



## مسئولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص

### بين القانون المصري والسعودي

إعداد

الدكتور / وائل محمد مرفت إبراهيم علي

دكتورة في القانون التجاري من كلية الحقوق جامعة القاهرة

أستاذ القانون التجاري المساعد بكلية الحقوق بجامعة طيبة

بريد الكتروني :

### المستخلص

يعد نقل الأشخاص من أهم صور استغلال السفينة تجارياً ، وهو لا يقل أهمية من الناحية القانونية والاقتصادية عن عقد نقل البضائع، فنقل الأشخاص بحراً كان ذائعاً ومنتشراً منذ حضارات ما قبل الميلاد، بالنظر إلى استتباب الأمن في البحار وانتظام المواصلات البحرية، ونمو العلاقات بين الدول وازدهار السياحة وحركة الهجرة إلى البلاد الجديدة، ويعد الناقل البحري المسؤول الأول عن عملية نقل الأشخاص وأمتعتهم من لحظة قيام السفينة حتى وصولها إلى ميناء الوصول، فهو ملتزم بضمان سلامة الراكب وحقوقه عند وقوع حادث يؤدي إلى وفاته أو إصابته، وقد ناقش البحث تعريف عقد النقل البحري للأشخاص وبيان خصائصه وطبيعته القانونية وكيفية إثباته، ثم بيان الآثار القانونية المترتبة علي هذا العقد، والتزامات كلاً من الناقل والتزامات الراكب، وبيان أساس وطبيعة مسؤولية الناقل البحري للأشخاص وأمتعتهم في قانون التجارة البحرية المصري والنظام البحري التجاري السعودي، وكذلك في الاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا العقد، وأخيراً بيان حالات مسؤولية الناقل البحري للأشخاص والإعفاء أو التخفيف منها وتشديدها وتحديدها.

الكلمات المفتاحية: عقد نقل الأشخاص - مسؤولية الناقل البحري - استغلال السفينة

### Abstract

The transportation of people is one of the most important forms of commercial exploitation of the ship, and it is no less important from a legal and economic point of view than the contract for the transportation of goods. Tourism and migration to new countries, and the marine carrier is primarily responsible for the process of transporting people and their luggage from the moment the ship embarks until its arrival at the port of destination, as it is committed to ensuring the safety and rights of the passenger in the event of an accident leading to his death or injury.

The research discussed the definition of the maritime transport contract for persons, its characteristics, legal nature, and how to prove it, and then the legal implications of this contract, the obligations of both the carrier and the passengers, and the statement of the basis and nature of the responsibility of the marine carrier for persons and their baggage in the Egyptian maritime trade law and the Saudi commercial maritime system, As well as in the international agreements regulating this contract, and finally by stating the cases of liability of the marine carrier for persons and the exemption or mitigation thereof, and tightening and determining them.

**Keywords:** Passenger contract - liability of the carrier - contract of carriage.

## مقدمة

### أولاً: موضوع البحث:

يعد نقل الأشخاص من أهم صور استغلال السفينة تجارياً ، وهو لا يقل أهمية من الناحية القانونية والاقتصادية عن عقد نقل البضائع، فنقل الأشخاص بحراً كان ذاتاً ومنتشراً منذ حضارات ما قبل الميلاد، بالنظر إلى استتباب الأمن في البحار وانتظام المواصلات البحرية، ونمو العلاقات بين الدول وازدهار السياحة وحركة الهجرة إلى البلاد الجديدة، وبقي نمو النقل البحري مشهوداً حتى عشرينات القرن الماضي حتي ظهر النقل الجوي، الذي ساهمت سهولته وأمانه وسلامته وتوفير وقت عملية النقل إلى زوال العديد من الخطوط البحرية وانكماش النقل البحري للأشخاص، الأمر الذي دفع الناقلين إلى ابتداء صورة جديدة من نقل الأشخاص بحراً وهي الرحلات السياحية البحرية، والتي تسمح للسياح بالاستمتاع على نحو لا يوفره النقل الجوي للركاب.

### ثانياً: أهمية موضوع البحث:

لقد وضع في شأن النقل البحري للأشخاص العديد من المعاهدات الدولية تماشياً مع التطور العملي والقانوني لهذا العقد، ولعل أهم هذه المعاهدات تلك المبرمة في بروكسل، الأولى منها خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر

مجلة روح القوانين - العدد المائة وواحد - إصدار يناير ٢٠٢٣ - الجزء الأول

عام ١٩٢١، وهي تعنى بوجه خاص بتنظيم مسؤولية الناقل البحرى قبل الركاب، والثانية خاصة بالركاب المتسللين والتي انعقدت في عام ١٩٧٥، أما الثالثة فقد اهتمت بنقل أمتعة الركاب بحراً وقد انعقدت في عام ١٩٦٧، أما فى أثينا فقد أبرمت الاتفاقية الخاصة بالنقل البحرى للركاب وأمتعتهم عام ١٩٧٣، وذلك لتحل محل معاهدتى بروكسل الثانية والثالثة، إلى أن وصلنا أخيراً لمعاهدة أثينا عام ٢٠٠٢<sup>(١)</sup>. ولقد اهتم كل من المشرع المصرى<sup>(٢)</sup> والمنظم السعودى<sup>(٣)</sup> بعقد النقل البحرى للأشخاص، فصادق كلا المشرعين على ما صدر من الاتفاقيات الدولية فى هذا الشأن، فنصا على كافة القواعد المنظمة لهذا العقد فى القانون الداخلى لكلا الدولتين، سواء من حيث تحديد ماهية هذا العقد، وكيفية انعقاده، والآثار القانونية المترتبة عليه من حيث التزامات الراكب تجاه الناقل البحرى أو التزامات الناقل البحرى تجاه الراكب ومسئوليته القانونية عنها.

(١) د. مصطفى كمال طه، القانون البحرى، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، عام ١٩٩٨، ص ٣٣١.

(٢) نظم المشرع المصرى عقد النقل البحرى للأشخاص فى المواد من ٢٤٨ حتى ٢٧٨ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بإصدار قانون التجارة البحرية.

(٣) صدر النظام البحرى التجارى فى المملكة العربية السعودية بموجب المرسوم الملكى رقم (م/٣٣) بتاريخ ١٤٤٠/١٤١٥ هـ فى المواد من الخامسة والعشرون بعد المائتين حتى التاسعة والأربعون بعد المائتين.

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

### ثالثاً: نطاق البحث:

نظم المشرع المصري أحكام مسؤولية الناقل البحري للأشخاص من خلال القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بإصدار قانون التجارة البحرية، فبعد أن نظم كيفية إثبات عقد نقل الأشخاص بحراً (تذكرة السفر) وبياناته والوثائق البديلة لتذكرة السفر، نظم الالتزامات الملقاه على عاتق الناقل البحري في ذلك العقد بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية وتجهيزها لتنفيذ السفر المتفق عليه وإبقاء السفينة صالحة للملاحة طوال مدة السفر.

ثم نظم المشرع قواعد فسخ عقد النقل البحر للأشخاص وحالاته والتعويض الناتج عن فسخ العقد، ثم أوضح المشرع مقدار التعويض الذي يلتزم به الناقل البحري في حالة وفاة المسافر أو إصابته، وقواعد تحديد المسؤولية، والإعفاء منها، ونظم كذلك مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في تنفيذ الالتزامات التي يربتها عليه العقد، ووضع كذلك القواعد المنظمة للتعويض في حالة هلاك الأمتعة المسجلة أو تلفها والمملوكة للركاب، وكذلك الأمتعة غير المسجلة والتي يحتفظ بها المسافر، ونظم قواعد انقضاء الدعوى بالنقادم والمحكمة المختصة بنظر الدعوى.

وبالمقارنة مع المنظم السعودي فلم يخرج عن إطار القواعد القانونية المنظمة لعقد النقل البحري للأشخاص والتي قررها المشرع المصري، وكلا المشرعين قررا نصاً

مجلة روح القوانين - العدد المائة وواحد - إصدار يناير ٢٠٢٣ - الجزء الأول

بنص ما جاءت به الاتفاقيات الدولية المنظمة لعملية النقل البحري للركاب، حيث أن لنقل الركاب بحراً طابعاً دولياً أكثر منه محلياً، ما جعل المشرع الدولي يضع قواعد موحده تسرى على عمليات النقل البحري سواء للبضائع أو الركاب قررتها القوانين الداخلية للدول في تشريعاتها ولم تخرج عن إطار القواعد الدولية في هذا الشأن.

**رابعاً: إشكالية موضوع البحث:**

يبحث المشرع الدولي أو الوطني عن تحقيق مصالح الأطراف في التعاقد، ويوازن بينها ولا يغلب مصلحة أحد الأطراف على الآخر، إلا أن المشرع في مجال النقل قد نظر إلى المخاطر التي يتحملها الناقل، والناقل البحري على وجه الخصوص وخصه ببعض المميزات.

وتبدو جلية اتجاه رغبة المشرع -بداية - إلى تحقيق مصلحة الناقل البحري على حساب الراكب تحقيقاً لترويج عمليات النقل البحري وتشجيعاً للمستثمرين إلى الاتجاه لممارسة ذلك النشاط تحقيقاً للرواج الاقتصادي والتجاري، فقد أقام المشرع المسؤولية على أساس قاعدة الخطأ واجب الإثبات، والذي يقع فيه عبء إثبات خطأ الناقل البحري والضرر على عاتق الراكب أو ورثته حال وفاته، وحتى مع تحويل أساس المسؤولية إلى مبدأ الخطأ المفترض للناقل البحري، فإن كلا المسؤوليتين يشتركان في

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

نقطة رئيسية وهي مفهوم الخطأ ذاته، مما يترتب معه أن غياب الخطأ يؤدي بالضرورة إلى تحرير الناقل من المسؤولية والتعويض في عقد النقل البحري للأشخاص.

لقد كان القضاء قديماً يأخذ بمبدأ المسؤولية التقصيرية للناقل البحري للركاب عن الحوادث التي تصيب الراكب أثناء عملية النقل، ويلزم مدعى الضرر الذي يطالب بالتعويض عنه بإثبات خطأ الناقل، أما اليوم فقد استقر القضاء على أن مسؤولية الناقل البحري هي مسؤولية تعاقدية، على أساس أن عقد النقل ينشئ التزامات على عاتق الناقل بضمان سلامة الراكب، أي بتوصيله سالمًا إلى نقطة الوصول المتفق عليها، وهو التزم بتحقيق نتيجة يتحقق الإخلال به بمجرد عدم تحقيق النتيجة وثبوت وقوع الحادث، ولا يعفى الناقل من المسؤولية إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب، وذلك إعمالاً لمبدأ الغرم بالغنم، فحيث يحقق الناقل الأرباح من ممارسة نشاط النقل البحري للأشخاص، فإنه يلتزم بتعويض الأضرار التي قد تلحق بهم علي اختلاف أشكالها.

**خامساً: منهج البحث:**

إعتمد هذا البحث على المنهج الوصفي التحليلي، من خلال استقراء واستعراض الأحكام القانونية التي تنظم عقد النقل البحري للأشخاص في القوانين الوطنية في جمهورية مصر العربية وفي المملكة العربية السعودية، وكذلك نستعرض القواعد الدولية المنظمة لهذا العقد، وسنركز البحث على بيان القواعد المنظمة لالتزامات الناقل البحري للركاب وأساس مسؤوليته وحدود هذه المسؤولية والإعفاء منها وحالات تحققها.

**سادساً: خطة البحث:**

نستعرض في هذه الدراسة تعريف عقد النقل البحري للأشخاص وبيان خصائصه وطبيعته القانونية وكيفية إثباته، ثم ننتقل إلي بيان الآثار القانونية المترتبة علي هذا العقد، موضحين التزامات كلاً من الناقل والتزامات الراكب، ثم سنقوم ببيان أساس وطبيعة مسؤولية الناقل البحري للأشخاص وأمتعتهم في قانون التجارة البحرية المصري والنظام البحري التجاري السعودي، وكذلك في الاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا العقد، ثم نختم هذه الدراسة ببيان حالات مسؤولية الناقل البحري للأشخاص والإعفاء أو التخفيف منها وتشديدها وتحديدها، وذلك علي التقسيم التالي:

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

مبحث تمهيدي: ماهية عقد النقل البحري للأشخاص، وخصائصه، وتكوينه، وإثباته.

الفصل الأول: الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للأشخاص.

المبحث الأول: إلتزامات الناقل.

المبحث الثاني: إلتزامات الراكب.

الفصل الثاني: حالات مسؤولية الناقل البحري وفقاً لمعاهدة أثينا لعام ٢٠٠٢.

المبحث الأول: مسؤولية الناقل عن الوفاة أو الإصابة البدنية لأحد الراكب.

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

المبحث الثالث: مسؤولية الناقل المنفذ.

الفصل الثالث: حالات الإعفاء من المسؤولية وفقاً لاتفاقية أثينا ٢٠٠٢.

المبحث الأول: حالات الإعفاء من المسؤولية المقررة للناقل والناقل المنفذ وفقاً

لاتفاقية أثينا لعام ٢٠٠٢

المبحث الثاني: حالات الإعفاء من المسؤولية المقررة لغير الناقل (مستخدمي الناقل

ووكلائه) وفقاً لاتفاقية أثينا لعام ٢٠٠٢.

المبحث الثالث: أحكام التقادم وفقاً لمعاهدة أثينا لعام ٢٠٠٢.

## مبحث تمهيدي

### ماهية عقد النقل البحري للأشخاص وخصائصه وتكوينه وإثباته

أولاً: تعريف عقد النقل البحري للمسافرين وخصائصه:

ذهب بعض الفقه إلى تعريف عقد النقل البحري للمسافرين تعريفاً بسيطاً، على أنه عقد يلتزم بقتضاه الناقل بنقل المسافر وأمتعته بجرماً مقابل أجره معلومة، بشرط ألا يكون المسافر من بين تابعي الناقل على ظهر السفينة كالريان والبحارة وغيرهم، ذلك أن إقامة هؤلاء على السفينة تكون تنفيذاً لعقد عمل بحري وليس بسبب عقد نقل، ولا يلزم أن يتم النقل على سفينة مخصصة للركاب بل يمكن أن يبرم العقد لنقل المسافر على سفينة معدة لنقل البضائع، ويقصد من العقد نقل المسافر من ميناء إلى آخر وهذا هو الغالب، أو القيام بجولة في البحر تنتهي بنفس الميناء الذي بدأت منه<sup>(١)</sup>.

كما عرفه البعض الآخر بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل مقابل أجره بنقل شخصاً طبيعياً حياً بطريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر وفي رحلة دائرية تبدأ وتنتهي في الميناء ذاته، على أن يكون المسافر شخصاً آخر غير الريان والبحارة وتابعي الناقل،

(١) د. حمد الله محمد حمد الله. عقد النقل. دار النهضة العربية. ١٩٩٧-١٩٩٨. ص ٢١١.

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

وعلي أن يكون النقل على سفينة مخصصة لنقل الركاب أو لنقل البضائع، ويلاحظ أن هذا التعريف لا يختلف جوهرياً عن سابقه إلا في التأكيد على كون المسافر حياً، أي استثناء جثمان الإنسان من اعتباره طرفاً في عقد النقل البحري للأشخاص، وهو ما ذهب إليه الفقيه روني رودبير (١).

وتجدر الإشارة إلي أن تعريف عقد النقل البحري للأشخاص ليس محل جدلاً فقهيّاً كبيراً ، أما المشرعون فالغالب منهم تفادي الخوض في غمار تعريف هذا العقد، واعتنوا أكثر بالتفصيل في آثاره، أما القلة القليلة ومنهم المشرع المصري فذهب إلي تعريفه بالتزاماته، فجاء في المادة ١٩٦ من القانون البحري المصري أن: ((عقد نقل الركاب بالبحر هو عقد يتعهد بمقتضاه أحد الطرفين ويسمى الناقل بنقل شخص وأمتعته بالبحر ويسمى بالمسافر من ميناء إلي آخر، وذلك مقابل أجر))، أما المادة الأولى من اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٣ فقد عرفته بأنه: ((العقد المعقود بين الناقل أو لحسابه لنقل راكب أو راكب مع أمتعته بواسطته على أي من الأحوال)) (٢).

(١) د. محمود سمير الشراوي. القانون البحري. دار النهضة العربية. سنة ٢٠٠٨. ص ٤٧٣.

(٢) د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دار النهضة العربية. ٢٠٠٤ - ٢٠٠٥. ص 208.

مجلة روح القوانين - العدد المائة وواحد - إصدار يناير ٢٠٢٣ - الجزء الأول

ومن التعريفات المذكورة أعلاه تتضح لنا جملة من العناصر بتوافرها نكون بصدد عقد نقل ركاب عن طريق البحر وهي العناصر الأربعة التالية:

#### (١) وجود عقد نقل:

لا بد من وجود عقد نقل يربط الناقل بالراكب، ويمكن أن يكون طرفاً في عقد نقل الأشخاص بالبحر كل شخص يوجد على السفينة من غير الريان والبحارة، إذ أن إقامة هؤلاء على السفينة ليست بمقتضى عقد نقل وإنما سندها عقد عمل بحري (١). ولا تسري أحكام عقد نقل الأشخاص بحراً على المتسللين خلسة بقصد السفر دون تذكرة ولا تسري أحكام عقد نقل الأشخاص بحراً وبغير أجرة، بل يكون للريان سلطة إخراج أي شخص يتسلل إلي داخل السفينة في أول ميناء تصل إليه السفينة، أو حتى نقله إلى سفينة أخرى، وكذلك مع إلزامه - أي المسافر خفية - بدفع تعويض للناقل بقدر المسافة التي اجتازتها السفينة في السفر.

#### (٢) أن يتعلق العقد بنقل شخص:

لا بد أن يكون التزام الناقل بعملية النقل على أساس نقل شخص طبيعي حي، حيث أن نقل جثث الموتى لا يعتبر من قبيل نقل الأشخاص.

(١) د.علي جمال الدين عوض. القانون البحري. دار النهضة العربية. ١٩٥٨. ص ٣٧٨.

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

### (٣) أن يكون النقل بمقابل:

ذلك أن أحكام عقد نقل المسافرين بالبحر لا تسري على النقل المجاني أي بدون مقابل مالي، ولا يستثني من ذلك النقل المجاني الذي يتم من قبل المؤسسات البحرية للنقل، وهو صورة مجانية للنقل تقوم بها هذه المؤسسات لأغراض دعائية بمناسبة افتتاح خط ملاحى جديد أو رحلة أو لسفينة جديدة، فهذا النقل وعلى الرغم من مجانيته إلا أن الناقل فيه يسأل مسؤولية عقدية عما يلحق المسافرين من أضرار أثناء النقل (١).

### (٤) أن يكون النقل عن طريق البحر:

ويعني ذلك أن يكون النقل عن طريق سفينة تبحر في البحر، ويستوي أن يكون نقل الركاب على سفينة مخصصة لنقل البضائع أو لنقل المسافرين، وكما يكون نقل الركاب بالبحر من ميناء إلى آخر فيجوز كذلك أن يكون في رحلة دائرية تبدأ وتنتهي في الميناء نفسه.

ومن التعريفات الفقهية والقانونية لعقد نقل المسافرين بالبحر، ومن عناصره المفصلة أعلاه، تتضح لنا طبيعة هذا العقد كعقد من عقود القانون الخاص، حتى وإن قامت

---

(١) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل. مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٠م، ص ٣٧.

مجلة روح القوانين - العدد المائة وواحد - إصدار يناير ٢٠٢٣ - الجزء الأول

الدولة بخدمة النقل، وهو عمل تجاري أصلي بالنسبة للناقل، ولكنه عمل مدني بالنسبة للمسافر إلا إذا تعلق بتجارته أو بخدمة نشاطه إعمالاً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية، وبذلك فهذا العقد هو من قبيل المقاولة، كما استقر رأي الفقه (١).

وينشأ عقد نقل المسافرين بالبحر بمجرد توافق إيجاب وقبول طرفيه أي الناقل والمسافر وبذلك فهو عقد رضائي (٢)، أما عملياً فعقد النقل البحري للمسافرين يعتبر من عقود الإذعان، فلا يملك المسافر أن يناقش شروط العقد المطبوعة والمعد سلفاً، ويلتزم المسافر بقبولها دون تعديل أي كما وردت في تذكرة السفر (٣).

وعقد نقل الركاب بالبحر هو عقد معاوضة لا يحصل فيه الناقل على مقابل مادي لخدمة النقل التي يؤديها للمسافر، فالنقل المجاني أو بدون مقابل لا يخضع لأحكام عقد نقل الأشخاص بالبحر، وذلك لعدم وجود عقد بالمعنى القانوني السليم بين الناقل والمسافر، ومن ثم فلا يجوز للمسافر مجاناً أن يطالب الناقل بالتعويض عن أي ضرر يلحقه خلال عملية النقل، إلا إذا أثبت وقوع خطأ من الناقل فضلاً عن إثبات

(١) د. محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص ٤٧٣.

(٢) د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، منشورات

الطبي الحقوقية، لبنان، ٢٠٠٩، ص ٩٢٤.

(٣) د. إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة،

٢٠٠٩م، ص ١٧٥.

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

وقوع الضرر وعلاقة السببية بينهما، على أنه يستثني من ذلك النقل المجاني الدعائي، ويعد في حكم النقل بمقابل نقل الأطفال مع ذويهم طالما أن نقلهم ولو تم مجاناً يعتبر تابعاً للعملية الأصلية وهي النقل بمقابل (١).

كما أن عقد النقل البحري للمسافرين من العقود القائمة على الاعتبار الشخصي ذلك أن أسماء المسافرين من البيانات الأساسية التي يجب أن تتضمنها تذكرة السفر، فلا يستطيع المسافر أن يتنازل عنها لأحد آخر إلا بموافقة الناقل، وعقد نقل المسافرين بطريق البحر هو عقد ملزم للجانبين، بمعنى أن لكل طرف التزامات تنشأ كأثر لهذا العقد مقابل التزامات في ذمة الطرف الآخر، وعدم تنفيذ أحد الطرفين للالتزامات الملقاة على عاتقه يشكل حجة للطرف الآخر لفسخ العقد.

### ثانياً: تكوين عقد النقل البحري للمسافرين وإثباته:

كما سبق القول فإن عقد نقل المسافرين بحراً هو عقد رضائي ينعقد بتوافق الإيجاب والقبول، ويلزم لصحته رضا كل من طرفيه أي الناقل والمسافر، وأن يكون رضائهما سليماً غير مشوب بعيوب الإرادة، وأن يكون محل العقد وسببه مشروعين، وأن تتوافر الأهلية للطرفين الناقل والمسافر وطبقاً للقواعد العامة شأنه في ذلك كشأن سائر العقود

(١) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مرجع سابق، ص ٥١.

مجلة روح القوانين - العدد المائة وواحد - إصدار يناير ٢٠٢٣ - الجزء الأول

الرضائية، إلا أن الواقع الاقتصادي جعل الناقل الطرف القوي في هذه العلاقة العقدية، مما مكنه من فرض شروط للعقد غالباً ما تفرغ في شكل مكتوب مطبوع لا يملك المسافر مناقشتها، بل ويلتزم بقبولها دون تعديل أي كما ترد في تذكرة السفر، ليصبح هذا العقد الرضائي بمجرد إبرامه عقد إذعان يخضع في أحكامه العامة فيما يتعلق بتفسيره لأحكام القانون المدني<sup>(١)</sup>.

أما إثبات هذا العقد فقد قضت المادة ٢٤٨ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ على أن: "١- يثبت عقد نقل الأشخاص بالبحر، بمحرر يسمى "تذكرة السفر" ويذكر في تذكرة السفر على وجه الخصوص:

- أ) إسم الناقل وإسم المسافر.
- ب) بيان عن الرحلة.
- ج) إسم السفينة.
- د) ميناء القيام وتاريخه وميناء الوصول وتاريخه والموانى المتوسطة لرسو السفينة.
- هـ) أجرة النقل.

و) الدرجة ورقم الغرفة التي يشغلها المسافر أو مكانه في السفينة".

---

(١) د. محمد عبد الفتاح ترك، عقد نقل البضائع بحراً وعقد نقل الأشخاص بحراً، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٥م، ص ٥٤٣.

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

كما نظم المنظم السعودي أيضاً من خلال النظام البحري التجاري الصادر بموجب المرسوم الملكي رقم (م/٣٣) بتاريخ ١٤٤٠/١٤٤١هـ في المادة الخامسة والعشرون بعد المائتين بيانات تذكرة السفر على النحو التالي: " يثبت عقد نقل الأشخاص بحراً بمحرر يسمى تذكرة السفر، يذكر فيها على وجه خاص:

أ- اسم الناقل، واسم الراكب، وجنسيته. ب- تاريخ إصدار تذكرة السفر.

ج- اسم السفينة، وجنسيته.

د- ميناء المغادرة وتاريخها، وميناء الوصول وتاريخه، والموانئ الوسيطة المعيّنة لرسو السفينة.

هـ- أجرة النقل. و- درجة الإقامة على ظهر السفينة".

ويمكن إصدار تذكرة السفر في صورة إسمية تتضمن لقب واسم المسافر الذي لا يجوز له نقل هذه التذكرة لإسم شخص آخر إلا إذا وافق الناقل على ذلك (١)، كما يمكن إصدار هذه الوثيقة في صورة أخرى، أي لحاملها والتي يجوز للمسافر التنازل عنها ونقلها لغيره قبل بدء الرحلة، أما خلالها فيتوقف نقلها على موافقة الناقل، ولقد حدّد كلاً من المشرع المصري والسعودي البيانات الواجب تضمينها في تذكرة السفر،

(١) د. هاني محمد دويدار، النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية،

بيروت، ٢٠٠٨م. ص ٥٠.

ويجوز للناقل إضافة بيانات أخرى، ذلك أن البيانات الواردة في النصوص سالفة الذكر لا تعتبر على سبيل الحصر (١) وهي:

١ - إسم طرفي العقد: ذكر هنا بيان إسم الناقل وإن كان شخصاً طبيعياً ولقبه وعنوانه، أو تسمية الشركة وشكلها القانوني ومقرها إن كانت شخصاً اعتبارياً، ويذكر إسم مندوب الناقل كأن تكون إحدى فروع الشركة، أو أحد ممثليها كوكالات السياحة والسفر، أما المسافر فيذكر إسمه ولقبه أن كانت تذكرة السفر إسمية، ويمكن ألا يذكر إسمه إذا كانت تذكرة السفر لحاملها.

٢ - مكان وتاريخ إصدار التذكرة: يجب ذكرهما حتى يتسنى تحديد الاختصاص القضائي الإقليمي في حال نشوب خلاف حول تنفيذ أو فسخ عقد النقل البحري، أو بشأن استرجاع أجرة السفر في حال إلغاء الرحلة، أما تاريخ إصدار التذكرة فله دور شأن حساب المواعيد القانونية والقانون الواجب التطبيق من حيث النطاق الزمني.

٣ - إسم ونوع السفينة: ذلك أن المسافر قد يبتغي السفر على ظهر سفينة معينة بذاتها، فتحدد هذا البيان على تذكرة السفر هو تحصين لحقوق المسافر، وتحديد نوع السفينة وإسمها هو كذلك لتحديد سعتها.

(١) د. مصطفى كمال طه. التوحيد الدولي للقانون البحري. الطبعة الأولى. شركة جلال للطباعة. الإسكندرية. ٢٠٠٧م. ص ١٧٩.

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

٤ - مسافة النقل وتاريخ ومكان ميناء القيام: يذكر بيان تاريخ ومكان قيام الرحلة حيث إنه في حالة عدم حضور المسافر في المكان والزمان المحددين في تذكرة السفر فإنه يلتزم بسداد أجرة النقل.

٥ - ميناء الوصول وموانئ التوقف إن وجدت: هذين البيانين يتعلق أولهما بحالة النقل البحري للمسافرين من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، أما البيان الثاني فيتعلق بالرحلات السياحية حيث تنطلق السفينة في رحلة دائرية تجوب عدة موانئ لترجع إلى ميناء القيام ثانية أو ميناء وصول آخر.

٦ - أجرة السفر والرحلة ورقم الحجرة: نكر البيان المتعلق بأجرة السفر من ضمن البيانات الإلزامية، وذلك لاعتبار المشرع أن إصدار تذكرة السفر هو دليل علي سداد الأجرة، أما تحديد الدرجة ورقم الحجرة فهما بيانان مرتبطان بأجرة السفر لكون نوع الدرجة يختلف من فئة لأخرى وكذلك الأمر بالنسبة لدرجة الحجرة.

## الفصل الأول

### الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للأشخاص

#### تمهيد وتقسيم:

يعتبر عقد النقل البحري من العقود البحرية التي تخدم النشاط البحري والملاحة البحرية، وهو عقد منظم ومقنن في التشريعات البحرية، ويكتسي هذا العقد أهمية كبيرة في الواقع العملي، وذلك بالنظر للدور الذي يقدمه من خلال ربط الدول بعضها ببعض الآخر، وتسهيل عملية انتقال الأشخاص والبضائع، وقداهتم المشرع الوطني والدولي به ونظم أحكامه في قانون خاص به، والمتأمل في القانون البحري يستخلص منه بأن المشرع وعند سنه للقوانين كان مدركاً لمدى ارتباط بلاده بالخارج، ومؤمن بضرورة حماية هذه المؤسسات الاقتصادية، والموانئ الوطنية والأشخاص، لذلك تصور حلاً للمشاكل التي قد تظهر في البحر ورسم ضوابط تحمي حقوق الأطراف، وأخضعهم لمجموعة من الالتزامات وجب التقيد بها<sup>(١)</sup>.

(١) د. السيد أبو عيطة، شرح القانون البحري السعودي الجديد، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ٢٠١٦م. ص ١١٩ وما بعدها. د. عبدالقادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الأردن. ١٩٩٩م، ص ٣٨٣ وما بعدها.

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

وسوف نستعرض في هذا الفصل التزامات كل من الناقل والراكب في عقد النقل

البحري للأشخاص، وذلك على التقسيم التالي:

**المبحث الأول: التزامات الناقل في عقد النقل البحري للأشخاص.**

**المبحث الثاني: التزامات الراكب.**

### المبحث الأول

#### التزامات الناقل في عقد النقل البحري للأشخاص

تنص المادة ٢٥٠ من القانون من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م بإصدار قانون التجارة البحرية المصري علي أن: " يلتزم الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ويلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة السفر".

كما تنص المادة السابعة والعشرون بعد المائتين من النظام البحري التجاري في المملكة العربية السعودية الصادر بموجب المرسوم الملكي رقم (م /٣٣) بتاريخ ١٤٤٠/١٤/١٥ هـ على أن: " يلتزم الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه، ويلتزم كذلك بإبقاء السفينة على هذه الحال طوال

مدة السفر، وأن يوفر الوجبات الغذائية اللازمة، ومرافق الراحة، ودورات المياه بشكل مناسب للرحلة".

ويتضح من ذلك أن التزامات الناقل تتمحور فيما يلي:

أولاً: تنفيذ النقل المتفق عليه مع المسافر:

لقد نص المشرع على ضرورة التزام المجهز أو الناقل بتنفيذ النقل المتفق به مع المسافر، ويقصد به نقل هذا الأخير من ميناء القيام إلى ميناء الوصول سليماً بدنياً ونفسياً<sup>(١)</sup>، وفي الوقت المتفق عليه، ويتم ذلك بواسطة سفينة صالحة للملاحة، وتنفيذ السفر المتفق عليه في ظروف آمنة وسليمة، كما يجب على الناقل أن يتبع خط السير المقرر، وأن يضمن سلامة المسافر<sup>(٢)</sup>، ويتفرع عن ذلك التزامه بتقديم الطعام والعلاج والخدمة للمسافر أثناء السفر.

(١) د. محمود التلي، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨. ص ٢٤٧.

(٢) د. يونس بدر الدين. الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين. مجلة العلوم الإنسانية. كلية الحقوق. جامعة الإخوة منتوري. قسنطينية. الجزائر. المجلد ٣٢. عدد ٢/٦/٢٠٢١. ص ٤٨٣.

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

ثانياً: التزام الناقل بنقل أمتعة المسافرين:

يلتزم الناقل بنقل أمتعة الركاب والحفاظ عليها، ولا يمكن له أن يطلب من المسافر أن يدفع له أجرة عن نقلها إلا إذا زادت عن الحد المطلوب، والأمتعة عدة أنواع وقد بينها المشرع بقوله: " تعد بمثابة أمتعة:

١- الأمتعة التي يحملها المسافر عادة معه، أو الأمتعة التي يأخذها إلى حجرتة، أو تكون تحت حراسته.

٢ - الحوائط المحتوية على الأمتعة الشخصية للمسافر، والمسجلة والمنقولة في عنبر السفينة.

٣- السيارات السياحية بما في ذلك الأمتعة الموجودة بداخلها، والتي ترافق المسافر ويستخدمها لاستعمالاته الشخصية".

ثالثاً: التزام الناقل بمنح المسافر تذكرة سفر:

يجب على الناقل أن يمنح المسافر تذكرة السفر، وتعتبر هذه الأخيرة دليل على إبرام عقد السفر، ويجب أن تتضمن تذكرة السفر مجموعة من البيانات، نص عليها المشرع على النحو سالف الذكر.

## المبحث الثاني

### التزامات المسافر

تقع على عاتق المسافر مجموعة من الالتزامات وهي:

#### أولاً: دفع أجرة السفر:

يجب على المسافر أن يدفع أجرة السفر التي اتفق عليها مع الناقل، وهي مبينة في تذكرة السفر، وتختلف الأجرة باختلاف الدرجة المراد السفر بها.

#### ثانياً: احترام ميعاد السفر:

يجب أن يحضر المسافر في الوقت المحدد للسفر، ويلتزم بدفع الأجرة كاملة في حالة تأخره عن السفر، أو عدم حضوره من الأساس، فيجب أن يحضر المسافر للركوب في الشروط المحددة في تذكرة السفر، ويلتزم بأجرة السفر كاملة كل مسافر لا يحضر على متن السفينة في الوقت المحدد للركوب قبل السفر، وكذلك خلال الرحلة قبل المهلة المحددة لكل نهاية توقف".

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

ثالثاً: إتباع تعليمات الناقل المتعلقة بالنقل:

على المسافرين أن يحترم جميع أوامر وتعليمات الربان المتعلقة بحسن النظام في السفينة، وفي حالة عدم الامتثال لأوامر وتوجيهات الربان، جاز لهذا الأخير أن يوقع عليه عقوبات تأديبية (١).

رابعاً: التزام المسافر وورثته في حالة الوفاة أو المرض:

إذا توفي المسافر أو قام مانع يحول دون سفره كالمرض مثلاً، فسخ العقد بشرط أن يعلم هو أو ورثته الناقل قبل الميعاد المخصص للمغادرة، فإذا تم الإخطار قبل خمسة أيام على الأقل، فهنا ترد أجرة السفر كاملة مقابل إرجاع التذكرة، أما إذا غادرت السفينة قبل تمام عملية الفسخ، ففي هذه الحالة يحق للناقل الاحتفاظ بربع أجرة السفر إلا إذا وجد الناقل من يحل مكان المسافر (٢).

---

(١) د. محمد فريد العريني و د. هاني دويدار. مبادئ القانون التجاري والبحري. دار الجامعة

الجديدة للنشر. الإسكندرية. ٢٠٠٠. ص ٦٨١.

(٢) د. عمر فؤاد عمر. إعفاء الناقل البحري من المسؤولية. الطبعة الأولى. دار النهضة العربية.

القاهرة. 2000. ص ١٣٤.

## الفصل الثاني

### أحكام مسؤولية الناقل البحري للأشخاص

دخلت معاهدة أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم لعام ٢٠٠٢ حيز النفاذ في شهر إبريل من عام ٢٠١٤، وقد أدخلت هذه المعاهدة الكثير من الأحكام الجديدة والالتزامات المشددة على الناقل البحري التي يجب أن يراعيها ويلتزم بها، وبالمقارنة بنصوص معاهدة أثينا لعام ١٩٧٤، نصت معاهدة أثينا لعام ٢٠٠٢ على المسؤولية المشددة للناقل البحري في حالات محددة بذاتها<sup>(١)</sup>.

ويمكن وصف هذه المسؤولية بأنها "مسئولية مفترضة"، بعبارة أخرى أقامت المعاهدة في حالات معينة قرينة مسؤولية في حق الناقل وليس قرينة خطأ، إذ لا يجدي 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".

(١) المستشار/ أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقهاً وقضاءاً: التقنين البحري المصري، الإسكندرية، المكتب الجامعي الحديث، ٢٠١٠، ص ٧٣.

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

وبالإضافة إلى ذلك، رفعت معاهدة ٢٠٠٢ 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.

وسوف نقسم هذا الفصل إلى المباحث الآتية:

**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: مسؤولية الناقل المنفذ لعقد النقل البحري للأشخاص.**

## المبحث الأول

### مسئولية الناقل عن الوفاة أو الإصابة البدنية لأحد الركاب

تمهيد وتقسيم:

في الواقع يعتبر نظام المسؤولية عن الوفاة أو الإصابة البدنية للركاب في ظل معاهدة

عام ٢٠٠٢ نظاماً غير يسير للسببين التاليين:

**أولهما:** وجود معيار للتمييز يعتمد على طبيعة الحادث، ما إذا كان الحادث يرجع

إلى "حادث بحري" أم لا.

**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 ٢٥٠٠٠٠ وحدة حسابية أم لا يتجاوز هذا الحد.

وقبل أن يتناول البحث هذا الموضوع، ينبغي العلم بما تضمنته المادة السادسة من

معاهدة أثينا لعام ٢٠٠٢ والتي تتعلق بالخطأ المساند أو المساهم، 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

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

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<sup>(١)</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.

بناءً 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)**

---

(١) د. هاني دويدار - النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري - الإسكندرية - دار الجامعة الجديدة للنشر - ١٩٩٩. ص ٢٤١.

## 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 ٢٠٠٢، فإنه يكون الناقل مسؤولاً عن أي ضرر واقع نتيجة وفاة راكب أو إصابته الجسدية أو عن فقد أو تلف الأمتعة إذا ما كان الحادث المؤدي إلى الضرر الواقع قد حدث أثناء النقل وكان ناجماً عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو أجراءه أو وكلائه العاملين في نطاق وظيفتهم،<sup>(1)</sup> وذلك بالقدر الذي لا يتجاوز فيه هذا الضرر الواقع على ذلك الراكب عن كل حادثة على حده ٢٥٠٠٠٠٠ 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.

(1) د. أحمد عبد الله آل سفران. أساس مسؤولية الناقل البحري وحالاتها في النظام البحري التجاري السعودي والفقهاء الإسلامي (دراسة مقارنة). مجلة جامعة طيبة للآداب والعلوم الإنسانية، السنة التاسعة، العدد ٢٤، ١٤٤٢هـ. ص ٣٤.

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

وفي حالة تجاوز الضرر الحد السابق ذكره، فإن الناقل يكون مسؤولاً كذلك بقدر تجاوز الضرر لهذا الحد (مسئولية قائمة على الخطأ المفترض) ، إلا إذا أثبت أن الحادثة البحرية التي سببت الضرر قد وقعت من دون خطأ الناقل أو إهماله. 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 نامجة عن "حادث بحري" وفي حدود القدر المنصوص عليه في هذه الفقرة.

وتعريف "الحادث البحري" منصوص عليه في البند (أ) من الفقرة الخامسة من المادة الثالثة من معاهدة ٢٠٠٢، ونص هذه الفقرة على النحو التالي:

((يعني "الحادث البحري" غرق السفينة، أو تصادمها، أو جنوحها، أو وقوع انفجار، أو حريق على متن السفينة، أو وجود عيب في السفينة.

غرق السفينة: يشير إلى تحطم السفينة نتيجة لأحد الأسباب التالية: عاصفة، أو جنوح، أو الاصطدام بصخور، أو سبب مشابه، والذي يكون من نتيجته غرق السفينة كلية أو تحطمها أو إصابتها بإصابات بالغة لا ينفذ معها أي إصلاح .

إنقلاب السفينة: هو حادث قد لا يترتب عليه ضرر للسفينة، ولكن يتمثل في انقلاب السفينة بحيث يكون سطحها أسفل مستوى المياه، ولنا أن نتساءل 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 تعريف انقلاب السفينة يشمل تلك الحالة أيضاً (١).

جنوح السفينة: وهو انتهاء السفينة إلى مياه ضحلة مالت فيها والتصقت بالأرض فلم تستطع الإبحار مرة أخرى، والمهم هنا أن يسفر عن جنوح السفينة حدوث وفاة لأحد الركاب أو إصابته البدنية .

تصادم السفينة :وهو ارتطام أو اصطدام بين سفينتين أو أكثر، وقد يشمل أيضاً ارتطام السفينة بشيء أو كائن ثابت، مثل رصيف الميناء أو جسر في الميناء .  
انفجار أو حريق في السفينة: والإشارة إلى انفجار أو حريق "في السفينة" يفيد أن أحدهما قد يحدث بطريقة مباشرة للسفينة ذاتها أو لحمولتها، ولا يهمنا مدى خطورة

(١) د. محمد فريد العريني. مرجع سابق. ص ٣٧٧.

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

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.

عيب في السفينة: وتحتوى هذه الفقرة على ثلاث حالات: وهي: سوء أداء (أو فشل) أو عطل (أو خلل) أو عدم الامتثال لأنظمة السلامة، ويكون ذلك مرتبطاً 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 ٢٥٠٠٠٠٠ وحدة حسابية، فإن مسؤولية الناقل تكون مشددة، أي يسأل في هذه الحالة بمجرد إثبات أن وفاة الراكب أو إصابته البدنية كانت ناتجة عن "حادث بحري"<sup>(١)</sup>.

وحتى مع هذه المسؤولية المشددة، يظل الناقل مسئولاً فقط عن "الضرر الناجم عن الحوادث التي وقعت في أثناء عملية النقل"، وعبء إثبات ذلك، ومدى الضرر، يقع

(١) د. مصطفى كمال طه. التوحيد الدولي للقانون البحري. مرجع سابق. ص ٥١٤.

مجلة روح القوانين - العدد المائة وواحد - إصدار يناير ٢٠٢٣ - الجزء الأول

على المدعى، وهذا ما تنص عليه الفقرة السادسة من المادة الثالثة من معاهدة أئينا سنة ٢٠٠٢.

ويمكن للناقل أن يعفى من المسؤولية وفقاً للنظام الجديد المتضمن في معاهدة عام ٢٠٠٢ 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.
- (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 ٢٥٠.٠٠٠ وحدة حسابية، فإن مسؤولية الناقل تكون قائمة على "الخطأ المفترض".<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> وهذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة الثالثة من معاهدة ٢٠٠٢ 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."

## المطلب الثاني

المسئولية عن الوفاة أو الإصابة البدنية للراكب التي لم تقع نتيجة

### حادث بحري

تنص الفقرة الثانية من المادة الثالثة من معاهدة أثينا ٢٠٠٢ 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.

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".

وبناء على ذلك يتحمل المدعي (ورثة المتوفي أو المصاب في بدنه حسب الحالة) عبء إثبات خطأ أو إهمال الناقل أو العاملين لديه، ويتحمل أيضاً عبء إثبات مدى الخسارة أو الضرر، فمن المعقول أن يطلب من المدعي إظهار أنه قد تعرض

مجلة روح القوانين - العدد المائة وواحد - إصدار يناير ٢٠٢٣ - الجزء الأول

لأضرار، وأن هذه الأضرار قد وقعت أثناء النقل، وذلك حتى يكون له الحق في المطالبة بالتعويض.<sup>(١)</sup>

### المطلب الثالث

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

وفقاً للفقرة السادسة من المادة الثالثة من معاهدة أثينا لعام ٢٠٠٢: يقع على المدعي - الذي قد يكون أحد أقرباء الراكب المتوفي أو الراكب الذي أصيب - إثبات أن الوفاة قد حدثت أثناء النقل، أو في حالة ما إذا حدثت بعد النزول من السفينة أنها كانت نتيجة لإصابة حصلت أثناء النقل، وأيضاً طبيعة الإصابة ومدى الخسارة التبعية. وإذا كانت الوفاة أو الإصابة البدنية قد حدثت نتيجة لـ " حادث بحري " فيكون للمدعي 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 وفقاً لما إذا كانت الخسارة لا تتجاوز ٢٥٠.٠٠٠ وحدة حسابية أم تزيد عن هذا الحد، ففي الحالة الأولى يعفى الناقل من المسئولية إذا

(١) د. هاني محمد دويدار، النقل البحري والجوي، مرجع سابق، ص ٢٤٧.

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

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، وفي حالة ما إذا لم يكن الحاث نتيجة لـ " حادث بحري " فإن 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 والسلالم والمصاعد وحمامات السباحة وغرف الطعام وغير ذلك من الأماكن التي يرتادها الركاب بحرية كاملة، ولا

مجلة روح القوانين - العدد المائة وواحد - إصدار يناير ٢٠٢٣ - الجزء الأول

يخفى على أحد أن هذه التحركات تتضمن مسؤولية ذاتية وحرية اتخاذ قرارات من جانب هؤلاء الركاب<sup>(١)</sup>.

## المبحث الثاني

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

تمهيد وتقسيم :

نتناول في هذا المبحث؛ أساس تلك المسؤولية. وكيفية حساب التعويض عنها. ومسئولية الناقل عن فقدان الأشياء الثمينة. وعلي ذلك سنقسم هذا المبحث إلى المطالب الآتية:

المطلب الأول: أساس المسؤولية.

المطلب الثاني: حساب التعويض.

المطلب الثالث: مسؤولية الناقل عن فقدان الأشياء الثمينة.

---

(١) د. محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص ٢١٤.

## 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، فإن المسؤولية تقوم بداية على "الخطأ واجب الإثبات" ووفقاً للفقرة الثالثة من المادة الثالثة من معاهدة ٢٠٠٢، حيث يسأل الناقل عن فقدان أو تلف أمثلة 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، وبناءً على ذلك، فإن تحديد عب الإثبات يختلف حسب ما إذا كان فقدان أو تلف الأمثلة يرجع إلي سبب من أسباب "الحادث البحري" أم لا<sup>(١)</sup>.

---

(١) د. درويش عبدالله درويش، و د. عدنان بن صالح العمر، و حسني صالح العمارين، شرح القانون البحري والجوي السعودي، الطبعة الثالثة، ٢٠١٩/٢٠٢٠م، مكتبة جرير بالرياض، ص ٢٦٩ وما بعدها.

مجلة روح القوانين - العدد المائة وواحد - إصدار يناير ٢٠٢٣ - الجزء الأول

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 ٢٠٠٢ :

أ - الفقدان أو التلف، ب - أن هذا حدث أثناء النقل، ج - أنه يرجع إلي حادثة بحرية، وفي حالة ما إذا كان فقدان أو تلف الأمتعة لا يرجع إلي سبب من أسباب " الحادث البحري" فهنا يجب على الراكب أن يثبت أن هذا الفقدان أو التلف يرجع إلي خطأ أو إهمال الناقل أو أحد من مستخدميهِ .

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 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 .

وفيما يتعلق بالمركبات التي عادة ما يقودها مالكيها إلي السفينة تحت إشراف مسؤولي السفينة، فإنها تقف أو تركن بواسطة مالكيها في الأماكن المخصصة لها في السفينة،

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

ولذلك فإن علي الناقل أن يحدد الحادث الذي تسبب في فقدان أو التلف، وعليه أيضاً أن يثبت عدم وجود خطأ أو إهمال سواء من جانبه أو جانب أحد من مستخدميهِ<sup>(١)</sup>

وجدير بالذكر أنه في حين أن هناك إشارة واضحة في تعريف "النقل" إلي تسليم وإعادة تسليم الأمتعة من قبل الناقل أو أحد مستخدميهِ 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 مستخدميهِ (العاملين) "الذين يعملون في نطاق وظيفتهم"، مع عدم الإشارة إلي وكلاء الناقل.

---

(١) د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد. مرجع سابق. ص ٤١٧.

## المطلب الثاني

### حساب التعويض

لا تتضمن المعاهدة نصوصاً تتعلق بطرق حساب التعويض الواجب دفعه عند فقد أو تلف الأمتعة، 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 .

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 على متنها، أو كان من المفترض أن تكون علي متنها.

وتشتمل الخسائر النقدية مصاريف شراء الملابس وغير ذلك من أدوات التزيين اليومية التي يحتاجها الشخص العادي والتي تشتري بدلاً من الأشياء المماثلة والتي تتواجد في الأمتعة التي تأخر إعادة تسليمها إلى الراكب

### المطلب الثالث

#### مسئولية الناقل عن فقدان الأشياء الثمينة

وفقا للمادة الخامسة من معاهدة أثينا لعام ٢٠٠٢ " 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 الفنّية، أو غيرها من الأشياء الثمينة، إلا إذا كانت مثل هذه الأشياء الثمينة قد أودعت لدى الناقل للغرض المتفق عليه وهو حفظها.

وعادة ما تكون مسؤولية هذه الأشياء على الراكب حفظها، إلا إذا كانت قد سلمت للناقل لحفظها، فإن الناقل يكون مسؤولاً في نطاق الحدود المنصوص عليها في الفقرة الثالثة من المادة الثامنة وهي ٣٣٧٥ 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.

### المبحث الثالث

#### الناقل المنفذ في عقد النقل البحري للأشخاص

يعرف الناقل المنفذ على أنه أي شخص آخر غير الناقل، قد يكون هو مالك السفينة،

أو مستأجرها، أو متعهدا، ينفذ فعلياً كل عملية النقل أو جانباً منها. (١)

وقد أضافت معاهدة عام ٢٠٠٢ 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.

وتنفيذ عقد النقل بواسطة واحد أو أكثر من الناقلين الفرعيين تحكمه القواعد

المنصوص عليها في المادة الرابعة من معاهدة ٢٠٠٢. ونص هذه المادة كالآتي :

(١) عندما يعهد بتنفيذ النقل أو جانب منه إلى ناقل منفذ، فإن الناقل يظل مع ذلك

مسئولاً عن عملية النقل بأكملها وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، وإلي جانب ذلك، فإن الناقل

المنفذ سيكون خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية ومتمتعاً بها فيما يتعلق بالجانب الذي

ينفذه من عملية النقل .

(١) د. محمود سمير الشرقاوي. مرجع سابق. ص ١٥٦.

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

٢) 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 .

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

٤) تكون مسؤولية الناقل والناقل المنفذ، حيثما يكونان مسئولين معاً وفي حدود ذلك، مسؤولية تضامنية مشتركة .

٥) 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 دعوي ضد الناقل المنفذ، ونستنتج منها أيضاً أنه طالما يجوز للراكب أن يرفع مثل هذه الدعوي ضد الناقل المنفذ، فإن هذا الأخير يستطيع أن يتمسك بالدفع التي يجوز للناقل الأصلي أن يتمسك بها لدفع مسؤوليته.

## الفصل الثاني

### حالات الإعفاء من المسؤولية وفقاً لمعاهدة أثينا لعام ٢٠٠٢م

تمهيد وتقسيم :

وفقاً لمعاهدة ٢٠٠٢م، يمكن إعفاء الناقل، أو الناقل المنفذ، أو مستخدمي 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 معينة عليها الاتفاقية .

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 ٢٠٠٢
- المبحث الثاني: حالات الإعفاء من المسؤولية المقررة لغير الناقل (مستخدمي الناقل ووكلائه) وفقاً لمعاهدة أثينا لعام ٢٠٠٢
- المبحث الثالث: أحكام التقادم وفقاً لمعاهدة أثينا لعام ٢٠٠٢

## المبحث الأول

### حالات الإعفاء من المسؤولية المقررة للناقل والناقل المنفذ

وفقاً لمعاهدة أثينا لعام ٢٠٠٢

تمهيد وتقسيم:

لإيضاح الدفع التي يجوز للناقل (أو للناقل المنفذ) أن يتمسك بها لدفع مسؤوليته عن الضرر الذي قد يصيب الراكب أو أمتعته، سنقوم بالتفرقة 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 منحت الراكب حقاً لرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل المنفذ، ويعني هذا أن الناقل المنفذ يستطيع أن يتمسك بالدفع 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.

وسنقسم هذا المبحث إلي المطالب الآتية:

**المطلب الأول: الإعفاء من الضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته البدنية.**  
**المطلب الثاني: الإعفاء من الضرر الناجم عن فقد أو تلف أمتعة الراكب.**

### 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: أولهما: أن يكون الضرر قد نتج عن "حادث بحري":

وتجدر التفرقة هنا بين حالتين: الحالة الأولى: إذا كان الضرر (الوفاة أو الإصابة البدنية للراكب) الواقع لا يتجاوز ٢٥٠٠٠٠ وحدة حسابية للراكب الواحد عن أي حادث على حدة، فهنا يجوز للناقل أن يدفع مسؤوليته بإثبات أن "الحادث البحري" قد:

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

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

(ب) كان سببه بصفة كلية فعل أو امتناع عن فعل وقع بقصد التسبب في حصول الحادث من قبل طرف ثالث .

**الحالة الثانية:** حالة تجاوز المطالبة ٢٥٠٠٠٠ وحدة حسابية: إذا كانت المطالبة تتجاوز ٢٥٠٠٠٠ 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 ٢٠٠٢ بنصها على: "وإذا ما تجاوز حد الخسارة الحد المبين أعلاه (٢٥٠٠٠٠ وحدة حسابية)، كان الناقل مسئولاً كذلك بقدر تجاوز الضرر لهذا الحد، ما لم يثبت الناقل أن الحادث الذي تسبب في الضرر قد حدث من دون خطأ أو إهمال الناقل."

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."

مجلة روح القوانين - العدد المائة وواحد - إصدار يناير ٢٠٢٣ - الجزء الأول

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.

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 يستطع المدعى (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 ٢٠٠٢: بنصها على أن: "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 المدعى".

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

### الإعفاء 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: أولهما: أن يكون الضرر الناتج عن فقدان أو تلف أمتعة القمرة قد حدث نتيجة لحادث بحري: فوفقاً للفقرة الثالثة من المادة الثالثة من معاهدة ٢٠٠٢، 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 ٢٠٠٢، أن الضرر المتمثل في فقدان أو تلف الأمتعة قد حدث أثناء النقل وأنه يرجع إلى حادث بحري.

مجلة روح القوانين - العدد المائة وواحد - إصدار يناير ٢٠٢٣ - الجزء الأول

**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 إلي 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 - وكما 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.

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

## المبحث الثاني

### حالات الإعفاء من المسؤولية المقررة لغير الناقل (مستخدمي الناقل

#### ووكلائه) وفقاً لمعاهدة أثينا لعام ٢٠٠٢م

تنص المادة الحادية عشر من معاهدة أثينا لعام ٢٠٠٢ على أنه: "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 الدفع وحدود المسؤولية التي يحق للناقل أو الناقل المنفذ الاحتجاج بها في إطار هذه المعاهدة".

فوفقاً لهذه المادة يحق لمستخدم الناقل أو وكيله، في حالة رفع دعوى على أي منهما نتيجة أضرار تغطيها نصوص معاهدة أثينا لعام ٢٠٠٢، أن ينتفع من الدفع وحدود المسؤولية 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 عمل.

### المبحث الثالث

#### أحكام التقادم وفقاً لمعاهدة أثينا لعام ٢٠٠٢م

تمهيد وتقسيم:

قبل أن نتناول أحكام التقادم التي نصت عليها معاهدة أثينا لعام ٢٠٠٢م، علينا أن نبين المقصود بالإخطار الذي يجب أن يقدم من جانب الراكب في حالة فقد أو تلف الأمتعة الخاصة به.

بناءً على ذلك، سنقسم هذا المبحث إلى المطلبين 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:

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

أ- حالة التلف الظاهر للأمتعة:

- (١) بخصوص أمتعة القمرة، يجب تقديم الإخطار قبل نزول الراكب أو عند نزوله.
- (٢) 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، ولا يشترط تقديم إخطار كتابي إذا كانت حالة الأمتعة وقت التسليم موضع معاينة أو تفتيش مشتركين.

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 ٢٠٠٢م

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، وتنص المعاهدة في الفقرة الثانية من المادة السادسة عشر على كيفية احتساب مدة التقادم، و تفرق هذه المادة بين عدة حالات على الوجه التالي - في حالة الإصابة البدنية: تحسب مدة التقادم من تاريخ وصول الراكب. - في حالة الوفاة أثناء النقل: تحسب هذه المدة من التاريخ الذي كان من المفترض أن يصل فيه الراكب، أما في حالة الإصابات البدنية الواقعة أثناء النقل والمتسببة في وفاة الراكب بعد الوصول فتحسب من تاريخ الوفاة شريطة ألا تتجاوز هذه الفترة ثلاث سنوات من تاريخ الوصول.

- في حالة فقد أو تلف الأمتعة: تحسب مدة التقادم من تاريخ وصول الراكب أو من التاريخ الذي كان من المفترض أن يتم فيه الوصول أيهما حل تالياً. وعلى 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،

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

ويشترط لذلك - أن يعلن الناقل ذلك وأن يكون هذا الإعلان مكتوباً، وإن كان ذلك نتيجة اتفاق بين الناقل والأطراف المعنية فيتعين أن يكون هذا الاتفاق مكتوباً.

- أن يكون ذلك عقب نشوء سبب الدعوى .

وتجدر الإشارة إلى أن الفقرات الأولى والثانية والرابعة من المادة السادسة عشرة لم يرد عليهم أي تعديل من قبل معاهدة عام ٢٠٠٢. ولكن هذه المعاهدة الأخيرة أدخلت تعديلات على الفقرة الثالثة من المادة السادسة عشرة من معاهدة ١٩٧٤. فوفقاً لهذه التعديلات، يحكم قانون المحكمة التي تنتظر الدعوى حالات توقف وانقطاع مدد التقادم، ولكن في جميع الحالات لا يسمح برفع دعوى وفقاً لأحكام هذه المعاهدة بعد مرور واحدة من المدد التالية :

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

ب) مدة ثلاث سنوات ابتداءً من التاريخ الذي علم فيه المدعي أو كان من المعقول أن يكون قد علم بالإصابة أو فقدان أو الضرر الناجم عن الحادث.

## الخاتمة

عرضنا في هذا البحث دراسة تحليلية لأحدث المعاهدات التي دخلت حيز النفاذ في الآونة الأخيرة (في ٢٣ إبريل 2014) في مجال مسؤولية الناقل البحري فيما يخص نقل الركاب وأمتعتهم وهي معاهدة أثينا لعام ٢٠٠٢، وبعد الانتهاء من دراسة موضوع البحث، تم التوصل إلى العديد من النتائج والتوصيات، علي النحو التالي:

### أولاً: النتائج:

- (١) عقد نقل الاشخاص يجب أن يكون مكتوباً، وهو عقد رضائي فوري ملزم للجانبين، وهو عقداً تجارياً يقوم على الاعتبار الشخصي، وهو عقد من عقود القانون الخاص، كذلك فهو عقد إذعان، وهو من حيث الطبيعة القانونية للعقد عقد مقاوله ولا يثبت إلا بالكتابة.
- (٢) هناك التزامات تقع على الناقل، وهي توصيل الراكب إلى مكان الوصول مع توفير كافة وسائل الراحة والأمان، وفي مقابل ذلك يقع على الراكب التزام بدفع الأجرة واتباع التعليمات الصادرة من الناقل.
- (٣) أثبتت هذه الدراسة أن الناقل البحري يكون مسئولاً عن الضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته البدنية من جراء حادثة بحرية، وذلك بالقدر الذي لا يتجاوز فيه

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

هذا الضرر الواقع على هذا الراكب عن كل حادثة على حدة ٢٥٠٠٠٠ وحدة حسابية، وتكون مسؤولية الناقل في هذه الحالة مسئولية مفترضة، 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
- 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 ٢٥٠٠٠٠ 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 أثينا ٢٠٠٢. 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 ٢٥٠٠٠ وحدة حسابية، فإن أساس مسؤولية الناقل يكون عن طريق إثبات الخطأ، حيث يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته البدنية والذي لم ينشأ عن حادثة بحرية، إذا كانت الحادثة

مجلة روح القوانين - العدد المائة وواحد - إصدار يناير ٢٠٢٣ - الجزء الأول

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.

(٤) كشفت الدراسة عن الأحكام المتعلقة بالأمتهمة والمركبات الواردة في معاهدة

أثينا ٢٠٠٢، على النحو التالي:

أولاً: في حالة فقدان أمتهمة القمرة أو تلفها:

- أثبتت الدراسة أنه إذا كان الفقدان أو التلف لأمتهمة 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 لأمتهمة 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 مستخدمييه.

- وأكدت الدراسة أن حدود المسؤولية للراكب الواحد في الرحلة الواحدة بالنسبة لفقدان

أمتهمة القمرة أو تلفها يقدر بـ ٢٢٥٠ وحدة حسابية.

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

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 ١٢٧٠٠ وحدة حسابية للمركبة الواحدة في الرحلة الواحدة.

ثالثاً: الأمتعة الأخرى والأشياء الثمينة: يكون الناقل مسؤولاً عن فقدان أو تلف الأمتعة الأخرى على النحو التالي:

- الأمتعة التي تكون في الواقع في حيازة الناقل - إلا إذا أثبت أن الحادث الذي سبب الضرر قد وقع من دون خطأ أو إهمال منه، ويجب 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 ٣٣٧٥ 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.

مجلة روح القوانين - العدد المائة وواحد - إصدار يناير ٢٠٢٣ - الجزء الأول

- تكون مسئولية الناقل بالنسبة لفقدان أو تلف الأشياء الثمينة في حدود ٣٣٧٥ وحدة حسابية إلا إذا أتفق على حد أعلى.

ثانياً: التوصيات:

- نقترح أن يتم مناقشة موضوع المسئولية البحرية للناقل عن نقل الأشخاص بصورة واسعة للوصول إلى حلول شاملة في أي مفاوضات مستقبلية لمعاهدة أثينا.
- يلزم أن تتضمن المعاهدات المستقبلية كافة النصوص التي تهدف إلى التأكد من الملاءة المالية لشركة التأمين المؤمن لديها أو مقدم الضمانات المالية الأخرى.
- نقترح أن تتضمن الدول العربية إلى معاهدة أثينا لعام ٢٠٠٢ نظراً للمزايا العديدة التي تحققها للركاب المسافرين بطريق البحر وأيضاً للأفراد الذين يستمتعون بالرحلات البحرية السياحية.
- نوصي بأن يتم إجراء دراسات تحليلية متعمقة لتحليل التأثير المباشر وغير المباشر لهذه المعاهدة على صناعة التأمين.

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

### قائمة المراجع

- د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل. مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٠ .
- أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقهاً وقضاءاً: التقنين البحري المصري، الإسكندرية، المكتب الجامعي الحديث، ٢٠١٠.
- د. إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٩.
- د. حمد الله محمد حمد الله. عقد النقل. دار النهضة العربية. ١٩٩٧-١٩٩٨.
- د. درويش عبد الله درويش، و د. عدنان بن صالح العمر، و حسني صالح العمارين، شرح القانون البحري والجوي السعودي، الطبعة الثالثة، ٢٠١٩/٢٠٢٠م، مكتبة جرير بالرياض.
- د. السيد أبو عيطة، شرح القانون البحري السعودي الجديد، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ٢٠١٦م.
- د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ٢٠٠٩.
- د. عبدالقادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الأردن. ١٩٩٩م
- د. علي جمال الدين عوض. القانون البحري. دار النهضة العربية. ١٩٥٨.
- د. عمر فؤاد عمر. إعفاء الناقل البحري من المسؤولية. الطبعة الأولى. دار النهضة العربية. القاهرة 2000.

مجلة روح القوانين - العدد المائة وواحد - إصدار يناير ٢٠٢٣ - الجزء الأول

---

- د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية.، دار النهضة العربية. ٢٠٠٤-٢٠٠٥.
- د. محمد عبد الفتاح ترك، عقد نقل البضائع بحراً وعقد نقل الأشخاص بحراً، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٥.
- د. محمد فريد العريني. مبادئ القانون التجاري والبحري. دار الجامعة الجديدة للنشر. الإسكندرية. ٢٠٠٠.
- د. محمود التلي، النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨.
- د. محمود سمير الشرقاوي. القانون البحري. دار النهضة العربية. سنة ٢٠٠٨.
- د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، عام ١٩٩٨.
- د. مصطفى كمال طه. التوحيد الدولي للقانون البحري. الطبعة الأولى. شركة جلال للطباعة. الإسكندرية. ٢٠٠٧.
- د. هاني محمد دويدار، النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٨.
- د. هاني دويدار - النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري - الإسكندرية - دار الجامعة الجديدة للنشر - ١٩٩٩.

## ٥ - مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص بين القانون المصري والسعودي

### المجلات القانونية:

د. أحمد عبد الله آل سفران. أساس مسؤولية الناقل البحري وحالاتها في النظام البحري التجاري السعودي والفقہ الإسلامي (دراسة مقارنة). مجلة جامعة طيبة للآداب والعلوم الإنسانية، السنة التاسعة، العدد ٢٤، ١٤٤٢ هـ.

د. يونس بدر الدين. الالتزام بضمان السلامة في مجال النقل البحري للمسافرين. مجلة العلوم الإنسانية. كلية الحقوق. جامعة الإخوة منتوري. قسطنطينية. الجزائر. المجلد ٣٢. عدد ٢/٦/٢٠٢١.