

اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر ٢٠٠٢ نطاق سريان مسؤولية الناقل - طبيعة مسؤولية الناقل - أحوال قيام مسؤولية الناقل

أ.د. فاروق إبراهيم جاسم

كلية القانون/ الجامعة المستنصرية

Email : Farooqibraheem62,Yahoo.Com

الملخص

يتناول هذا البحث دراسة بعض أحكام اتفاقية أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر الموقعة في ١/١١/٢٠٠٢ والتي دخلت حيز النفاذ في ٢٣/٤/٢٠١٤. وذلك من خلال بيان أحكام مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص وأمتعتهم بجرأً وذلك فيما يتعلق بنطاق سريان مسؤولية الناقل، وطبيعة مسؤوليته، وحالات قيام مسؤولية الناقل وفقاً لما قرره الاتفاقية المذكورة. الكلمات المفتاحية: أثينا ، نقل ، الراكب ، الأمتعة ، البحر .

**Athens Convention relating to the carriage of
passengers and their Luggage by sea 2002
Scop of application the carrier's Liability –
The nature of the carrier's Liability – Damage
claimed by the carriers**

Prof. Dr. Farooq Ibraheem Jasim
College of Law / University of AL-Mustansiriyah
Email : Farooqibraheem62,Yahoo.Com

Abstract

This research studies the Athens convention relating to the carriage of passengers and their Luggage by sea signed in 1/11/2002 – entered into force in 23/4/2014. Bystating the Provisions of the ier Liability in term of the scop of application, and the nature of carrier liability, and damages claimed by the carrier.

Keywords: Athena, Transfer ,Passenger, Luggage, Sea.

المقدمة

من المعروف أن نقل الأشخاص عن طريق البحر مثل منذ مدة بعيدة إحدى صور استغلال السفينة، حيث كانت السفينة تمثل أداة النقل الأساس لقطع المسافات البعيدة، إلا أن أهمية هذا النقل - وإن شهدت تراجعاً بفعل ظهور وسائل النقل الحديثة، كالتائرة والسيارة - إلا أنه ما زال يتمتع بأهمية، سيما بعد التطور الكبير في صناعة السفن، وظهور السفن الكبيرة المعدة لنقل الأشخاص، والتي تُعدّ بمثابة مدن عائمة تتوافر فيها المرافق كافة التي تقدم مختلف الخدمات للركاب، ويجد فيها هؤلاء ضرباً من المتعة عن طريق السفر بطريق البحر^(١).

وقد نظمت بعض الاتفاقيات الدولية أحكام عقد نقل الأشخاص عن طريق البحر، ومنها اتفاقية بروكسل بشأن الركاب المتسللين الموقعة في ١٠/١٠/١٩٥٧. وكذلك اتفاقية بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بنقل أمتعة الركاب الموقعة في ١٧/٥/١٩٦٧. واتفاقية بروكسل بشأن توحيد القواعد الخاصة بنقل الركاب عن طريق البحر الموقعة في ٢٩/٤/١٩٦١ ثم اتفاقية أثينا بشأن نقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر في ١٣/١٢/١٩٧٤، والتي دخلت حيز النفاذ في ٢٨/٤/١٩٨٧. وبعدها صدر العديد من البروتوكولات التي عدلت أحكام هذه الاتفاقية. ثم تم مراجعة هذه الاتفاقية وتعديل أحكامها بمقتضى بروتوكول أثينا الموقع في ١/١١/٢٠٠٢، والذي دخل حيز النفاذ في ٢٣/٤/٢٠١٤. وأطلق عليها (اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر ٢٠٠٢) وقد تضمنت اتفاقية أثينا العديد من الأحكام، ومنها بعض التعاريف بشأن المسائل الواردة في الاتفاقية، وتحديد نطاق سريان الاتفاقية ونطاق سريان مسؤولية الناقل وحالات قيام مسؤولية الناقل وحدود مبالغ التعويض وطرق احتساب التعويض وإقرار نظام للتأمين الإلزامي عن الحوادث التي ينشأ عنها ضرر بالركاب وأمتعتهم وغير ذلك من مسائل. وكذلك تضمنت الاتفاقية العديد من المبادئ الجديدة، ومنها الإقرار بالمسؤولية القائمة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة عن الأضرار التي تلحق بالركاب جراء حادث بحري. وزيادة حدود مبالغ التعويض عن الأضرار التي تلحق بالركاب أو الأمتعة. وكذلك الإقرار بنظام التأمين الإلزامي عن الحوادث التي ينشأ عنها ضرر يلحق بالركاب وأمتعتهم^(٢).

وسنتناول في هذا البحث الأحكام التي قررتها الاتفاقية بشأن نطاق سريان مسؤولية الناقل وطبيعة مسؤولية الناقل وأحوال قيام مسؤولية الناقل.

أهمية البحث

تتجلى أهمية البحث بالآثار الخطيرة الناشئة عن الحوادث البحرية، وما ينشأ عنها من أضرار بليغة تتمثل بوفاة الركاب أو إصابتهم بجروح أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، والتي لا تقل في أهميتها عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء نقلها بحراً. فضلاً عن ندرة البحوث أو الشروحات التي تناولت أحكام اتفاقية أثينا ٢٠٠٢ باللغة العربية.

منهج البحث

مما لا شكَّ فيه أن بيان أحكام اتفاقية أثينا ٢٠٠٢ تتطلب اللجوء إلى المنهج التحليلي في بحث الأحكام التي قررتها الاتفاقية، فضلاً عن الإشارة لبعض أحكام القوانين الوطنية التي نظمت أحكام عقد نقل الأشخاص بحراً.

تقسيم البحث

سيقسم البحث على ثلاثة مباحث وبالشكل الآتي:

المبحث الأول: نطاق سريان مسؤولية الناقل.

المبحث الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل.

المبحث الثالث: أحوال قيام مسؤولية الناقل.

المبحث الأول/ نطاق سريان مسؤولية الناقل

من المقرر بأن مسائلة الناقل البحري عن الضرر الذي يلحق بالراكب أو أمتعته هو رهن بوقوع الضرر خلال مدة سريان مسؤولية الناقل. وقد حددت اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر لعام ٢٠٠٢ نطاق سريان مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص وأمتعتهم لما لذلك من أهمية في تقرير مسؤولية الناقل المذكور عن الضرر الذي لحق بالراكب وأمتعته. وكذلك حددت القوانين الوطنية نطاق سريان هذه المسؤولية. ولما كان تحديد نطاق مسؤولية الناقل هو أمر ذا صلة بنطاق تطبيق الاتفاقية، وتحديد عقد أو عقود النقل التي تطبق بشأنها أحكام الاتفاقية، وبالمقابل استبعاد عقد أو عقود النقل التي لا تطبق بشأنها أحكام الاتفاقية^(٣). ونبين أولاً نطاق تطبيق الاتفاقية (مطلب أول) ثم نبين مدة سريان مسؤولية الناقل (مطلب ثانٍ).

المطلب الأول/ نطاق تطبيق اتفاقية أثينا لعام ٢٠٠٢

على الرغم من الطابع الدولي لأحكام اتفاقية أثينا لعام ٢٠٠٢، إلا أنها لا تطبق على كل عملية نقل للأشخاص وأمتعتهم عن طريق البحر، بل اشترطت الاتفاقية في النقل الخاضع لأحكامها أن تتوافر فيه الصفة الدولية^(٤).

وقد حددت (المادة ١/٩) من الاتفاقية المقصود بالنقل الدولي، إذ عرّفاه بأنه " أي نقل يقع فيه - وفقاً لعقد النقل - مكان المغادرة ومكان الوصول في دولتين مختلفتين أو في دولة واحدة إذا كان عقد النقل أو خط سير السفينة يتضمن الرسو في ميناء دولة أخرى ".

ويبدو من النص المتقدم بأن الصفة الدولية للنقل الخاضع لاتفاقية اثينا لعام ٢٠٠٢ تتحدد وفقاً للآتي:
أولاً: إذا كان مكان المغادرة (ميناء القيام) ومكان الوصول (ميناء الوصول) واقعاً في دولتين مختلفتين.
ومن ثم فإن النقل الذي يتم داخل إقليم الدولة، كالنقل بين ميناء الإسكندرية وميناء بور سعيد، يُعدُّ نقلاً داخلياً لا يخضع لأحكام الاتفاقية^(٥).

ثانياً: إذا كان مكان المغادرة ومكان الوصول واقعاً في إقليم دولة واحدة إذا كان عقد النقل أو خط سير السفينة يتضمن الرسو في ميناء دولة أخرى، كالنقل الذي يتم بين ميناء بيروت إلى ميناء طرابلس على أن ترسو السفينة قبل وصولها الميناء الأخير في ميناء يقع في إقليم دولة أخرى. كميناء الإسكندرية. ومن ثم فإن هذا النقل يفقد صفته الداخلية أو الوطنية، ويكتسب الصفة الدولية نظراً لما يثيره هذا النقل من تنازع عند رسو السفينة في ميناء دولة أخرى.

وقد أعتدت اتفاقية أثينا بإرادة أطراف العقد في تحديد الصفة الدولية للنقل الخاضع لأحكامها^(٦) كما يبدو ذلك جلياً بما قررتَه (المادة ١/٩)، ومن ثم فإن النقل يحتفظ بصفته الدولية، وتطبق بشأنه أحكام الاتفاقية، وإن تعذر على السفينة، لأي سبب، الوصول إلى ميناء الوصول المحدد في العقد، فاضطرت للعودة إلى ميناء المغادرة أو أي ميناء يقع في إقليم دولة مغادرتها. أما النقل الذي يتم بين مينائين يقعان في إقليم دولة من دون رسو في دولة أخرى فهو يُعدُّ نقلاً داخلياً يطبق بشأنه أحكام القانون الوطني، وليس أحكام اتفاقية أثينا.

وقد بينت (المادة ٢ ف ١) من الاتفاقية نطاق تطبيقها إذ قررت بأنه "تطبق الاتفاقية على النقل

الدولي إذا:

- ١- إذا كانت السفينة عند إبحارها مسجلة في دولة ترفع علمها عضواً في هذه الاتفاقية.
- ٢- إذا كان عقد النقل قد أبرم في دولة عضو في الاتفاقية.
- ٣- إذا كان مكان المغادرة أو مكان الوصول - طبقاً لعقد النقل - يقع في دولة عضو في هذه الاتفاقية .

ووفقاً لما قررتَه (المادة ٢/٢) من الاتفاقية فإنها لا تطبق على أي نقل بموجب أية اتفاقية دولية أخرى تتعلق بنقل الركاب أو أمتعتهم بوسائط نقل أخرى يخضع لأحكام المسؤولية المدنية التي تقرره هذه الاتفاقية إذا كانت أحكامها تطبق إلزامياً على النقل البحري؟ ومثال ذلك النقل بالسكك الحديدية في إحدى الممرات البحرية، فإنَّ النقل يخضع لأحكام المعاهدة الدولية للنقل بالسكك الحديدية الموقعة في ١٩٨٠/٥/٩، والمعدلة بمقتضى بروتوكول "فيلنيوس Vilnius" في ١٩٩٩/٦/٣^(٧).

المطلب الثاني/ مدة سريان مسؤولية الناقل

بينت اتفاقية أئينا لعام ٢٠٠٢ مدة سريان مسؤولية الناقل، أو بعبارة أخرى متى تبدأ مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يصيب الراكب وأمتعته ومتى تنتهي. إذ أشارت (المادة ١/ف٨) بأن النقل يغطي المدد الآتية:

أ - فيما يتعلق بالراكب وأمتعة المقصورة فإن المدة تبدأ عندما يكون الراكب وأمتعة المقصورة موجوداً على ظهر (متن) السفينة، أو أثناء عمليات الصعود والنزول من السفينة. وكذلك المدة التي يتم فيها نقل الراكب وأمتعة المقصورة عن طريق المياه من الأرض إلى السفينة إذا كانت كلفة النقل تتضمن قيمة هذا النقل. أو إذا تم النقل بواسطة سفينة مخصصة لهذا النقل ووضعت تحت تصرف الراكب. وعلى أية حال فإن النقل لا يغطي المدة التي يكون فيها الراكب في محطة بحرية أو محطة أو على رصيف الميناء أو أية منشأة من منشآت الميناء.

ب- فيما يتعلق بأمتعة المقصورة فإن مدة النقل تبدأ عندما يكون الراكب في محطة بحرية أو محطة أو على الرصيف أو أية منشأة من منشآت الميناء، وقد تسلم الناقل أو تابعيه أو وكلاؤه الأمتعة، ولم يتم إعادة تسليمها إلى الراكب.

ج - فيمت يتعلق بالأمتعة الأخرى غير أمتعة المقصورة فإن مدة النقل تبدأ من الوقت الذي يتسلم فيه الناقل أو تابعيه أو وكلاؤه الأمتعة على الشاطئ أو المركب حتى الوقت الذي يتم فيه إعادة تسليمها من قبل الناقل أو تابعيه أو وكلاؤه^(٨).

يتضح مما تقدم، أن مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يلحق بالراكب تبدأ منذ الوقت الذي يكون فيه الراكب تحت حراسة الناقل أو تابعيه. سواء أكان على متن السفينة أو أثناء عمليات الصعود إلى السفينة أو النزول منها. فإذا كانت السفينة راسية في مكان يتعذر على الراكب الوصول إليه إلا باستخدام واسطة نقل أخرى، فإن مسؤولية تمتد لتبدأ منذ الوقت الذي يتم فيه نقل الراكب إلى السفينة بواسطة تلك الواسطة، كالمركب أو الزورق، وذلك إذا كانت تذكرة النقل تتضمن كلفة هذا النقل، أي شاملة لنقل الراكب بهذه الواسطة، ونقله بحراً بواسطة السفينة. أو كان النقل قد تم بواسطة سفينة مخصصة لهذا النقل ووضعها الناقل تحت تصرف الراكب. إلا أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق بالراكب أثناء تواجده في المحطة البحرية أو رصيف الميناء أو أية منشأة من منشآت الميناء كالجمارك أو المطعم.

أما فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن أمتعة الراكب فقد ميزت اتفاقية أئينا بين أمتعة المقصورة وبين الأمتعة الأخرى^(٩).

ففيما يتعلق بأمتعة المقصورة فإن مسؤولية الناقل تبدأ عندما يكون الراكب - في محطة بحرية أو محطة أو على الرصيف أو أية منشأة من منشآت الميناء - قد سلم الأمتعة للناقل أو تابعيه أو وكلاؤه، ولم يتم إعادة تسليمها إليه. أما فيما يتعلق بالأمتعة الأخرى - غير أمتعة المقصورة - فإن مسؤولية الناقل تبدأ منذ الوقت الذي تسلم فيه الناقل أو تابعيه أو وكلاؤه الأمتعة على الشاطئ أو المركب حتى إعادة تسليمها إليه. أي أن مسؤولية الناقل عن الأمتعة التي تسلمها - وفقاً لبعض آراء الفقه - تبدأ منذ دخول الأمتعة في عهدة " CUSTODY " الناقل^(١٠).

وكذلك حددت بعض القوانين الوطنية نطاق سريان مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص بحراً، ومن ذلك ما قرره (المادة ١٣٠) من قانون النقل العراقي رqn ٨٠ لسنة ١٩٨٣ - التي وردت ضمن الأحكام المخصصة للنقل البحري - إذ نصت على أن " أولاً: يسري عقد نقل الأشخاص اعتباراً من مباشرته بالصعود إلى السفينة وخلال الرحلة البحرية وينتهي بتمام نزوله من السفينة. ثانياً: يبدأ سريان العقد منذ المباشرة بنقل الراكب إلى السفينة إذا تضمنت الأجرة كلفة هذا النقل، أو منذ صعود الراكب إلى واسطة النقل التي يضعها الناقل تحت تصرفه لإيصاله إلى السفينة. ثالثاً: يشمل عقد النقل أمتعة الراكب متى دخلت عهدة الناقل وينتهي بخروجها منها ".

يتضح مما تقدم، بأن قانون النقل العراقي قد ميّز - كاتفاقية أثينا لعام ٢٠٠٢ - بشأن سريان عقد نقل الأشخاص وأمتعتهم عن طريق البحر، ومن ثم بدء مسؤولية الناقل، بين نقل الأشخاص وبين نقل أمتعتهم ووفقاً للآتي:

أولاً: نقل الأشخاص

وفقاً لما قرره الفقرة أولاً وثانياً من المادة (١٣٠) من قانون النقل، فإن مسؤولية الناقل تبدأ من لحظة صعود الراكب إلى السفينة وطيلة تنفيذ الرحلة البحرية وحتى نزوله منها، أي أنها تبدأ من اللحظة التي يشرع فيها الراكب بالصعود إلى السفينة ويضع أقدامه على السلم المؤدي إلى السفينة وتنتهي بنزوله منها فعلاً، وانفصال جسده عنها، وبناءً على ما تقدم فإن الناقل يسأل عن كل ضرر يلحق بالراكب خلال هذه المدة. بينما لا يسأل عن الضرر الذي يلحق بالراكب قبل بدء هذه المدة ولا يسأل كذلك عن الضرر الذي يلحق به بعد انقضاء المدة المذكورة. فعلى سبيل المثال لا يسأل الناقل عن الضرر الذي يلحق بالراكب وهو على رصيف الميناء أو أي من منشأته^(١١).

إلا أن مسؤولية الناقل تمتد عندما يتطلب الأمر نقل الراكب وأمتعته إلى السفينة بواسطة نقل، كالمركب، والزورق حيث تبدأ من لحظة صعود الراكب بواسطة النقل التي ستنقله إلى السفينة إذا كانت تذكرة النقل تتضمن أجرة نقله بهذه الوساطة. أو منذ صعود الراكب إلى واسطة النقل التي حددها الناقل ووضعها تحت تصرف الراكب لإيصاله إلى السفينة.

ثانياً: أمتعة الراكب

أما فيما يتعلق بأمتعة الراكب فقد قررت (المادة ١٣٠/٣ف) بأن مسؤولية الناقل عن أمتعة الراكب تبدأ من لحظة دخول الأمتعة في عهدة الناقل وتنتهي بخروجه منها ". ويثار التساؤل بشأن المقصود بعبارة " عهدة الناقل " (١٢)؟.

أجابت (المادة ١٣١/٢ف) من قانون النقل - المتعلقة بنقل الأشياء - عن المقصود بعبارة " عهدة الناقل " وبينت بأنها " وضع الشيء تحت سيطرة الناقل أو رقيبته ".

ويلاحظ أن نص المادة ١٣/٣ف من قانون النقل العراقي لا يميز بشأن سريان مسؤولية الناقل عن الأمتعة بين الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب أو ما يطلق عليه بأمتعة المقصورة وبين الأمتعة التي تسلم للناقل. ففي النوع الأول يبقى الراكب مسؤولاً عن هذه الأمتعة. بينما يسأل لناقل عن الضرر الذي يلحق بالأمتعة التي يتسلمها من الراكب.

المبحث الثاني/طبيعة مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص بحراً

يثير التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص وأمتعتهم عن طريق البحر وفقاً لاتفاقية أثينا ٢٠٠٢ - شأنها شأن أية اتفاقية دولية أو قانون وطني ينظم مسؤولية الناقل - تساؤلات عدّة تتعلق بطبيعة هذه المسؤولية. وطبيعة التزام الناقل وهل التزام بتحقيق نتيجة أم ببذل عناية. فضلاً عن التساؤل عن أساس المسؤولية وهل هي تقوم على أساس الخطأ واجب الإثبات؟ أم أنها تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل؟ أم أنها مسؤولية موضوعية قائمة على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة؟

للإجابة إلى هذه التساؤلات، نبين أولاً موقف بعض القوانين الوطنية وأحكام القضاء (مطلب أول) ثم نبين موقف اتفاقية أثينا لعام ٢٠٠٢ منها (مطلب ثان).

المطلب الأول/ موقف القوانين الوطنية وأحكام القضاء

الأصل أن مسؤولية الناقل - في مختلف صور عقد النقل - هي مسؤولية عقدية ترتب عن إخلال الناقل بتنفيذ التزاماته الناشئة بموجب عقد النقل^(١٣). وتتطلب هذه المسؤولية لتحقيقها - وفقاً لأحكام القواعد العامة - وجود عقد صحيح بين الطرفين، وإخلالاً من جانب المدين بتنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد.

وفي نطاق عقد نقل الأشخاص بحراً فقد قرر القضاء الفرنسي منذ مدة بعيدة بأن مسؤولية الناقل في هذا العقد هي مسؤولية عقدية تنشأ عن إخلال الناقل بالتزاماته الناشئة عن عقد النقل، والتي تتمثل بنقل الراكب وأمتعته والمحافظة على سلامته^(١٤).

أما فيما يتعلق بموقف القوانين الوطنية فنجد أن قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ بإلزام الناقل باتخاذ كافة التدابير اللازمة للمحافظة على سلامة الركاب. إذ قررت (المادة ١٠/ف أولاً) بأنه " يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب الركاب أثناء تنفيذ النقل... ". وهذا الالتزام قرره القواعد العامة لقانون النقل المتعلقة بنقل الأشخاص، وهو ينطبق على مختلف صور عقد نقل الأشخاص أيّاً كانت وسيلة تنفيذه، ومن ذلك عقد نقل الأشخاص عن طريق البحر.

وكذلك قررت (المادة ٢٥٦/ف ١) من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ هذا الالتزام إذ نصت على أنه " يسأل الناقل عما يحدث من ضرر بسبب وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات بدنية إذا وقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر خلال تنفيذ النقل... ".

وكذلك ألزمت المادة (36) من قانون 420-66 الفرنسي - بشأن عقود الإيجار والنقل البحري - الصادر في ١٨/٦/١٩٦٦ الناقل في عقد نقل الأشخاص بحراً باتخاذ العناية الواجبة لضمان سلامة الركاب.. " *"de Faire toutes diligences Pour assurer la sécurité des Passagers "*

وإذا كانت مسؤولية الناقل عن إخلاله بالتزاماته الناشئة عن عقد النقل، وبضمنها الإخلال بسلامة الركاب أثناء تنفيذ النقل - هي مسؤولية عقدية، فإنه يبنى على ذلك بأن الركاب سوف لن يكلف بإثبات خطأ الناقل لأن مجرد عدم تنفيذ الناقل لالتزاماته يمثل مفهوم الخطأ في المسؤولية العقدية، وجلاً ما عليه هو إثبات الضرر الذي لحق به جراء عدم تنفيذ الناقل لالتزاماته.

أما فيما يتعلق بطبيعة التزام الناقل وهل هو التزام بتحقيق نتيجة *"Obligation de résultat"* بحيث يُعدُّ الناقل مسؤولاً بمجرد وقوع إصابة الركاب أو وفاته ولا يستطيع دفع مسؤوليته إلاً بإثبات السبب الأجنبي، أم أن التزام الناقل هو التزام ببذل عناية *"Obligation de Moneys"* بحيث يمكن للناقل دفع مسؤوليته عن الضرر إذا أثبت بأن بذل العناية المطلوبة؟ بالرجوع إلى الأحكام المنظمة لمسؤولية الناقل في القوانين الوطنية نجد أن قانون النقل في (المادة ١٠/ف ١) بأنه " يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب الركاب أثناء تنفيذ النقل " ومن ثم يبدو بأن التزام الناقل وفقاً للقواعد العامة لقانون النقل العراقي - هو التزام بتحقيق نتيجة^(١٥)، إذ يسأل الناقل عن جميع الأضرار التي تلحق بالراكب سواء أدت إلى وفاته أم إصابته بجروح بدنية ولا يستطيع الناقل - وفقاً لما قرره (المادة ١١) من قانون النقل - دفع مسؤوليته عن الضرر إلاً إذا أثبت بأن الضرر " يرجع إلى خطأ الركاب أو إلى قوة قاهرة نتيجة عن عوامل خارجية لم تتبع من دائرة نشاط الناقل ولم يكن بالإمكان توقعها " .

وكذلك تذهب آراء الفقه المصري إلى أن التزام الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بحراً هو التزام بتحقيق نتيجة^(١٦) وفقاً لما قرره المادة (٢٥٦) من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة

١٩٩٠. ولا يعفى الناقل من المسؤولية - وفقاً لما قرره المادة ٢٥٧- إلا إذا أثبت أن وفاة الراكب أو إصابته ترجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه ".
 أما في القانون الفرنسي فقد سبق ان ذكرنا بأن القضاء الفرنسي - ممثلاً بقضاء محكمة النقض - قد عدت منذ مدة بعيدة في حكمها الصادر في ١٩١١/١١/٢١ بأن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، وهذا ما قننته المادة " 36 " من قانون 66-420 الصادر في ١٩٦٦/٦/١٨، إذ ألزمت الناقل بضمان سلامة المسافر " la sécurite de Passage " إلا أن بعض الأحكام اتجهت إلى عكس ذلك، وعدت التزام الناقل هو التزام ببذل عناية. ومن هذه الأحكام ما قضت به محكمة استئناف " Aix-en- Provence " في حكمها الصادر في ١١٩٩٦/١٢/٥ في دعوى تتعلق بأضرار أصيبت بها راكبة جراء سقوطها من سريرها المعد في السفينة - حيث أشارت إلى أن قانون ١٩٦٦ " لا يفرض على الناقل التزاماً نتيجة في حالة الحوادث الفردية" ومن ثم فإنه يجب على الراكبة أن تقيم الدليل على خطأ الناقل أو تابعيه، والسبب الذي أدى إلى الإصابة^(١٧). ويشير بعض الفقه في تعليقه على هذا الحكم بأن الوقائع الخاصة بهذه الدعوى حتمت الابتعاد عن تفسير التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، وتكليف المدعية إثبات خطأ الناقل، بينما المسؤولية التي قررتها المادة (36) من قانون 66-420 تفرض على الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة^(١٨).

المطلب الثاني/ موقف اتفاقية أثينا لعام ٢٠٠٢

لا مرأ في أنّ نقل الأشخاص بحراً يتطلب وجود عقد بين الناقل البحري وبين الراكب يترتب على إخلال الناقل بالالتزامات الناشئة عنه قيام أو تحقق مسؤوليته، وهذه المسؤولية هي مسؤولية عقدية. وقد تضمنت اتفاقية أثينا إشارات عديدة إلى العقد الذي ينظم العلاقة ما بين الناقل والراكب ومنها ما أشارت إليه (المادة ١ ف٢) التي عرفت عقد النقل " Contract of Carriage " بأنه " العقد الذي يتم بين الناقل أو نيابة عنه لأجل نقل راكب وأمتعته عن طريق البحر ". وكذلك ما أشارت إليه (المادة ١/٩) بشأن وجوب توافر الصفة الدولية في النقل الخاضع لأحكام الاتفاقية والتي تتحدد وفقاً للعقد، أي إرادة المتعاقدين وكما سبق بيان ذلك. ومن ثم فإنّ اتفاقية أثينا لا تتضمن خروجاً على المبادئ المقررة بشأن طبيعة مسؤولية الناقل كما قررتها غيرها من الاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية التي نظمت نشاط النقل بمختلف صورة.

ولما كان عقد النقل بوجه عام هو عقد ينصب على تغيير مكان الأشخاص أو البضائع بواسطة النقل، لذا لا يُعدّ نقلاً إذا حصل تغيير مكان الأشخاص أو البضائع بغير استخدام واسطة النقل^(١٩)، كما لو قام شخص ما أو أشخاص عدّة بقطع مسافة من البحر من نقطة ما إلى لأخرى سباحة^(٢٠).

وإذا كانت المسؤولية العقدية تفترض - كما هو مقرر - وجود عقد نقل بين الراكب والناقل، ومن ثم فإذا لم يوجد هذا العقد، فلا تثار المسؤولية العقدية للناقل. ويبرز هذا الحكم في الفروض التي يتسلل فيه الراكب إلى واسطة النقل خلسة بقصد التهرب من دفع الأجرة فلا يمكن مسائلة الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب جراء تسلله لواسطة النقل.

وإذا كانت اتفاقية أثينا لعام ٢٠٠٢ لم تتضمن حكماً صريحاً بشأن الراكب المتسلل إلى السفينة، إلا أن المنطق يفرض بوجوب استبعاد هذا النوع من النقل لأحكام الاتفاقية^(٢١). أما بشأن التساؤل عن طبيعة التزام الناقل البحري في ضوء اتفاقية أثينا لعام ٢٠٠٢ وهل هو التزام تحقيق نتيجة أم أنه التزام ببذل عناية ؟

لا بُدَّ قبل الإجابة على هذا التساؤل أن نبين بأن القوانين الوطنية للدول التي تسهم في إعداد الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل بمختلف صورته لا تتبنى حلولاً موحدة بشأن المسائل التي تنظمها الاتفاقية. فعلى سبيل المثال إنه من المقرر في الأنظمة القانونية اللاتينية، كالقانون الفرنسي والقوانين المتأثرة به، إنَّ التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، وكما أشرنا إلى ذلك في موضع سابق. أما في الأنظمة القانونية الأنجلو سكسونية فإنَّ التزام الناقل في عقد نقل الأشخاص هو التزام ببذل عناية حيث يكون ملزماً ببذل العناية اللازمة للمحافظة على سلامة الراكب " To exercise due care For theris dafety"^(٢٢)

وإزاء الاختلاف المذكور بين النظم القانونية للدول التي تسهم في إعداد الاتفاقية لذا تتبنى الاتفاقية حلولاً توفيقية لنجاوز الخلاف بشأن ما تقرره القوانين الوطنية^(٢٣).

أما فيما يتعلق باتفاقية أثينا فلا يمكن الجزم أن التزام الناقل فيها هو التزام بتحقيق نتيجة أو بالعكس أنه التزام ببذل عناية، وإنما هو يبدو في بعض صور الضرر، كالضرر الذي يلحق بالراكب، هو التزام بتحقيق نتيجة، بينما يبدو في صور أخرى أقرب إلى الالتزام ببذل عناية.

المبحث الثالث/ أحوال قيام مسؤولية الناقل وفقاً لاتفاقية أثينا

حددت اتفاقية أثينا ٢٠٠٢ أحوال قيام مسؤولية الناقل، أي الأضرار التي يسأل عنها الناقل. وقد ميّزت الاتفاقية بين الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته (مطلب أول) وبين الأضرار التي تلحق بالأمّعة (مطلب ثانٍ).

المطلب الأول/ الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته

نصت المادة (٣) من اتفاقية أثينا على أن :

"١- بالنسبة للخسارة التي يتكبدها الراكب كنتيجة لوفاته أو إصابته بحادث بحري يكون الناقل مسؤولاً بحد أقصى لا يتجاوز " 250,000 " وحدة حسابية وذلك عن كل حادث مستقل ما لم يثبت الناقل بأن الحادث:

أ- نشأ عن عمل من أعمال الحرب أو أعمال عدائية أو حرب أهلية أو من ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي يتعذر تجنبها أو دفعها.

ب- أو ناشئاً عن فعل أو إغفال ارتكب بنية إحداث الخسارة من قبل شخص ثالث.

فإذا ثبت بأن الخسارة قد تجاوزت الحد المقرر أعلاه، يكون الناقل مسؤولاً بما يجاوز الحد المذكور، ما لم يثبت الناقل بأن الحادث الذي تسبب بالخسارة لم يكن ناشئاً عن إهماله أو بخطأ منه.

"٢- بالنسبة للخسارة التي يتكبدها الراكب نتيجة لوفاته أو إصابته بحادث غير بحري يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة الناشئة بسبب خطأه أو إهماله، ويكون عبء إثبات الخطأ أو الإهمال على عاتق المطالب."

يبدو من النص المتقدم أن اتفاقية أثينا ٢٠٠٢ ميّزت بين الضرر المتمثل بوفاة الراكب أو إصابته بحادث بحري ، وبين وفاته أو إصابته بحادث غير بحري ووفقاً للاتي:

أولاً: وفاة الراكب أو إصابته الناشئة عن حادث بحري

عرفت (المادة ٣/٥) الحادث البحري " Shipping Incident " بأنه يعني " تحطم السفينة أو انقلابها أو جنوحها أو انفجارها أو احتراقها أو عيب أو خلل فيها ... ". فإذا كانت وفاة الراكب أو إصابته ناشئة عن حادث بحري وفقاً لمفهومه الذي حدده الاتفاقية، فإن الناقل يكون مسؤولاً عن الحادث بحد أقصى لا يتجاوز (250,000) وحدة حسابية وذلك عن كل حادث مستقل، عن كل شخص وعن كل طلب، إلا إذا أثبت الناقل بأن الحادث قد نشأ إما نتيجة لعمل من أعمال الحرب أو أعمال عدائية أو حرب أهلية أو من ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي يتعذر تجنبها أو دفعها. أو كان الحادث ناشئاً عن فعل أو إهمال ارتكب بنية إحداث الضرر من قبل شخص ثالث.

وتُعدُّ مسؤولية الناقل وفقاً لما تقدم - وكما يرى بعض الفقه - (مسؤولية صارمة) أو مشددة " Strict Liability"^(٢٤). أي أنها تماثل المسؤولية الموضوعية القائمة بمجرد وقوع الضرر ولا تتطلب إثبات خطأ الناقل أو إهماله.

أما إذا ثبت بأن الخسارة التي حلت بالراكب قد تجاوزت الحد الذي قرره الاتفاقية - وهو " 250, 000 وحدة حسابية - فإن الناقل يكون مسؤولاً بما يجاوز هذا الحد، ما لم يثبت الناقل بأن الحادث الذي تسبب في الضرر لم يكن ناشئاً عن إهماله أو خطأه. وبذلك فإن مسؤولية الناقل وفقاً للغرض الأخير هي مسؤولية تقوم على الخطأ المفترض أو الإهمال من جانب الناقل مع قلب عبء الإثبات، إذ يكون بوسع الناقل دفع مسؤوليته بإثبات عدم صدور خطأ أو إهمال منه .

ثانياً: وفاة الراكب أو إصابته الناشئة عن حادث غير بحري

أما إذا كانت وفاة الراكب أو إصابته قد نشأت عن حادث غير بحري، فيُعدُّ الناقل مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن خطأه أو إهماله، إلا أن عبء إثبات الخطأ أو الإهمال يقع على عاتق المطالب - أي الراكب أو ورثته في حال وفاته. ومن ثم فإن المسؤولية في هذا الفرض تبدو مسؤولية قائمة على الخطأ الواجب الإثبات من قبل المدعي أو المطالب. وإذا كانت اتفاقية أثينا قد عرفت المقصود بالحادث البحري على النحو الذي تقدمت الإشارة إليه، إلا أنها لن تقدم تعريفاً للحادث غير البحري، ومن ثم يبدو بأن الحادث غير البحري هو ذلك الذي ينشأ عن حادث لا يمتُّ بصلته إلى الأحداث التي أشارت إليها (المادة ٣/ف٥) بشأن تعريف الحادث البحري. ومن الأمثلة على الحوادث غير البحرية التسمم الغذائي الذي يتعرض له بعض الركاب أثناء تناولهم إحدى الوجبات الغذائية أثناء الرحلة، إذ يمكن مسائلة الناقل عن هذا الحادث إلا أنه مسؤوليته ينبغي ألا تكون مشددة، وإنما يجب إثبات خطأ أو إهمال الناقل من قبل المطالب^(٢٥).

المطلب الثاني/ الأضرار التي تلحق بالأمته

ميّزت اتفاقية أثينا بين الضرر الذي يلحق بأمته المقصورة وبين الضرر الذي يلحق بالأمته الأخرى ووفقاً للتفصيل الآتي:

أولاً: الضرر الذي يلحق بأمته المقصورة

نصت (المادة ٣/ف٣) من اتفاقية أثينا ٢٠٠٢ على أن " بالنسبة للخسارة التي تكبدها الراكب نتيجة لفقدان أو تلف أمته المقصورة يكون الناقل مسؤولاً عن الحادث الذي أدى إلى الخسارة والناشئ عن خطأه أو إهماله ويفترض خطأ أو إهمال الناقل الناشئ عن حادث بحري".

بدو من النص المتقدم بأن الناقل مسؤولاً عن الخسارة التي تلحق بالراكب كنتيجة لفقدان أو تلف أمته المقصورة والناشئ عن خطأه أو إهماله. ومسؤولية الناقل هذا الغرض تقوم على أساس الخطأ المفترض " Presumed Fault " من جانب الناقل. إلا أنه يجوز للناقل دفع مسؤوليته وذلك بإثبات عدم صدور خطأ أو إهمال من جانبه أو من جانب تابعيه.

ثانياً: الضرر الذي يلحق الأمتعة الأخرى

نصت (المادة ٣/ف٤) من اتفاقية أثينا على أن " بالنسبة للخسارة التي يتكبدها الراكب كنتيجة لفقدان أو تلف الأمتعة الأخرى - غير أمتعة المقصورة - يكون الناقل مسؤولاً إلا إذا أثبت بأن الحادث الذي أدى إلى الخسارة لا ينسب إلى خطأ أو إهمال من جانبه ."

ووفقاً للنص المتقدم فإن الناقل يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق بأمتعة الراكب - والتي يفترض بأنها سلمت للناقل - والذي يتمثل بفقدان أو تلف هذه الأمتعة، إلا إذا أثبت عدم صدور خطأ أو إهمال من جانبه أو جانب تابعيه.

ويبدو من مجمل ما تقدم بأن اتفاقية أثينا ٢٠٠٢ - عند تنظيمها لأحكام مسؤولية الناقل في عقد نقل الأشخاص وأمتعتهم عن طريق البحر - لم تؤسس مسؤولية الناقل وفقاً لأساس واحد، كتأسيس المسؤولية على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة أو على أساس المسؤولية المفترضة، وعلى أساس المسؤولية القائمة على الخطأ واجب الإثبات، وإنما تبنت أسساً مختلفة لإقامة مسؤولية الناقل^(٢٦) تعتمد على طبيعة الضرر الذي لحق بالراكب أو الذي لحق بالأمتعة. وهذه الأسس تمثل حلولاً توافقية هدفها إقامة نوع من التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة الراكب. فنجد مثلاً أن الاتفاقية قد شددت من مسؤولية الناقل عن وفاة الراكب أو إصابته الناشئة عن حادث بحري. إلا أنها بالمقابل لم تشدد من مسؤولية الناقل عن وفاة أو إصابة الراكب الناشئة عن حادث غير بحري. وقد تبنت الاتفاقية مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الذي يلحق بالراكب والناشيء عن حادث بحري بما لا يجاوز " 250, 000 " وحدة حسابية، إلا أنها أجازت تجاوز هذا الحد بناءً على طلب المدعي (المطالب) والمطالبة بتعويض يزيد عن الحد المذكور، إلا إذا أثبت الناقل بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالراكب لم يكن ناشئاً عن خطأه أو إهماله.

الخاتمة

في خاتمة البحث نخلص إلى أن اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر ٢٠٠٢ قد أخذت بالاتجاهات الحديثة لمسؤولية الناقل - والتي أقرتها اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي الدولي - إذ جعلت الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص مسؤولاً عن الضرر الذي لحق بالراكب جراء حادث بحري بما لا يجاوز 250,000 "وحدة حسابية، وهذه المسؤولية هي مسؤولية موضوعية قائمة على مجرد تحقق الضرر ولا يكلف الراكب بإثبات خطأ الناقل، ولا يجوز للأخير دفع مسؤوليته عن الحادث إلا في حدود ضيقة. بل إن الاتفاقية منحت الراكب المطالبة بتعويض يجاوز الحد الذي قرره " 250,000 " وذلك إذا أثبت أن الخسارة التي تكبدها تجاوز هذا الحد، إلا أنه بالمقابل يستطيع الناقل دفع مسؤوليته بإثبات أن الخسارة لم تكن ناشئة عن إهماله أو خطأ منه. وبذلك فإن اتفاقية أثينا بصيغتها المعدلة لعام ٢٠٠٢ قد وسعت في نطاق الحماية التي ينبغي أن يتمتع بها الراكب. أما فيما يتعلق بالتوصيات:

أولاً: ضرورة قيام المنظمة البحرية الدولية بوضع ترجمة رسمية للاتفاقية باللغة العربية. ثانياً: فيما يتعلق بالعراق نرى ضرورة انضمام العراق إلى اتفاقية أثينا ٢٠٠٢، ولا يجوز الادعاء بأن العراق ليس دولة بحرية ولا يعرف نشاط النقل البحري للأشخاص كما هو الحال في الدول الأخرى لأنه من الممكن أن ينعقد الاختصاص في نظر دعوى المسؤولية الناشئة عن تطبيق الاتفاقية للمحاكم العراقية وفي هذه الحالة ستقضي المحكمة بالامتناع عن تطبيق الاتفاقية لعدم انضمام العراق إليها.

ثالثاً: ضرورة اكمال الخطوات التشريعية لإقرار مشروع القانون البحري العراقي الذي ينظم الأحكام العامة للتجارة البحرية وبضمنها نقل الأشخاص عن طريق البحر. حيث تبني مشروع القانون البحري العراقي لعام ١٩٧٤ مثلاً تنظيمياً لأحكام عقد نقل الأشخاص عن طريق البحر.

الهوامش

(١) في أهمية عقد نقل الأشخاص بحراً في الوقت الحالي يُنظر: جان بيار بورييه، المطول في القانون البحري، ترجمة: د. سليم حداد، منشورات ألفا Alpha ، توزيع: المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس - لبنان، ط١، ٢٠١٠، ص ٦١٥.

(٢) يُنظر في هذه الحوادث وما خلفته من أضرار: الدكتورة إيمان الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ط١، ٢٠١٦، ص ١٩ وما بعدها.

(٣) وقد تضمنت الاتفاقية في المادة (١) بعض التعاريف بشأن المسائل التي نظمتها، كتعريف عقد النقل وتعريف الناقل والأمتعة.

(٤) وقد أخذت اتفاقية أثينا لعام ٢٠٠٢ في تحديد الصفة الدولية للنقل الخاضع لأحكامها بما قرره اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩، المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المطبقة بشأن النقل الجوي الدولي في مادتها الأولى. وكذلك ما قرره المادة (١) من اتفاقية مونتريال بشأن توحيد القواعد الخاصة بالنقل الجوي الدولي الموقعة في ١٩٩٩/٥/٢٨.

(٥) ومع ذلك فإن البعض يرى بأنه لا يوجد ما يمنع من تطبيق أحكام الاتفاقية على النقل الداخلي إذا قرر القانون الوطني ذلك، وهو ما أخذت به بعض الدول الاسكندنافية ... يُنظر:

Erik Rosag, The Imli Manua on International Maritime Law, Volume

11, Shipping Law, Oxford University Press, First edition, 2016, P. 382.

(٦) يُنظر: الدكتور محمود مختار بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، دون ذكر تاريخ النشر، ص ٤٥٩. الدكتور محمد محمد هلالية، الوجيز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، دون ذكر تاريخ النشر، ص ٤٢٣.

(7) Erik Rosag, Op.Cit., P. 382.

(٨) فعمليات الصعود إلى السفينة والنزول منها تُعد من قبيل العمليات الضرورية المرتبطة بالنقل، ولا تقتصر المخاطر التي يتعرض لها الراكب أو المسافر على تلك تحدث أثناء تواجده داخل السفينة، وإنما أيضاً أثناء عمليات الصعود والنزول من السفينة، يُنظر: الدكتور كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط٣، ٢٠٧، ص ٦٥٦.

(٩) عرفت (المادة ١/٥) من اتفاقية أثينا الأمتعة " Luggage " بأنها أية مادة أو مركب يتولى الناقل نقلها بموجب عقد نقل أشخاص باستثناء المواد والعربات المنقولة بموجب مشاركة إيجار سفينة، أو سند شحن، أو أي عقد آخر لنقل البضائع ". وكذلك عرفت (المادة ١/١) أمتعة المقصورة " Cabin " " uggage" بأنها " ما لدى لراكب من أمتعة تحت حراسته أو إشرافه، وباستثناء ما يتعلق بتطبيق الفقرة ٩ من هذه المادة، وتطبيق الفقرة ٨ فإن أمتعة المقصورة تشمل الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب في مركبته.

(10) Erik Rosagm Op, Cit., P. 382.

(١١) يُنظر: أستاذنا الدكتور مجيد العنبي، قانون النقل العراقي، المبادئ والأحكام ، مركز البحوث القانونية، وزارة العدل، بغداد، ١٩٨٤، ص ١٤١.

(١٢) وقد أخذ المشرع العراقي بعبارة " عهدة الناقل " مما قرره اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر لموقعة في هامبورغ في ٣١/٣/١٩٧٨. حيث بينت (المادة ٤/١) من هذه الاتفاقية بأن "مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ . وكذلك ما قرره (المادة ٥/١) من أن " يسأل الناقل - إذا وقع الحادث - أثناء وجود البضائع في عهده ". وقد فسرت بعض الآراء نص (المادة ٤/١) و(المادة ٥/١) من اتفاقية هامبورغ - بشأن سريان مسؤولية الناقل - بأنها المدة التي تكون فيها البضائع في حراسة الناقل " Sous La garde " . يُنظر: الدكتور محسن شفيق، الجديد في القواعد الأولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دار النهضة العربية، القاهرة، دون ذكر تاريخ النشر، ص ٦٢. إلا أنه يلاحظ بأن نصوص اتفاقية هامبورغ - سيما نصها باللغة الإنجليزية - لا يتحدث عن فكرة الحراسة، بل يشير إلى المدة التي تكون بها البضاعة في عهدة الناقل

The Period during which the carrier is in charge of goods.

(١٣) ويستثنى من هذا الأصل الحالات التي لا يوجد فيها عقد بين الناقل والراكب، ومن ذلك إذا تمت عملية النقل بالمجان أو بدون مقابل، وكذلك إذا تسلل الراكب خلسة إلى واسطة النقل. مع ملاحظة أن قانون النقل العراقي يخضع في (المادة ١٠/١) عمليات النقل بالمجان إلى أحكامه متى كان الناقل محترفاً للنقل، ولم تكن له فيه مصلحة مادية. وكذلك تخضع اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ ومونتريال لعام

١٩٩٩ عمليات النقل بالمجان في عقد نقل الراكب جواً إلى أحكامها متى قامت به مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي وفقاً لما قرره المادة (١) من الاتفاقيتان المذكورتان.

(١٤) إذ أشارت محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في ٢١/١١/١٩١١، وفي دعوى تتعلق بنقل الأشخاص بحراً. بأن الناقل ملزم بضمان سلامة الراكب، وإيصال الراكب سليماً معافى (Saine et Sauf) وهذا الالتزام ينشأ من عقد النقل . يُنظر:

Ripert et Roblot, Traité de droit commercial. Par Delebecq et German, Tome 2, L.G.D.J, Paris, 18e édition, 2003, No. 2739-2741.

Pieere Bonassis et chrustian Scapele, Traité de droit maritime, L.G.D,J-Delta, Paris, 2006, No.1270, P. 707.

(١٥) في هذا الاتجاه يُنظر: الدكتور باسم محمد صالح، القانون التجاري، القسم الأول، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، بغداد، ص ٢٢٠٨. الدكتور أكرم ياملكي، القانون التجاري، منشورات جامعة جيهان، أربيل، ٢٠١٢، ص ٢٢٤.

(١٦) الدكتور عاطف الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٧، ص ٤٤٠٥. الدكتور كمال حمدي، مصدر سبق ذكره، ص ٦٥٧. الدكتور محمد محمد هلالية، مصدر سبق ذكره، ص ٤٠٨.

(17) Rodière et Pontavice, Friot maritime, Dalloz., Paris, Ile edition, 1991, No.457, P. 330.

(18) Bonassies et scapel, Op.Cit., No. 1343, P. 799.

(١٩) يُنظر بهذا الصدد:

Francois Collart Dutilleul et Philippe Delebecque, Contrats Civils et commerciaux, Dalloz, 3e edition, 1996, No. 764.

(٢٠) كما في محاولة بعض سباحي المسافات الطويلة عبور (بحر المانش) القنال الإنجليزي بين ميناء كاليه في فرنسا وميناء دوفر في إنجلترا. إذ تبلغ المسافة بينهما بحدود ٣٣,٥ كيلو متر.

(٢١) بينما قررت بعض القوانين الوطنية باستبعاد تطبيق أحكامها على الأشخاص الذين يتسللون إلى السفينة خلسة بغير دفع الأجرة ومن ذلك ما قرره (المادة ٢٦٥/ف١) من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والمادة (34) من قانون 66-420 الفرنسي الصادر في ١٨/٦/١٩٦٦ الذي ألغي بصدور تقنين النقل الصادر بالأمر " 1307-2010 " في ٢٨/١٠/٢٠١٠ وأبقى على الحكم ذاته.

(22)Stevens & Morriem Nercantile Law. Butter Worth. London, sixteenth edition, 1973, P.332.

(٢٣) والمثال الواضح على ذلك هو ما تبنته اتفاقية وارشو بشأن توحيد عض القواعد الخاصة للنقل الجوي الدولي لعام ١٩٢٩ التي تبنت حلولاً توفيقية بشأن المسائل المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي حاولت إيجاد قدر من الموازنة بين مصلحة الناقل الجوي وبين مصلحة الراكب أو مرسلي البضائع. يُنظر:

George Loloudas, Risk and Liability in Air Law, Routledge, London, 9th edition, 2009, Para 4-5-4-6.

(24)Erik Rosage, Op.Cit., P. 380.

(25)Ibid., P. 381.

(٢٦) وهذا يماثل موقف اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩. إذ أقامت هذه الاتفاقية مسؤولية الناقل الجوي على أساسين أولهما المسؤولية القائمة على أساس المخاطر وتحمل التبعية وذلك عن أضرار الفئة الأولى التي حددتها الاتفاقية بما لا يجاوز " 100,000 " مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة. وهذه المسؤولية = تتحقق بمجرد وقوع الضرر وثانيهما أقامت مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل وذلك عن أضرار الفئة الثانية التي تجاوز " 100,000 " مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة وأجازت للناقل دفع مسؤوليته بالطرق التي حددتها الاتفاقية.

المصادر

١. الدكتورة إيمان الجميل، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ط١، ٢٠١٦.
٢. الدكتور باسم محمد صالح، القانون التجاري، القسم الأول، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، بغداد. الدكتور أكرم ياملي، القانون التجاري، منشورات جامعة جيهان، أربيل، ٢٠١٢.
٣. جان بيار بوربييه، المطول في القانون البحري، ترجمة: د. سليم حداد، منشورات ألفا Alpha ، توزيع: المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس - لبنان، ط١، ٢٠١٠.
٤. الدكتور عاطف الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٧.
٥. الدكتور كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط٣، ٢٠٠٧.
٦. أستاذنا الدكتور مجيد العنكبكي، قانون النقل العراقي، المبادئ والأحكام ، مركز البحوث القانونية، وزارة العدل، بغداد، ١٩٨٤.
٧. الدكتور محسن شفيق، الجديد في القواعد الأولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دار النهضة العربية، القاهرة، دون ذكر تاريخ النشر.
٨. الدكتور محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، دون ذكر تاريخ النشر، ص ٤٥٩. الدكتور محمد هلالية، الوجيز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، دون ذكر تاريخ النشر؟
- 1-Erik Rosag, The Imli Manua on International Maritime Law, Volume 11, Shipping Law, Osgord University Press, First edition, 2016, P. 382.
- 2-Francois Collart Dutilleul et Philippe Delebecque, Contrats Civils et commerciaux, Dalloz, 3e edition, 1996, No. 764.
- 3-George Loloudas, Risk and Liability in Air Law, Routledge, London, 9st edition, 2009, Para 4-5-4-6.
- 4-Ripert et Roblot, Traité de droit commercial. Par Delebecqu et German, Tome 2, L.G.D.J, Paris, 18^e édition, 2003, No. 2739-2741.
- 5-Rodiére et Pontavice, Friot maritime, Dalloz,,Paris, II^e edition, 1991, No.457, P. 330.
- 6-Stevens & Morriem Nercantile Law. Butter Worth. London, sixteenth edition, 1973, P.332.
- 7-Traité de droit maritime, Piere Bonassis et chrustian Scapele, L.G.D,J-Delta, Paris, 2006, No.1270, P. 707.