشأة المعارف- 2000- ص 129 وما بعدها.

9 د. سمير الشرفاوي ود. محمد القليوبي- المرجع السابق- بند 485.

10 تم اعتمادها في أثينا، اليونان، أثناء المؤتمر القانوني الدولي بشأن نقل الركاب وأمتعتهم على متن السفن، والذي عقد في الفترة من 2-13 ديسمبر 1974. انظر:

المنظمة البحرية الدولية- الركاب و أمتعتهم- طبعة 2003- اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب و أمتعتهم بحراً لعام 1974 وبروتوكول عام 2002- لندن- المنظمة البحرية الدولية- 2004 - ص iii. ودخلت هذه المعاهدة حيز النفاذ في 28 إبريل 1987. راجع موقع المنظمة البحرية الدولية على شبكة الإنترنت:

[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-\(PAL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-(PAL).aspx)

تم الاطلاع على الموقع بتاريخ 20 يناير 2018.

11 انظر أيضاً: د. محمد عبد الفتاح ترك- عقد النقل البحري: عقد نقل البضائع بحرا- عقد نقل الأشخاص بحرا- الإسكندرية- دار الجامعة الجديدة للنشر- 2005- ص 553. و من الممكن القول إن الهدف النهائي لهذه المعاهدة هو إتاحة قواعد قانونية تطبق على عقد نقل الركاب الدولي، انظر:

Alan Saggerson, 'A Tale of Two Conventions' (2004) *International Travel Law Journal*, pp. 14 & 15.

12 للمزيد من المعلومات عن الخلفية التاريخية لهذا البروتوكول و صياغته، انظر:

Baris Soyer, 'Sundry Considerations of the Draft Protocol to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage at Sea 1974' (2002) 33 (4) *Journal of Maritime Law and Commerce*, pp.1-22.

13 وقد بدأ السريان القانوني لهذا البروتوكول في 23 إبريل 2014، راجع موقع المنظمة البحرية الدولية على شبكة الإنترنت:

[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-\(PAL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-(PAL).aspx)

تم الاطلاع على الموقع بتاريخ 20 يناير 2018.

14 انظر:

Massimiliano Piras, 'International Recent Developments: European Union-Maritime Passenger Transport' (2012) 36 *Tulane Maritime Law Journal*, pp. 627-638, at 628.

15 انظر: المرجع السابق- ص 627-628 .

ويشير المؤلف إلى الناقلين الأوربيين. و للدور المهم الذي تقوم به اللجنة البحرية الدولية- وهي منظمة غير حكومية لا تهدف إلى الربح، يقع مقرها في Antwerp في بلجيكا- في عملية توحيد القواعد القانونية البحرية.

انظر: موقع المنظمة على شبكة الإنترنت:

<http://www.comitemaritime.org/Home/0,271,1132,00.html>

تم الاطلاع على الموقع بتاريخ 20 يناير 2018. وانظر أيضاً:

Stuart Hetherington, 'The Comite Maritime International (CMI) and the Panacea of Uniformity: an Elusive Dream?' (2014) 39 *Tulane Maritime Law Journal*, p. 159.'

وتعتبر دولة قطر عضواً في هذه المنظمة منذ عام 1977. وللمزيد من المعلومات، أنظر:

<http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>

تم الاطلاع على الموقع بتاريخ 20 يناير 2018.

16 انظر:

Piras, op.cit., pp. 627-628.

17 تعتبر مسئولية الناقل البحري من أهم المسائل التي يثيرها النقل البحري، انظر: المستشار أحمد محمود خليل- موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقها وقضاء: التقنين البحري المصري- الإسكندرية- المكتب الجامعي الحديث- 2010- ص 73.

18 للمزيد عن الخلفية التاريخية لهذا النظام الجديد، انظر:

Soyer, op. cit. p. 4 et seq.

ويعتبر البعض هذا النظام خطوة مهمة للأمام نحو التوحيد الكامل للقواعد المتعلقة بمسئولية الناقل البحري فيما يخص نقل الركاب وأمتعتهم. انظر:

Piras, op.cit., p. 629.

و للمزيد عن تطور المسئولية بصفة عامة، انظر: د. علي نجيدة- النظرية العامة للالتزام: الكتاب الأول: مصادر الالتزام- القاهرة- دار النهضة العربية- 2004-2005- ص 339 و ما بعدها.

19 انظر أيضا:

Piras, op.cit., p. 631.

20 وهذه التسمية لم تذكر في معاهدة عام 1974.

21 يمثل هذا القدر حداً أعلى من الحد الذي كان منصوباً عليه سابقاً في معاهدة أثينا لعام 1974 - وفقاً لبروتوكول 1976 (46,666 وحدة حسابية) للوفاة أو الإصابة البدنية لأحد الركاب، أنظر:

Angelica L. Boutwell, 'The Athens Convention and Limitation of Liability in U.S. Federal Courts: While Communication is Key, Some Things are Better Left Unsaid' (2012) 43 (3) Inter-American Law Review, pp. 523-561, p. 529; Richard Shaw, 'Carriage of Passengers' in Southampton on Shipping Law, (UK: Informa Law from Rutledge, 2008), chapter 5, p. 4; and Todd, op. cit., p. 40.

22 انظر في هذا الخصوص:

Soyer, op. cit. p. 5; Francesco Berlingieri, International Maritime Convention, (UK: Informa Law from Routledge, 2014) p. 263; and Jasenko Marin, 'Rights of Passengers Carried by Sea in the Case of Accidents.' A paper presented to the 11th International Conference on Transport Science, held in 2008. P. 4. This paper is available at: [https://www.pravo.unizg.hr/\\_download/repository/RIHTS\\_OF\\_PASSENGERS\\_CARRIED\\_BY\\_SEA\\_IN\\_THE\\_CASE\\_OF\\_ACCIDENTS\\_\(Conference\\_Proceedings,\\_11th\\_International\\_Conference\\_on\\_Transport\\_Science\).pdf](https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/RIHTS_OF_PASSENGERS_CARRIED_BY_SEA_IN_THE_CASE_OF_ACCIDENTS_(Conference_Proceedings,_11th_International_Conference_on_Transport_Science).pdf)

تم الاطلاع على الموقع بتاريخ 20 يناير 2018.

23 وهو نفس النص الذي تضمنته معاهدة عام 1974.

24 نص هذه المادة باللغة الإنجليزية كالآتي:

"If the carrier proves that the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court seized of the case may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of the law of that court."

25 وخطأ الركاب أو إهماله قد يكون سبباً في إعفاء الناقل من المسؤولية طبقاً للفقرة الثامنة من المادة 179 من القانون البحري القطري والتي تنص على "ويسأل الناقل عن وفاة المسافرين أو إصابته بجرح أثناء السفر الا اذا أثبت الناقل أن الوفاة أو الإصابة نشأت بسبب أجنبي عنه....". "و السبب الأجنبي قد يكون- بالإضافة إلى خطأ الركاب أو إهماله- القوة القاهرة أو خطأ الغير. انظر: د. سمير الشراوي و د. محمد القليوبي- المرجع السابق- بند 477، د. مصطفى كمال طه- المرجع السابق- بند 457، مختار بري- المرجع السابق- بند 457. ويتمثل خطأ الركاب و الذي قد يعتبر من قبيل السبب الأجنبي هنا في حالة ما إذا قفز من السفينة فغرق نتيجة لذلك، انظر: د. بهجت قايد- المرجع السابق- بند 282. وأنظر أيضا المادة 257 من قانون التجارة البحرية المصري. وتنص هذه المادة على أن "يعنى الناقل من المسؤولية... إذا أثبت أن وفاة الركاب أو إصابته ترجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه."

26 فيما يتعلق بالخطأ المفترض، أنظر د. حسن عبد الباسط جميعي- الخطأ المفترض في المسؤولية المدنية- بدون ناشر- بدون تاريخ للنشر.

27 انظر أيضا:

Angelica L. Boutwell, op. cit., p. 530.

نص الفقرة الأولى من المادة الثالثة باللغة الإنجليزية هو:

"For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger caused by a shipping incident, the carrier shall be liable to the extent that such loss in respect of that passenger on each distinct occasion does not exceed 250,000 units of account, unless the carrier proves that the incident:

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or

(b) was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause the incident by a third party.

If and to the extent that the loss exceeds the above limit, the carrier shall be further liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier."

28 والمسؤولية المشددة ( القائمة هنا على افتراض المسؤولية) في معاهدة أثينا لعام 2002 تمثل تغييراً جذرياً في تفكير القائمين والعاملين في المجال البحري حيث إن كل المحاولات السابقة لتضمين مثل هذه النوع من المسؤولية كان مصيرها الفشل، انظر:

Erik Rosaeg, 'News under the Athens Sun-New Principles and Lost Opportunities of the Athens Convention 2002' (2004) 46 Scandinavian Studies in Law, pp.153-173, at 155 et seq. [hereinafter Rosaeg: News under the Athens Sun].

29 النص باللغة الإنجليزية هو:

"5- For the purposes of this article:

(a) "shipping incident" means shipwreck, capsizing, collision or stranding of the ship, explosion or fire in the ship, or defect in the ship;"

30 انظر:

Berlingieri, op. cit., p. 263.

31 انظر أيضا المرجع السابق.

32 المرجع السابق.

33 المرجع السابق.

34 وفي هذا الصدد نشير إلى الحادث المأساوي الذي وقع للعبارة السلام 98 في البحر الاحمر في عام 2006 والذي ترتب عليه وفاة وإصابة 1497 شخصا. وقع هذا الحادث نتيجة "حدوث حريق بجراح السفينة استخدمت المياه بكثرة في إطفائه وتراكمت نتيجة لانسداد بالوعات الصرف وكونت سطحاً حراً يتحرك مع حركة السفينة مما أثر على الاتزان «يقلل من ارتفاع مركز ثقل السفينة» وعندما وصل ارتفاع هذه المياه إلى 15 سم وأكثر ومع حركة السفينة «درفلتها» يميناً ويساراً يتحرك السطح الحر «المياه» إلى أن وصلت درجة الميل ناحية الجانب الأيمن إلى 20 درجة وأصبح من الصعب استعادتها، فانقلبت وغرقت." وذكر أن التعويضات التي دفعت (300 ألف جنيه للوفاة و150 ألف جنيه للمصاب) تجاوزت الحد الأقصى المنصوص عليه في القانون المصري (150 ألف جنيه للوفاة). انظر في تفصيل ذلك، أحمد سرحان- الحقائق الغائبة في الأسباب الحقيقية لكارثة غرق العبارة السلام 98 وتعويضات الضحايا- تحقيق متوافر على شبكة الإنترنت على الموقع التالي:

<http://egyptconsultant.blogspot.com/2011/11/98.html>

تم الاطلاع على الموقع بتاريخ 20 يناير 2018. وانظر أيضا: رأفت العشماوي- البعد الغائب في غرق العبارة السلام 98- تحقيق منشور في مجلة الاقتصاد و المحاسبة، العدد 616، إبريل 2006.

35 انظر:

Berlingieri, op. cit., p. 263 and Soyer, op. cit. p. 7.

36 انظر:

Soyer, op. cit. p.7.

ويشير المؤلف إلى أن تعريف "عيب في السفينة" من المحتمل أن يؤدي إلى إثارة كثير من الشكوك خاصة إذا أسهم أكثر من عامل في حدوث الضرر (مثال حدوث حريق في السفينة ناتج عن إلقاء أحد الركاب لسيجارة كان يدخنها و صاحب ذلك عدم قدرة طاقم السفينة في محاربة هذا الحريق بسبب عدم كفاءتهم في هذا المجال).

37 ويجري نصها باللغة الإنجليزية كالآتي:

"defect in the ship" means any malfunction, failure or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of passengers, or when used for the propulsion, steering, safe navigation, mooring, anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; or when used for the launching of life saving appliances."

38 وفيما يتعلق بالنظام القانوني للسلامة و الصحة في مجال النقل البحري، انظر د. هاني دويدار- النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري- الإسكندرية- دار الجامعة الجديدة للنشر- 1999.

39 انظر أيضا:

Todd, op. cit., p. 43.

40 انظر:

Soyer, op. cit. p. 5.

41 الفقرة الأولى من المادة الثالثة من معاهدة 2002.

42 وذلك على أساس أن قرينة افتراض الخطأ هي قرينة بسيطة يجوز للناقل اثبات عكسها عن طريق وحيد هو اثبات قيامه بواجبه، أنظر: د. حسن عبد الباسط جميعي - المرجع السابق - ص 73 (معلقاً على اتفاقية وارسو بشأن النقل الجوي للأشخاص والبضائع).

43 النص باللغة الإنجليزية على النحو التالي:

“fault or neglect of the carrier” includes the fault or neglect of the servants of the carrier, acting within the scope of their employment.

44 نص الفقرة باللغة الإنجليزية هو:

“The carrier shall be liable for the damage suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger mid the loss of or damage to luggage if the incident which caused the damage so suffered occurred in the course of the carriage and was due to the fault 6, neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.”

45 ونص هذه الفقرة باللغة الإنجليزية يجرى على النحو التالي:

“The burden of proving that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of the carriage, and the extent of the 16iss or damage, shall lie with the claimant.”

46 راجع:

Jasenko Marin, op.cit. pp. 3 and 4.

47 ونص هذه الفقرة باللغة الإنجليزية على النحو التالي:

“Fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to cabin luggage arose from or in connexion with shipwreck, collision, stranding, explosion or fire, or defect in the ship. In respect of loss of or damage to other luggage, such fault". or neglect shall be presumed, unless the contrary is proved, irrespective of the nature of the incident which caused the loss or damage. In all other cases the burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.”

48 انظر:

.4Todd, op. cit., p. 4

49 ونص الفقرة باللغة الإنجليزية كالآتي:

“For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger not caused by a shipping incident, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.”

50 وفي حالة نجاح المدعى إثبات خطأ أو إهمال الناقل، فإن هذا الأخير يتحمل مسؤولية تعويض الراكب. و تقوم معاهدة أئينا بدور مهم جداً في هذا الصدد، انظر:

Michael G. Razeeq, ‘Chaparro v. Carnival Corp.: Playing the Game of Pleading Maritime Torts Under the Plausibility Standard’ (2013) 37 Tulane Maritime Law Journal, pp. 655- 668, at 657.

51 وفيما يتعلق بتقدير التعويض، أنظر د. ابراهيم الدسوقي أبو الليل - تعويض الضرر في المسؤولية المدنية: دراسة تحليلية تأصيلية لتقدير التعويض - الكويت - مطبوعات جامعة الكويت - 1995.

52 الفقرة السادسة من المادة الثالثة من معاهدة 2002:

" لا تشمل مسؤولية الناقل بموجب هذه المادة إلا الضرر الناجم عن الحوادث التي تقع أثناء النقل. ويتحمل المدعى عبء إثبات أن الحادثة التي سببت الضرر قد وقعت أثناء النقل و إثبات نطاق هذا الضرر." ونص الفقرة باللغة الإنجليزية كالآتي:

"The liability of the carrier under this Article only relates to loss arising from incidents that occurred in the course of the carriage. The burden of proving that the incident which caused the loss occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss, shall lie with the claimant".

53 انظر:

Berlingieri, op. cit., p. 265.

54 وتتصف هذه الحرية بالسلامة والأمانة بالمقارنة بالنزهة التي يقوم بها الركاب على الشاطئ حيث تكون نسبة إصابة الركاب بدنياً عالية بدرجة مرتفعة. وفي قضايا عديدة نظرت أمام المحاكم الأمريكية أصيب ركاب فيها بإصابات متعددة، منها شلل كامل في الأطراف الأربعة نتيجة غوص في مكان ما، ضرب وإصابات بدنية متعددة نتيجة سرقة، وقد تصل إلى الوفاة نتيجة إطلاق نار على الراكب، للمزيد انظر:

Thomas A. Dickerson, 'The Cruise Passenger's Rights and Remedies 2014: The Costa Concordia Disaster: One Year Later, Many More Incidents Both on Board Megaships and During Risky Shore Excursions' (2014 Summer) 38 (2) Tulane Maritime Law Journal, p. 447, at 519-520.

55 انظر:

Berlingieri, op. cit., p. 265.

56 وتنص هذه الفقرة على الآتي: "لا يجوز أن يحول افتراض خطأ طرف ما أو إهماله أو إسناد عبء الإثبات إلى طرف ما دون دراسة الأدلة المؤيدة لمصلحة ذلك الطرف." ونصها باللغة الإنجليزية كالآتي:

"Presumptions of fault or neglect of a party or the allocation of the burden of proof to a party shall not prevent evidence in favour of that party from being considered."

57 للمزيد عن القانون المصري فيما يتعلق بمذمة الجزئية، أنظر د. مختار بريري- المرجع السابق- بند 457. وانظر أيضاً: د. عبد الفضيل محمد أحمد- المسئولية الناشئة عن الحوادث البحرية في نقل الأشخاص- العدد 39 (إبريل 2006) من مجلة البحوث القانونية و الاقتصادية التي تصدرها كلية الحقوق- جامعة المنصورة- - ص 58 و ص 59، ويشير سيادته إلى ما ذهب إليه المدكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية المصري من أن التزام الناقل في حالتنا هذه هو التزام بوسيلة وليس التزاماً بنتيجة فيما يتعلق بالمحافظة على سلامة المسافر.

58 المراجع السابقة.

59 انظر: د. سمير الشرفاوي و د. محمد القليوبي- المرجع السابق- بند 477.

60 انظر: د. مصطفى كمال طه- المرجع السابق- بند 457. وانظر أيضاً د. مختار بريري- المرجع السابق- بند 457، د. سمير الشرفاوي و د. محمد القليوبي- المرجع السابق- بند 477.

61 وأمتعة القمرة- كما عرفتها الفقرة السادسة من المادة الأولى من معاهدة 2002- هي ما لدى الراكب من أمتعة في قمرة أو في حيازته أو في ظل حراسته أو إشرافه. وباستثناء ما يتعلق بتطبيق الفقرة الثامنة من هذه المادة والمادة الثامنة من المعاهدة، فإن أمتعة القمرة تشمل ما لدى الراكب من أمتعة في مركبته أو فوقها. ونص الفقرة باللغة الإنجليزية كالآتي:

"6. cabin luggage" means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, -custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the passenger has in or on his vehicle."

62 وتنص هذه الفقرة على التالي: "يكون الناقل مسؤولاً عن فقدان أمتعة القمرة أو تلفها إذا كانت الحادثة التي سببت الضرر تعزى إلى خطأ الناقل أو إهماله. ويفترض أن يعزى الضرر الناجم عن حادثة بحرية إلى خطأ الناقل أو إهماله." ونصها باللغة الإنجليزية كالآتي:

"For the loss suffered as a result of the loss of or damage to cabin luggage, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The fault or neglect of the carrier shall be presumed for loss caused by a shipping incident."

63 وتنص الفقرة السادسة من المادة الثالثة على أن: "لا تشمل مسؤولية الناقل بموجب هذه المادة إلا الضرر الناجم عن الحوادث التي تقع أثناء النقل. و يتحمل المدعى عبء إثبات أن الحادثة التي سببت الضرر قد وقعت أثناء النقل و إثبات هذا الضرر." ونص الفقرة المذكورة أعلاه باللغة الإنجليزية كالآتي:

"The liability of the carrier under this Article only relates to loss arising from incidents that occurred in the course of the carriage. The burden of proving that the incident which caused the loss occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss, shall lie with the claimant."

64 ويجري نصها باللغة الإنجليزية كالآتي:

"For the loss suffered as a result of the loss of or damage to luggage other than cabin luggage, the carrier shall be liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier."

65 ويقصد بالأمتعة- وفقا للفقرة الخامسة من المادة الأولى من معاهدة 2002 - أية سلعة أو مركبة يحملها الناقل بموجب عقد للنقل باستثناء الحيوانات الحية وأيضا السلع والمركبات المنقولة بموجب مشاركة إيجار، أو وثيقة شحن، أو أي عقد آخر معني أساساً بنقل البضائع. و يجرى النص الإنجليزي على الآتي:

"5. "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier under, a contract of carriage, excluding:(a) articles and vehicles carried under a charter party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods, and (b) live animals."

66 انظر أيضا:

4.Todd, op. cit., p. 4.

67 و يجرى نص هذه الفقرة باللغة الإنجليزية كالآتي:

"with regard to other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of its taking over by the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier or his servant or agent."

68 انظر أيضا:

Berlingieri, op. cit., p. 266.

69 انظر: المرجع السابق، ص 267.

70 ويعتبر التعويض المستحق للمضروب أو لورثته أحسن طريقة لجبر الضرر و خاصة في ظل التزايد، والتطور الملحوظ لقواعد تحديد مسؤولية الناقل البحري. للمزيد من التفصيل انظر:

Riaz Zaman, 'Sailing on Troubled Waters - Antiquated U.S. Maritime Liability Limits for Death and Injuries of Ship Passengers: Options for Reform' (2013) 42 Denver Journal of International Law & Policy, p. 41, at 42.

71 انظر:

Berlingieri, op. cit., p. 267.

72 وبخصوص القانون القطري، فان الفقرة الاولى من المادة 179 من القانون البحري رقم 15 لسنة 1980 تجعل الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يلحق المسافرين بسبب تأخر وصول السفينة الى الميناء المتفق عليه أو عدم تنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقد الا اذا أثبت أن ذلك ناشئ عن سبب أجنبي عنه. وتنص المادة 262 من قانون التجارة البحرية المصرية على أن "يسأل الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في تنفيذ الالتزامات التي يرتبها عليه العقد إلا إذا أثبت أن هذا التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه." ولا يوجد تحديد للمسؤولية في حالة التأخير. ويجوز للناقل أن يشترط اغفائه من المسؤولية عن التأخير، وتحكم المادة 217 من القانون المدني المصري شروط الإعفاء من المسؤولية في الحالة المعروضة الآن. انظر: د. مصطفى كمال طه- المرجع السابق- بند 460.

73 النص الإنجليزي للفقرة السابقة كالآتي:

"loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from labour disputes."

انظر: 74

Berlingieri, op. cit., p. 267.

75 وهناك تطابق كامل بين هذه المادة و المادة الخامسة من معاهدة 1974 إلا في حدود المسؤولية. ونص المادة في المعاهدة الجديدة باللغة الإنجليزية على النحو التالي:

"The carrier shall not be liable for the loss of or damage to monies, negotiable securities, gold, silverware, jewellery, ornaments, works of art, or other valuables, except where such valuables have been deposited with the carrier for the agreed purpose of safe-keeping ..."

76 وجدير بالذكر أن الأشياء المذكورة في هذه المادة مذكورة على سبيل المثال ودليلا في ذلك نص المادة ذاتها التي تنص على " وغيرها من الأشياء الثمينة."

77 وهي خاصة بمسؤولية الناقل عن فقدان أو تلف الأمتعة والأشياء الثمينة غير أمتعة القمرة أو المركبات.

- 78 انظر أيضا: د. كمال حمدي-المرجع السابق- بند 975.
- 79 الفقرة الأولى من المادة 267 من قانون التجارة البحرية المصري.
- 80 الفقرة الثانية من المادة 267 من قانون التجارة البحرية المصري.
- 81 انظر: د. كمال حمدي-المرجع السابق- بند 976.
- 82 ويطلق على هذا النوع من الأمتعة "الأمتعة المسجلة".
- 83 انظر: د. مصطفى كمال طه- المرجع السابق- بند 463. وانظر أيضا: د. عبد الفضيل محمد أحمد- المرجع السابق- ص 43، حيث يشير سيادته إلى أن المسافر يعتبر في هذه الحالة كالتشاحن بالنسبة إلى هذه الامتعة.
- 84 انظر: د. كمال حمدي-المرجع السابق- بند 977.
- 85 بعبارة أخرى، يقوم المضرور بإثبات خطأ الناقل والضرر الواقع عليه وعلاقة السببية.
- 86 انظر: د. عبد الفضيل محمد أحمد- المرجع السابق- ص 43.
- 87 انظر: د. كمال حمدي- بند 977.
- 88 الفقرة (ب) من الفقرة الأولى من المادة الأولى من معاهدة عام 2002. ونصها باللغة الإنجليزية على النحو التالي:
- "(b) performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage."
- و هذا التعريف مطابق للتعريف الوارد في معاهدة عام 1974. انظر الفقرة (ب) من الفقرة الأولى من المادة الثانية من المعاهدة.
- 89 ونص هذه الفقرة باللغة الإنجليزية:
- "(c) "carrier who actually performs the whole or a part of the carriage" means the performing carrier, or, in so far as the carrier actually performs the carriage, the carrier."
- 90 والإعفاء يرفع عن كاهل الشخص كلياً أو جزئياً الالتزام، أو الواجب الملقى على عاتقه، أي يخلصه من المسؤولية، انظر: د. حسن حسين البراوى- مخاطر التطور بين قيام المسؤولية والإعفاء منها- القاهرة- دار النهضة العربية- 2008- بند 99.
- 91 ويجرى نص هذه الفقرة على النحو التالي: "تكون مسؤولية الناقل والناقل المنفذ، حيثما يكونان مسؤولين معا وفي حدود ذلك، مسؤولية مسؤولة تضامنية مشتركة."
- 92 للمزيد من التفصيل، انظر:
- Soyer, op. cit. p. 5.
- 93 سبق أن قمنا بتعريف المقصود بالحادث البحري في الفصل الأول من هذا البحث.
- 94 ويطلق على هذا السبب "القوة القاهرة" باعتباره صورة من صور السبب الأجنبي الذي قد يؤدي إلى الإعفاء من المسؤولية، انظر في هذا: د. حسن البراوى- المرجع السابق- بند 101 و ما بعده. وتتميز القوة القاهرة بخاصية عدم التوقع وعدم الدفع. أي أن يكون الحادث غير متوقع وغير ممكن دفعه. بالإضافة إلى ذلك، يشترط بعض الفقه عدم إسناد الحادث للمدين (أو خارجية الحدث). انظر في تفصيل ذلك د. حسن البراوى- المرجع السابق- بند 110 و ما بعده.
- 95 الفقرة الأولى من المادة الثالثة من معاهدة أثينا لعام 2002.
- 96 انظر:
- Todd, op. cit., p. 42.
- 97 وتنص المادة 155 من قانون الملاحة التجارية الإنجليزي لعام 1995 على أن:
- "No liability shall be incurred by the owner of a ship under section 153 or 154 by reason of any discharge or escape of oil from the ship, or by reason of any relevant threat of contamination, if he proves that the discharge or escape, or (as the case may be) the threat of contamination—
- (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or an exceptional, inevitable and irresistible natural phenomenon; or...."
- وتجدر الإشارة إلى أن الحق في تحديد المسؤولية كمفهوم قد وجد واعترف به في القانون الإنجليزي منذ عام 1734. للمزيد من التفصيل، انظر: Stephen Makin and Melanie Pears, 'The Athens and London Conventions' (1995) Travel Law Journal, p.113. انظر: 98:

Todd, op. cit., p. 42.

99 ونص الفقرة الخامسة باللغة الإنجليزية على النحو التالي:

“fault or neglect of the carrier” includes the fault or neglect of the servants of the carrier, acting within the scope of their employment.

انظر أيضا: 100

Berlingieri, op. cit., p. 264 and Soyer, op. cit. 5.

انظر: 101

Todd, op. cit., p. 44.

انظر: 102

Berlingieri, op. cit., p. 266.

103 والنص الإنجليزي لهذه المادة هو:

"If an action is brought against a servant or agent of the carrier or of the performing carrier arising out of damage covered by this Convention, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier or the performing carrier is entitled to invoke under this Convention."

104 والنص الإنجليزي لهذه الفقرة هو:

"2- If the passenger fails to comply with this Article, he shall be presumed, unless the contrary is proved, to have received the luggage undamaged."

105 والنص الإنجليزي لهذه الفقرة هو:

"3- The notice in writing need not be given if the condition of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection."

106 انظر أيضا:

Soyer, op. cit. p. 16; Alan Saggerson, op. cit., p. 14; Aleka Mandaraka-Sheppard, Modern Maritime Law, Volume 2: Managing Risks and Liabilities, (New York: Informa Law from Routledge. 812-813; and M N Tsimplis, 'Liability in Respect of Passenger Claims and its Limitations' (2009) 15 the Journal of International Maritime Law, pp.123-148, at 144.

والنص الإنجليزي للفقرة الأولى من المادة السادسة عشر يجرى على النحو التالي:

"1. Any action for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger or for the loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years."

107 والنص الإنجليزي للفقرة الثانية من المادة السادسة عشر يجرى على النحو التالي:

"2. The limitation period shall be calculated as follows:

(a) in the case of personal injury, from the date of disembarkation of the passenger;

(b) in the case of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the case of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;

(c) in the case or loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later."

108 في القانون القطري، تنقضي بمضى سنة الحقوق والدعاوى الناشئة عن عقد نقل المسافرين وأمتعتهم سواء حرر إيصال بشحنها أو لم يحرر إيصالاً

بذلك. ويبدأ سريان مدة التقادم من يوم وصول السفينة الى الميناء المتفق عليه في عقد النقل. أما اذا كانت الدعوى ناشئة عن فعل يعتبر جريمة فلا

تنقضي الا بانقضاء الدعوى الجنائية. نصت على كل هذه الاحكام المادة 182 من القانون البحري القطري. وتنقضي بالتقادم دعوى تعويض

الضرر الناشئ عن وفاة الراكب أو إصابته بمضى سنتين. وقد حددت الفقرة الأولى من المادة 263 من قانون التجارة البحرية المصري اليوم الذي

يبدأ فيه سريان هذا التقادم بقولها: 1- تنقضي دعوى تعويض الضرر الناشئ عن وفاة المسافر أو إصابته بمضى سنتين تسريان اعتباراً من: أ - اليوم

التالي لمغادرة المسافر السفينة في حالة الإصابة البدنية. ب - اليوم الذي كان يجب أن يغادر فيه المسافر السفينة في حالة الوفاة أثناء تنفيذ عقد

النقل. ج - يوم الوفاة إذا وقعت بعد مغادرة المسافر السفينة وبسبب حادث وقع أثناء تنفيذ عقد النقل، وفي هذه الحالة تنقضى الدعوى على أية حال بمضي ثلاث سنوات من تاريخ مغادرة المسافر السفينة."

109 وبخصوص القانون القطري، أنظر المادة 182 من القانون البحري. ووفقاً للمادة 271 من قانون التجارة البحرية المصري "تنقضى الدعوى الناشئة عن نقل الأمتعة بمضي سنتين من اليوم التالي لمغادرة المسافر السفينة أو اليوم التالي لليوم الذي كان يجب أن يغادرها فيه."

110 والنص الإنجليزي للفقرة الرابعة من المادة السادسة عشر يجرى على النحو التالي:

"4. Notwithstanding paragraphs 1,2 and 3 of this Article, the period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing."

111 انظر أيضاً:

Soyer, op. cit. p. 16 and Mandaraka-Sheppard, op. cit., p. 813.

112 وهذه المدد الطويلة الجديدة لم ترض شركات التأمين البحري، انظر:

Soyer, op. cit. p. 16.

113 والنص الإنجليزي للفقرة الثالثة من المادة السادسة عشر على النحو التالي:

"The law of the Court seized of the case shall govern the grounds for suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of any one of the following periods of time:

- (a) A period of five years beginning with the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later; or, if earlier
- (b) a period of three years beginning with the date when the claimant knew or ought reasonably to have known of the injury, loss or damage caused by the incident."

الأرقام المذكورة أعلاه تم حسابها وفقاً للمعلومات المتاحة على موقع صندوق النقد الدولي على شبكة الإنترنت في 3 فبراير 2015:

[http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_sdrv.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx)

تم الاطلاع على الموقع بتاريخ 20 يناير 2018