

مسئولية الناقل البحري عن تعويض أضرار القرصنة

(دراسة تحليلية تأصيلية)

الدكتور

علاء التميمي عبده

مدرس القانون التجارى والبحرى – كلية الحقوق جامعة المنصورة

والأستاذ المساعد بكلية الشريعة والأنظمة جامعة تبوك – السعودية

مقدمة عامة

لعبت القرصنة البحرية⁽¹⁾ في الآونة الأخيرة⁽²⁾ دورًا خطيرًا في تهديد

(1) راجع:

تعد القرصنة من أقدم المهن التي عرفتھا المدن اليونانية القديمة وقد كانت تمارس على نطاق واسع، ومن العجيب أنها كانت تعد من المهن الشريفة للعيش، هذا وقد شهد البحر الأبيض المتوسط انتشارًا واسعًا لأعمال القرصنة خلال الإمبراطورية الرومانية، وقد كانت مواجهتها تتم بحملات قمعية.

Bjørn Møller, Piracy – Maritime Terrorism and naval strategy, Danish institute for international studies report 2009, p6; H.E. Jose' Luis Jesus, Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects, The international journal of marine and coastal law, Vol 18, No 3, 2003, p 364.

(2) فالملاحظ أن ظاهرة القرصنة قد تفاقمت بصورة كبيرة في السنوات الأخيرة ، وغدت ظاهرة تقتضي حشد الجهود لمواجهتها، فقد رصدت الإحصائيات في عام 2002 وقوع حوالي 270 حادث قرصنة في المياه الآسيوية، وخلال الربع الأول من عام 2003 ما يقرب من 230 حادث في المنطقة ذاتها ، وخلال التسعة أشهر الأولى من عام 2009 كان هناك ما يقرب من 294 حالة قرصنة على مستوى العالم، وقد شملت هذه الهجمات 34 حالة سطو. والغالبية العظمى من هذه الحالات وقعت في جنوب شرق آسيا، وقبالة القرن الأفريقي، وعلى طول الساحل الغربي لأفريقيا، مع هجمات قليلة متناثرة على طول ساحل أمريكا الجنوبية.

Diana Chang, Piracy laws and the effective prosecution of pirates, Boston College International & Comparative Law Review (Vol. 33:273),2010, p 273;

د.أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية- القاهرة، الطبعة الأولى، 2009، ص64.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني 2014 (131)

النقل البحري⁽¹⁾، وأثرت بشكل ملحوظ على حركة التجارة الدولية⁽²⁾، مما دفع المجتمع الدولي للانتفاض ذعراً على سلامة رافده الأساس لنقل السلع والبضائع (النقل البحري)⁽³⁾، باحثاً عن الآليات التي يمكن من خلالها مواجهة هذه

(1) وتأتى القرصنة البحرية وغيرها من أعمال العنف المسلح كحلقة ضمن مسلسل الحرب الباردة، التي ساعد على إشعالها تفشى النزاعات الطائفية والعرقية من ناحية، وانتشار أسلحة الدمار الشامل من ناحية أخرى، وحالة الانفلات الأمني التي تعاني منها العديد من الدول في الوقت الراهن، بالإضافة إلى تردي الأوضاع الاقتصادية في كثير من هذه الدول. وقد وجدت أعمال القرصنة في شل حركة الملاحة البحرية ضالتها المنشودة، باعتبار أن انتظام وسلامة هذه الملاحة هي مسألة أمن قومي بالنسبة لأية دولة. وقد تزايدت خطورة هذه الأعمال على انتظام حركة الملاحة البحرية على أثر ما شهدته أعمال القرصنة المعاصرة من تطور في مفهومها وأساليب ارتكابها وصفة الأشخاص الذين يقفون وراءها ويمولونها، فهي لم تعد مجرد حوادث فردية تستهدف أشخاصاً معينين لتحقيق أغراض خاصة، بل أضحت أعمالاً منظمة تمولها الجماعات الخارجة عن القانون، والمدعومة من بعض الدول لتحقيق أغراض سياسية أو اقتصادية معينة. المرجع السابق، ص 5.

Jean Marie, La Cour Pénale Internationale et le terrorisme international: Le problème de compétence razione materiae, Memoire Online 2007, p6; Christopher Joyner, Navigating Troubled Waters(Somalia, Piracy, and Maritime Terrorism), Georgetown Journal of International Affairs, Winter/Spring 2009, p3.

(2) راجع:

H.E. Jose' Luis Jesus, Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects, op. cit, p363; Batoul Modarress & A. Ansari & Emil Thies, The effect of transnational threats on the security of Persian Gulf maritime petroleum transportation, Springer Science Business Media, 24 June 2012, p169.

(3) راجع في ذلك:

Guo Xinning, Anti-Terrorism Maritime Security and ASEAN-China Cooperation; A Chinese Perspective, Institute of Southeast Asian Studies, 2005, p3; Bjorn Moller, piracy & maritime terrorism and naval strategy, op. cit, p5; Diana Chang, Piracy laws and the effective prosecution of pirates, op. cit, p 273; Peter Gordon - James E. Moore- Harry W. Richardson, Economic Impact Analysis of Terrorism Events, Discussion Paper No.22(Prepared for the= =OECD/ITF Round Table of 11-12 December 2008 on Security, Risk Perception and Cost-Benefit Analysis, p 11. available at:

الظاهرة والقضاء عليها، بعد أن انتشرت بشكل ملحوظ بالقرب من شواطئ كينيا وتنزانيا ومدغشقر، وشاطئ بحر العرب في عمان وخليج عدن ومضيق باب المندب، وأيضًا في جنوب غرب المحيط الهندي قبالة السواحل الصومالية⁽¹⁾. الأمر الذي تسبب في كارثة اقتصادية حقيقية، طالت آثارها العديد من الدول⁽¹⁾.

<http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/discussionpapers/DP200822.pdf>;

Andrew Marshall, maritime terrorism could have global economic impact, insurance journal, March 5, 2010, p1; Kevin X Li; Jin Cheng, Maritime Law and Policy for Energy Security in Asia: a Chinese Perspective, journal of Maritime Law and Commerce, vol.37, No 4, 2006, p 567.

- ويشهد على ذلك ما أورده التقارير الدولية في هذا الشأن، فقد جاء في التقرير الصادر عن مؤسسة شاتام هاوس البريطانية المختصة بشؤون السياسة الخارجية أن تنامي عمليات القرصنة المستهدفة للملاحة البحرية من شأنها أن تضرب في عمق التجارة الدولية بأسرها، وذلك بالنظر إلى أن الملاحة البحرية هي شريان الحياة بالنسبة لهذه التجارة. أيضًا أكد تقرير صادر عن رابطة أمم جنوب شرق آسيا (ASEAN) أن انتشار الإرهاب البحري هو بمثابة إعلان للحرب على الاقتصاد العالمي، خاصة بالنسبة لاقتصادات الدول البحرية. وهذا ما كشفت عنه أحداث بالي التي وقعت في 12 أكتوبر 2002، والتي تزامنت مع الذكرى الثانية للاعتداء على سفينة (USS) في ميناء اليمن في أكتوبر 2000، أيضًا صادف الذكرى السابعة عشرة لاختطاف سفينة سياحية إيطالية عام 1985 والاعتداء على 511 من ركابها وأفراد طاقمها، وأيضًا الاعتداء الذي وقع على السفينة الفرنسية ليمورج قبالة السواحل اليمنية في 6 أكتوبر 2002. راجع:

Necmettin Akten, Shipping accidents: a serious threat for marine environment, J. Black Sea/Mediterranean Environment, Vol 12:269-304(2006), p 271. Graham Gerard, Pre-empting Maritime Terrorism in Southeast Asia, Institute of South East Asian Studies, 29 November 2002, P1.

(1) ويعود اتساع حجم القرصنة في السواحل الصومالية إلى ما تشهده دولة الصومال من تردّي الأوضاع السياسية والأمنية، بسبب سقوط الحكومة المركزية في مطلع التسعينيات. وقد استطاع القراصنة الصوماليون في 2008/9/25 من خطف السفينة الأوكرانية *The Faina*، والتي كانت محملة بأسلحة وذخائر روسية الصنع من بينها دبابات T-72. كما أنهم تمكنوا في 2008/11/17 من احتجاز ناقلة النفط السعودية *Sirius star*. وقد تسبب هذا الوضع في تدخل مجلس الأمن بالعديد من القرارات، كان أهمها القرار رقم (1838) الصادر بتاريخ 2008/10/7، والذي خول جميع دول العالم في اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لمكافحة القرصنة البحرية، وأيضًا القرار رقم (1816) بتاريخ 2 يونيو 2008، والذي أعطى للدول الحق في دخول المياه الإقليمية الصومالية والقبض على القراصنة. د. عادل عبد الله المسدي، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى،

وعلى الرغم من تعدد وتنوع الآليات التي قد تتبع للتصدي للقرصنة ما بين ملاحقة أمنية وتدابير احترازية⁽²⁾، فإن المواجهة التشريعية والقانونية (خاصة في مجال المسؤولية المدنية) تأتي على رأس الأولويات التي يجب الاهتمام بها، حيث إنها تعد السبيل الوحيد الذي يحقق جبراً حقيقياً لما لحق المضرور من أضرار، الذي لا تعنيه كثيراً ملاحقة القرصنة أمنياً لا اعتقالهم والقبض عليهم، ليس فقط لصعوبة هذا الأمر، ولكن لصعوبة الحصول منهم على التعويضات المستحقة، بالنظر إلى أنهم في الغالب ممن لا مأوى لهم ولا مال. يأتي هذا متواكباً مع تبنى النظم القانونية لفلسفة جديدة في التعامل مع حادثة القرصنة، حيث لم تعد تنظر إليها على أنها من قبيل حوادث القوة القاهرة، كما أن

2010، ص7؛ د. عبد الله الهوارى، القرصنة البحرية فى ضوء القانون الدولي، المكتبة العصرية- المنصورة، الطبعة الأولى، 2010، ص3.
- وفى يناير عام 2009 صدر عن مجلس التقارير التابع للغرفة الدولية للتجارة التابع للمكتب البحري الدولي تقريراً أفاد بتصاعد مدهل في عمليات القرصنة في هذا العام مقارنة بما كان عليه الحال عام 2008، حيث وقعت ما يقرب من 293 حادثة قرصنة بحرية استهدفت سفناً من جميع أنحاء العالم، بما يمثل ارتفاعاً في نسبة 11%.
Christopher Joyner, Navigating Troubled Waters, Somalia, Piracy, and Maritime Terrorism, Law&Ethics, Winter/Spring 2009, p83.

- (1) فما يقرب من 30% من حجم التجارة البترولية التي تأتي من دول الخليج العربي يمر بالبحر الأحمر وصولاً إلى أمريكا وأوروبا، ناهيك عن العدد الهائل من سفن البضائع الكبيرة. د. أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، مرجع سابق، ص8.
- (2) وقد ظهرت العديد من التدابير الأمنية منذ عام 2001، والتي تهدف إلى مجابهة أشكال العنف الموجهة ضد السفن خاصة أعمال القرصنة. وفي هذا السياق أعدت منظمة التعاون والتنمية بالاشتراك مع مؤتمر وزراء النقل الأوروبي ين (ECMT)، دراسة لبحث النقل الآمن للحاويات عند تعرض السفن المحملة بها لهجمات القرصنة، خاصة إذا كانت هذه الحاويات تحتوى مواد نووية أو بيولوجية أو كيميائية. وقد تمت الموافقة على نتائج هذا التقرير من قبل مجلس وزراء النقل ولجنة القانون البحري لمنظمة التعاون في باريس مايو 2004.

La Surete du transport intermodal de conteneurs , conference Europeenne des ministres des transports , OCDE 2005, disponible à;
<http://www.internationaltransportforum.org/4E8983DA-8251-4AE9-8891-F21758491965/FinalDownload/DownloadId-BFEDC984C13691CEAE959E6F1EBC8A61/4E8983DA-8251-4AE9-8891-F21758491965/pub/pdf/05ContainerSecF.pdf>

أحكام القضاء اتجهت في الآونة الأخيرة إلى اعتبار القرصنة من الحوادث البحرية التي يمكن للناقل توقعها و دفعها، ومن ثم يمكن أن يسأل عن التعويضات المستحقة عما تسببه من أضرار في مواجهة الشاحن. يصاحب كل ذلك، حرص الناقل على حصول الشاحن على تعويض مناسب عند وقوع مثل هذه الحوادث، وذلك حتى يضمن استمرارية ثقته في الاعتماد على النقل البحري لنقل السلع والبضائع، خاصة بعد أن بدأت شركات التأمين تقبل تغطية مخاطر القرصنة.

- أهمية الدراسة:

تبدو أهمية هذه الدراسة في محاولتها لتأصيل المسؤولية المدنية للناقل البحري عن أضرار القرصنة، خاصة في ظل وجود فراغ تشريعي على المستويين الوطني والدولي لتنظيم هذا الأمر بنصوص خاصة. فقد انشغلت التشريعات القانونية بالتعامل مع القرصنة من خلال تقرير المسؤولية الجنائية والمدنية للقرصنة رغم عدم جدوى هذا الأمر بالنسبة للمضروب، الذي يصعب عليه التعرف عليهم أو تحديد هويتهم حتى يثنى له الرجوع عليهم، يأتي هذا في ظل ما شهدته صناعة النقل البحري من تطور هائل، زاد من قدرة الناقل على توقع حوادث القرصنة وعظم من قدرته على دفعها والتصدي لها، خاصة وأنه المسؤول الأول عن سلامة البضائع في مواجهة الشاحن.

- إشكاليات الدراسة:

تتجلى إشكالية هذه الدراسة في أن القرصنة ظلت لفترة زمنية طويلة ينظر إليها على أنها من حوادث القوة القاهرة التي يصعب على الناقل توقعها أو دفعها من الناحية العملية، الأمر الذي أثار التساؤل حول مدى اعتبار القرصنة من قبيل الحوادث البحرية التي يمكن أن يسأل عنها الناقل، وأساس مسؤوليته عن أضرارها في ضوء أحكام التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية وأحكام التعويض عنها.

وعلى صعيد متصل، أثارت القرصنة العديد من التساؤلات حول أثر احتجاز السفينة عند وقوعها في أيدي القراصنة على عقود العمل البحري التي تجمع الناقل بالعاملين على متن السفينة، وهل القرصنة سبباً لفسخ هذه العقود أو لا، وهل توجد التزامات خاصة تقع على عاتق كل من الناقل والعاملين البحريين خلال فترة احتجاز السفينة. من ناحية أخرى هل يؤدي احتجاز السفينة إلى إسقاط جنسيتها عنها ومن ثم إسقاط حقها في رفع علم الدولة التي تتبعها بجنسيتها.

- خطة الدراسة:

مقدمة عامة.

المبحث التمهيدي: أهمية تقرير مسؤولية الناقل البحري عن أضرار القرصنة.

المطلب الأول: ماهية القرصنة البحرية.

المطلب الثاني: تبرير المسؤولية المدنية للناقل البحري عن أعمال القرصنة.

الفصل الأول

الضوابط القانونية لاعتبار القرصنة حادثة يسأل عنها الناقل البحري.

المبحث الأول: مدى اعتبار القرصنة حادثة بحرية يسأل عنها الناقل.

المطلب الأول: التمييز بين الحادثة والحادث في مجال النقل البحري.

المطلب الثاني: تعريف الحادثة البحرية.

المبحث الثاني: اشتراط وقوع القرصنة خلال فترة زمنية معينة.

المطلب الأول: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة.

المطلب الثاني: مدى اشتراط وجود البضاعة في حراسة الناقل أثناء وقوع

القرصنة.

الفصل الثاني: أساس مسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة ووسائل دفعها.

المبحث الأول: أساس مسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة.

المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل عن حادثة القرصنة وكيفية دفعها في

القانون المصري.

المطلب الثاني: أساس مسؤولية الناقل عن حادثة القرصنة وكيفية دفعها في اتفاقية

هامبورج.

المبحث الثاني: أحكام تعويض المضرور من حادثة القرصنة.

المطلب الأول: التعويض المستحق من الناقل عن أضرار القرصنة.

المطلب الثاني: مدى مسؤولية جهة التأمين عن تعويض أضرار القرصنة

البحرية.

المطلب الثالث: التزامات الناقل في حالة احتجاز السفينة من قبل القرصنة.

المبحث التمهيدي

أهمية تقرير مسؤولية الناقل البحري عن أضرار القرصنة

تبدو أهمية الوقوف على تعريف محدد للقرصنة بخصوص الحديث عن مسؤولية الناقل البحري عن تعويض الأضرار الناجمة عنها، انطلاقاً من ضرورة الوقوف بدقة على التوصيف القانوني لهذا الاعتداء، للنظر في مدى إمكانية تقرير مسؤولية الناقل عنه وحدود هذه المسؤولية، خاصة وأن القرصنة قد ينظر إليها البعض على أنها من قبيل القوة القاهرة التي يصعب على الناقل توقعها أو دفعها. من ناحية أخرى أختلف الفقه على نفسه بخصوص علاقة القرصنة بالإرهاب، وهل تعد القرصنة صورة من صور الإرهاب، أو إنها اعتداء له ذاتيته الخاصة.

المطلب الأول

ماهية القرصنة البحرية

أولاً/ تعريف القرصنة البحرية:

على الرغم من أن القرصنة تعد من أخطر صور الاعتداءات البحرية التي تسببت في شل حركة المسارات والخطوط البحرية على مستوى العالم، وأضرت بالتبعية باقتصاد وأمن العديد من الدول، فإن المجتمع الدولي يغيب عنه تنظيم قانوني موحد لها⁽¹⁾، الأمر الذي أدى إلى تعدد وتنوع التعريفات التي صيغت في هذا الشأن.

(1) ومن أهم مشاكل غياب تنظيم قانوني موحد للقرصنة أن المتعارف عليه أن هذه الجريمة تنسم بالدولية، مما يعطي لكل دولة الاختصاص في اتخاذ إجراءات الضبط وملاحقة الفاعلين، ومع ذلك يتسبب هذا الأمر غالباً في إفلات مرتكبي الفعل من العقاب، بسبب تراخي القوانين الوطنية في التعامل مع هذه الظاهرة، أو بسبب اعتبار هذا الفعل من وجهة نظر العديد من القوانين جرائم سياسية، الأمر الذي دفع بالعديد من الدول إلى العزوف عن ملاحقتها، ومن أمثلة هذه الدول المملكة المتحدة (UK)، بسبب أن قوانينها تمنع ملاحقة القرصنة الذين ينتمون لجنسيات معينة، وتسمح لهم بالبقاء في البلاد لأجل غير مسمى بعد المحاكمة. وقد أصدرت وزارة الخارجية البريطانية فتوي قانونية تفيد بأنه لا يمكن إبعاد قرصنة الصومال الذين يتعرضون لمعاملة قاسية في بلادهم، حيث إن مثل هذا الأمر يتنافى مع قانون حقوق الإنسان البريطاني. أيضاً في البرتغال لا يتم اتخاذ إجراءات القبض أو المحاكمة ضد القرصنة إلا إذا تعلق الأمر بالاعتداء على

ويعود الطرح الأول في مجال تعريف القرصنة البحرية إلي عام 1932، وذلك عبر مشروع الاتفاقية الخاصة بمكافحة القرصنة المعد من قبل جامعة هارفارد بالولايات المتحدة الأمريكية، حيث عرفت الجامعة القرصنة بأنها عبارة عن: " أعمال العنف التي تقع في مكان لا يخضع للاختصاص الإقليمي لأي دولة، وتتمثل في أعمال العنف والسلب لغاية خاصة ومن غير غرض مشروع، شريطة أن يتعلق هذا العمل بهجوم في البحر أو منه"⁽²⁾.
- تعريف اتفاقيتي جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982:

والملاحظ على التعريف الوارد بمشروع الاتفاقية الخاصة بمكافحة القرصنة المعد من قبل جامعة هارفارد بالولايات المتحدة الأمريكية أنه رسم ملامح خاصة بالقرصنة البحرية انعكست ظللها فيما بعد على الاتفاقيات الدولية التي تناولت هذا الموضوع بالتنظيم، فهي اتفاقيتي جنيف لأعالي البحار لسنة 1958⁽³⁾، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982⁽⁴⁾ تعرفان القرصنة بأنها عبارة عن: "عمل غير قانوني ينطوي على العنف أو الاحتجاز أو النهب يرتكب لأغراض خاصة، من قبل طاقم السفينة أو أحد ركابها ضد سفينة في أعالي البحار أو طائرة في حالة طيران، أو ضد أشخاصها أو الأشياء المحملة عليها. أو ضد سفينة أو طائرة أو الأشياء المحملة عليها في مكان خارج الولاية القضائية

سفينة أو أشخاص يحملون الجنسية البرتغالية. راجع:

Diana Chang, Piracy laws and the effective prosecution of pirates, op.cit, p 280.

(2)

Counter piracy under International Law, academy briefing No. 1, Academy of International Humanitarian, , August 2012, p11.

(3) راجع:

Convention on the High Seas, Done at Geneva on 29 April 1958. Entered into force on 30 September 1962. United Nations, Treaty Series, vol. 4, article (15), available at: http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_high_seas.pdf

(4) راجع:

United Nations Convention on the Law of the Sea, , article (101), available at: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

لأي دولة. أو الاشتراك الاختياري في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم باستغلالها في أعمال قرصنة. أو أي عمل من أعمال التحريض لارتكاب واحد من الأعمال السابقة".

وقد وجه النقد لهذه التعريفات للأسباب الآتية:

- 1- إن حوادث القرصنة التي وقعت كشفت عن ضيق الألفاظ والعبارات المستخدمة في هذه التعريفات لاستيعاب الأساليب الجديدة للقرصنة، حيث قصرت مفهومها على أعمال العنف أو الاحتجاز أو النهب، واستبعدت محاولات الخطف والهجمات السرية التي تتم ليلاً لسرقة البضائع دون علم طاقم السفينة، وهذه هي الأساليب التي تم اتباعها في هجمات القرصنة التي وقعت في جنوب شرق آسيا والبرازيل. وقد برر البعض هذا القصور بتأثر هذه التعريفات بهجمات القراصنة التي تتم قرابة السواحل الصومالية، والتي يستخدمون فيها القنابل والصواريخ لتنفيذ هجماتهم⁽⁵⁾.
- 2- إن التعريفات السابقة اشترطت وقوع القرصنة في أعالي البحار، وهذا من شأنه عدم اعتبار كثير من أعمال العنف والنهب التي تقع للسفن في المياه الإقليمية أو المياه الداخلية أو في المياه الأرخيلية أو وهي في المرساة من قبيل القرصنة⁽⁶⁾، على الرغم من أن معظم الهجمات التي وقعت في جنوب شرق آسيا تمت في المضائق المائية الواقعة في المياه الإقليمية⁽⁷⁾.

(5) راجع:

James Kraska & Brian Wilson, Maritime piracy in east Africa, Journal of International Affairs, Vol. 62, No. 2, Spring/ Summer 2009, p 58.

(6) وقد تأثرت العديد من الأحكام القضائية بهذا الاتجاه، فقد عرفت المحكمة العليا الأمريكية القرصنة بأنها عبارة عن ارتكاب أعمال السرقة والنهب في أعالي البحار، يستوي أن يكون مصدر الاعتداء في البحر أو على الأرض بشرط أن يقع الضرر في أعالي البحار.

See, e.g., Sale v. Haitian Centers Council, Inc., 509 U. S. 155, 173–174 (1993); KIOBEL v. ROYAL DUTCH PETROLEUM CO.

(7) راجع:

James Kraska & Brian Wilson, Maritime piracy in east Africa, op. cit, p 58; H.E. Jose´ Luis Jesus, Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects, op. cit, p 366.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني 2014 (139)

3- إن التعريفات السابقة ربطت وقوع القرصنة بتوافر غرض خاص أو مصلحة شخصية لدى مرتكبها، ومن ثم استبعدت من نطاقها أعمال العنف التي ترتكب لأغراض سياسية أو اقتصادية، كما استبعدت أيضاً وقوع القرصنة من جانب الدولة وقصر وقوعها فقط على الأفراد العاديين، وذلك على الرغم من وقوع العديد من حوادث القرصنة لأغراض سياسية واقتصادية، وإن كان ظاهرها أنها ترتكب للسلب والنهب. ويبدو لنا أن اشتراط وجود غرض خاص لدى مرتكب هذا الفعل هو أمر منتقد، حيث إن التشريعات القانونية تجرم القرصنة ليس لغرض مرتكبها، ولكن لخطورتها على الأمن وسلامة الأرواح والأموال.

- اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد السلامة البحرية
1988:

وقد استمر المفهوم السابق للقرصنة حتى تم الاعتداء على السفينة الإيطالية (أكيلي لارو) في تاريخ 1985/10/8، حيث تم اختطافها من قبل مجموعة من الفلسطينيين للضغط على إسرائيل لإطلاق سراح بعض المعتقلين الفلسطينيين. وقد انتفض المجتمع الدولي على أثر هذا الاعتداء، مطالباً بعقد اتفاقية دولية تكفل سلامة الملاحة البحرية وحماية الأرواح في البحار⁽⁸⁾.

هذا وقد تمت الاستجابة فعلياً لهذا الأمر، حيث وجهت الدعوة للدول المختلفة بعقد مؤتمر في مدينة روما في الفترة من 1 حتى 10 مارس 1988. وقد خلص هذا المؤتمر إلي عقد اتفاقية دولية بعنوان: "اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد السلامة البحرية"⁽⁹⁾.

(8) راجع:

H.E. José Luis Jesus, Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects, op. cit, p388.

(9) هذا وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في عام 1992، كما ألحق بها بروتوكول لحماية الأرصفة البحرية وغيرها من المنشآت العائمة الثابتة. راجع:

Convention for the suppression of unlawful acts of violence against the safety of maritime navigation, 1988, available at: <http://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv8-english.pdf>

وبخصوص تعريف القرصنة، يلاحظ على هذه الاتفاقية أنها قد نجحت بشكل كبير في الحد من الانتقادات التي نالت من التعريفات السابقة (اتفاقيتي جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982)، حيث عرفت القرصنة بأنها عبارة عن قيام أي شخص عن عمد وبصورة غير مشروعة:

- 1- بالاستيلاء أو السيطرة على السفينة بالقوة أو التهديد أو أي شكل من أشكال العنف.
- 2- ارتكاب أي عمل من أعمال العنف ضد أي شخص متواجد على متن السفينة، إذا كان من شأن هذا الإضرار بالملاحة الآمنة للسفينة.
- 3- تدمير السفينة أو الإضرار بها أو بشحناتها، والذي من شأنه الإضرار بالملاحة الآمنة للسفينة.
- 4- وضع أشياء أو مواد على متن السفينة، يكون من شأنها تدميرها، أو الإضرار بالملاحة الآمنة لها.
- 5- الإضرار بأمن وسلامة المرافق البحرية، إذا كان من شأنه الإضرار بأمن وسلامة الملاحة البحرية.
- 6- نقل معلومات كاذبة يكون من شأنها الإضرار بأمن وسلامة الملاحة البحرية.
- 7- قتل أو جرح أي شخص أو الشروع في ارتكاب أي فعل من تلك التي نظمتها المادة الرابعة فقرة (7).

وحيث بنا أن نسجل عدة ملاحظات على هذا التعريف:

- 1/ إن هذا التعريف لم يعرف القرصنة فقط، ولكنه تعرض لبيان الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة السفن، والتي من بينها القرصنة، لذلك فقد استفاض في عرض هذه الصور.
- 2/ إن هذا التعريف قد أماط اللثام عن اشتراط توافر قصد خاص لدى مرتكبي القرصنة (على عكس اتفاقيتي جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982)، الأمر الذي يعني تصور ارتكابها لأغراض سياسية أو اقتصادية. ولعل هذا الموقف قد ساهم في تدعيم وجهة النظر التي ترى أن القرصنة صورة من صور الإرهاب.

3/ إن هذه الاتفاقية قد وسعت إلى حد ما من النطاق المكاني لوقوع القرصنة، حيث قررت أن هذه الجريمة من المتصور وقوعها خارج نطاق البحر الإقليمي للدولة الساحلية، ومن ثم يتصور وقوعها في المياه الاقتصادية الخالصة وفي المياه الأرخيلية وفي أعالي البحار، أيضاً يتصور وقوعها في المضائق المائية (بشرط ألا تكون واقعة في نطاق البحر الإقليمي لدولة ما). وهي بذلك تكون قد وسعت من نطاق وقوع القرصنة بالمقارنة بحال الاتفاقيات السابقة. وعلى الرغم من ذلك، فإن الاتهام بضيق النطاق المكاني لوقوع القرصنة ظل قائماً بسبب استبعاد الأعمال التي تقع في المياه الإقليمية. وقد حاولت المنظمة البحرية الدولية (IMO)⁽¹⁰⁾ أن تخفف من غلواء ذلك بالقول، إن أعمال العنف إذا ما وقعت داخل حدود الولاية القضائية للدولة وكان قانون العقوبات الخاص يعاقب عليه فإنها تعد من قبيل القرصنة.

- اتفاق (ريكاب) لمنع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد السفن في منطقة آسيا:

شهدت منطقة جنوب شرق آسيا في مطلع القرن الحادي والعشرين تزايداً ملحوظاً لحوادث القرصنة البحرية، الأمر الذي دعا دول هذه المنطقة إلى إبرام اتفاقية إقليمية للتعاون المشترك لمواجهة القرصنة. وفي نوفمبر لعام 2004 اجتمعت الدول الآسيوية المعروفة باسم "آسيان" بالإضافة إلى الصين واليابان وكوريا الجنوبية وبنجلادش وسريلانكا لبحث هذا الأمر. وقد أسفر هذا الاجتماع

(10) تعد المنظمة البحرية الدولية أحد الوكالات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، وقد أنشئت بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1948. وقد وقف وراء إنشاء هذه المنظمة الرغبة في حفظ أمن وسلامة السفن البحرية من كافة أشكال الإرهاب والعنف، وذلك من خلال إصدار التوصيات الخاصة بصياغة المعايير الفنية التي تضمن تحقيق ذلك، والعمل على منع كافة أعمال التلوث البحري. وتتألف هذه المنظمة من جمعية عامة ومجلس خاص، وخمسة لجان رئيسية (لجنة السلامة البحرية، ولجنة حماية البيئة البحرية، واللجنة القانونية، ولجنة التعاون الفني، ولجنة التيسير)، بالإضافة إلى عدد من اللجان الفرعية تساعد اللجان الرئيسية في أداء عملها.

International Maritime Organization, Structure of IMO, available at:

<http://www.imo.org/About/Pages/Structure.aspx>Read phonetically

عن عقد اتفاقية عرفت باسم الريكاب (Recaab)، والتي دخلت حيز النفاذ في 4 سبتمبر لعام 2005⁽¹¹⁾.

وقد عرفت القرصنة من قبل هذا الاتفاق بأنها عبارة عن كل عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال النهب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، وترتكب في أعالي البحار ضد سفينة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة في مكان خارج ولاية أي دولة، كذلك أي عمل ينطوي على الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة لاستخدامها في عمليات قرصنة، أيضاً أي عمل من أعمال التحريض أو المساعدة على ارتكاب أي من الأعمال السابقة⁽¹²⁾.

والملاحظ على هذا التعريف أنه يتشابه إلى حد كبير مع التعريفات التي جاءت في اتفاقيتي جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، والأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، من حيث ضيق الألفاظ المستخدمة لتعريف القرصنة، ومن حيث اشتراط توافر قصد خاص لدى مرتكبيها، وأيضاً قصر وقوع هذا الفعل على الاعتداءات التي تقع فقط في أعالي البحار دون غيرها من المناطق، كالمياه الإقليمية أو الأرخبيلية. وقد حرصت الاتفاقية على تأكيد هذا المعنى من خلال قيامها بإفراد فقرة خاصة (الفقرة الثانية من المادة الأولى) من اتفاق ريكاب لتعريف أعمال السطو المسلح "armed robbery against ships" حيث عرفتتها بأنها: عبارة عن أي عمل من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب أو التهديد به يرتكب لأغراض خاصة موجه لسفينة أو أشخاص أو أموال محملة عليها، إذا كانت السفينة موجودة داخل المياه الإقليمية لدولة متعاقدة". ولعل هذا الموقف يعكس دلالات خاصة، أهمها أن واضعي هذه الاتفاقية قد حرصوا حرصاً شديداً على استبعاد وصف القرصنة عن أعمال العنف التي تقع داخل المياه الإقليمية، وأطلقوا عليها وصف أعمال السطو المسلح، وذلك على الرغم

(11) راجع:

Report issued by the Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP), available at:
http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/kaiyo/pdfs/kyotei_s.pdf

(12) راجع:

Ibid, article (1).

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني 2014 (143)

من وجود تطابق تام بين القرصنة وأعمال السطو المسلح من حيث الأفعال والمقاصد، ولكن الهدف الأساس من هذا الأمر ألا يتم ملاحقة هذه الأعمال من قبل القوى الدولية داخل المياه الإقليمية، بما يشكل انتهاكاً لسيادة هذه الدول، لذلك قررت إضفاء وصف السطو المسلح عليها، حتى تبقى جريمة جنائية داخلية، تختص بها السلطات الوطنية.

- رأينا الخاص:

ويبدو لنا من مجمل ما سبق أن الاتفاقيات الدولية قد حرصت على أن تميز القرصنة عن غيرها من أشكال وصور الاعتداءات البحرية بأمرين:
الأول/إن القرصنة عبارة عن أعمال العنف والنهب التي ترتكب لتحقيق أغراض خاصة لمرتكبيها، بمعنى أنها لا ترتكب لأغراض سياسية أو أيديولوجية أو عقائدية مباشرة.

الثاني/ إن أعمال العنف حتى تحظى بوصف القرصنة يجب أن تقع خارج المياه الإقليمية للدول، بمعنى أنها لا تقع إلا في أعالي البحار.

ونحن من جانبنا نؤيد ضرورة ربط القرصنة بتوافر قصد خاص لدى مرتكبها، وهو أن يسعى من وراء هذا الاعتداء إلى تحقيق مصالح خاصة (كالنهب أو السرقة أو السطو)، لكن لا نحبذ مطلقاً اشتراط وقوع أعمال العنف في المياه الدولية فقط، لأن الاتفاقيات التي حرصت على هذا الشرط كانت تنظر إلى اعتبارات تتعلق بحماية سيادتها على مياهها الإقليمية، وهو اعتبار تقل أهميته كثيراً أمام اعتبار آخر يتعلق بضرورة حماية قطاع النقل البحري في مجموعه، الذي يشكل ثروة تعود ملكيتها في الحقيقة للمجتمع الدولي بأسره، الأمر الذي يجب معه أن يسعى لحمايتها في أي مكان، حتى ولو اضطرت إلى اختراق المياه الإقليمية، خاصة وأن هناك حالات تستدعي ذلك كما هو الحال في السواحل الصومالية، التي يغيب عنها الأمن الداخلي، الأمر الذي لا يمكن معه اعتبار هذه الأفعال من قبيل السطو المسلح، ومن ثم يسند الأمر فيها للأمن الداخلي.

وبناء عليه يبدو تعريف القرصنة البحرية بأنها عبارة عن كل عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو النهب أو السطو المسلح يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ضد سفينة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة في أي مكان في البحر، وكذلك أي عمل ينطوي على الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة

لاستخدامها في عمليات قرصنة، وأيضًا أي عمل من أعمال التحريض أو المساعدة على ارتكاب أي من الأعمال السابقة.

وقد جاء موافقًا لرأينا أحدث ما صدر عن المنظمة البحرية (IMO) من تعريفات للقرصنة بخصوص الاعتداءات التي تقع قرابة السواحل الصومالية، حيث عرفتها بأنها عبارة عن: "جميع أعمال العنف ضد السفن وطاقمها وحمولتها، بما في ذلك أعمال السطو المسلح ومحاولات الصعود إلى السفينة والسيطرة عليها، وذلك في أي مكان كانت، وذلك بغرض الحصول على فدية"⁽¹³⁾.

ثانيًا/ العلاقة بين القرصنة والإرهاب البحري:

بداية نود الإشارة إلى عدم وجود إجماع حول طبيعة علاقة الإرهاب البحري بالقرصنة، حيث يرى البعض عدم وجود اختلاف واضح بينهما، بينما يرى آخرون أنه لا يوجد دليل على وجود علاقة بينهما⁽¹⁴⁾.

ويقتضى هذا الاختلاف ضرورة التعرض لتعريف الإرهاب البحري لفهم طبيعة علاقته بالقرصنة.

وتجدر الإشارة إلى أن تعريف الإرهاب البحري قد شغل حيزًا كبيرًا من اهتمام الأدبيات السياسية والنشاطات الدبلوماسية والاجتهادات القانونية⁽¹⁵⁾، ويعود ذلك لوجود رغبة قوية في تحديد مضمونه وأبعاده المختلفة، حتى يتسنى صياغة الآليات القانونية المناسبة لمواجهة والتصدي له، والوقوف على طبيعة المسؤوليات القانونية الناشئة عنه⁽¹⁶⁾.

(13) راجع في ذلك:

Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia, Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy, International maritime origination, MSC.1/Circ.1339 14 September 2011, p1.

(14) راجع:

Batoul Modarress & A. Ansari & Emil Thies, The effect of transnational threats on the security of Persian Gulf maritime petroleum transportation, op. cit, p171.

(15) راجع في ذلك:

ZDZISLAW GALICKI, International Law and Terrorism, American behavioral scientist , Vol. 48 No. 6, February 2005, p 745.

(16) كانت من أولي المحاولات الحديثة التي تعرضت لوضع تعريف قانوني للإرهاب باعتبارها جريمة دولية من قبل عصبة الأمم في 1934-1937 ، وذلك على أثر محاولة اغتيال الملك اليوغسلافي الكسندر الأول من قبل الانفصاليين الكروات أثناء زيارته

وعلى الرغم من ذلك، فإن المجتمع الدولي عجز عن التوصل إلى تعريف موحد له⁽¹⁷⁾. فقد ظهرت قرارات مجلس الأمن الدولي ذات الصلة وهي تنطوي على عبارات عامة لا تعكس وجود رؤية محددة وموحدة لهذا المصطلح⁽¹⁸⁾.

لفرنسا، وقد نجم عن هذا الحادث مقتل وزير الخارجية الفرنسي واثنين من المارة، حيث هرب الجناة إلى إيطاليا، وقد تقدمت فرنسا بطلب لإيطاليا لتسليمه بموجب معاهدة 1870، وقد رفضت إيطاليا التسليم، حيث إن هذه المعاهدة لا تشمل التسليم في حالة الجرائم السياسية. وقد أعقب ذلك وقوع جرائم مشابهة: (محاولة اغتيال الوزير الروماني Duca، ومحاولة اغتيال الجنرال الإيطالي Tellini عندما كان يقوم بترسيم الحدود الألبانية اليونانية)، على أثرها واجهت عصبة الأمم ضغطاً دولياً شديداً لمحاولة وضع اتفاقية دولية تنظم جرائم الإرهاب الدولي، وخاصة وضع تعريف قانوني له. راجع: Ben Saul, The Legal Response of the League of Nations to Terrorism, Journal of International Criminal Justice 4 (2006), p79; Antonio Cassese, The Multifaceted Criminal Notion of Terrorism in international Law, Journal of International Criminal Justice 4 (2006), 933-958, p 934.

(17) ويعود عجز المجتمع الدولي عن التوصل لتعريف موحد للإرهاب البحري إلى أسباب معينة، أهمها:

- 1/ ارتباط تعريف الإرهاب البحري باعتبارات سياسية تخدم أغراض مختلفة لدى كل دولة، الأمر الذي أدى إلى تبني كل دولة لتعريف يحقق مصالحها، حتى ولو لم يكن يتفق مع طبيعة الاعتداءات الإرهابية.
 - 2/ وجود اختلاف شديد بين الأوساط القانونية المختلفة حول مدى اشتراط توافر قصد خاص لدى مرتكب العمل الإرهابي البحري، وهو أن يكون ارتكاب الإرهاب لتحقيق غرض سياسي أو عدم أهمية ذلك.
 - 3/ تعدد الزوايا والمعايير التي تبناها كل فريق في تعريف الإرهاب البحري، بحسب مجال عمله ونشاطه، فما تتبناه المنظمات الحكومية بخلاف ما تتبناه المنظمات غير الحكومية، مما أدى إلى كثرة وتنوع التعريفات التي قيلت في هذا الصدد.
 - 4/ تعدد وتنوع البواعث الدافعة إلى ارتكاب الاعتداءات الإرهابية البحرية (دينية وسياسية واقتصادية)، إلى حد أن وصل البعض تبرير ارتكابه الاعتداءات الإرهابية بأنه من قبيل الدفاع عن النفس.
- د. أحمد محمد رفعت، الإرهاب الدولي، دار النهضة العربية- القاهرة، (بدون تاريخ نشر)، ص 188.

=Liste de critères de l'OCDE visant à définir le terrorisme dans une perspective d'indemnisation, 15 décembre 2004, available at: <http://www.oecd.org/dataoecd/55/3/34065616.pdf>

(18) راجع القرارات التالية:

- United Nations, Security Council, S/RES/1535 (2004), Distr.: General 26 March 2004, available

وكننتيجة طبيعية لصعوبة وضع تعريف محدد للإرهاب البحري، تعددت وتشعبت التعريفات التي قيلت في هذا الشأن، والتي يمكن حصرها في اتجاهين، على النحو الآتي:

الاتجاه الأول/ اشتراط وجود باعث خاص من ارتكاب الإرهاب البحري: ظهر في تعريف الإرهاب البحري طائفة عريضة من التعريفات استلزمت توافر قصد خاص من وراء ارتكابه، وهو القصد السياسي. فالاعتداء لا يوصف بأنه إرهاب إلا إذا سعى مرتكب هذا العمل إلى ترويع الأمن البحري بصورة جسيمة لحمل الدولة أو أحد مؤسساتها على القيام أو الامتناع عن عمل بصورة غير مشروعة، أو زعزعة الهياكل السياسية أو الدستورية في الدولة. فقد عرفه مكتب التحقيقات الفيدرالي الأمريكي بأنه عبارة عن: " الاستخدام غير المشروع للقوة أو العنف ضد الأشخاص أو الممتلكات لتخويف أو إكراه الحكومة أو السكان المدنيين وذلك لتحقيق أهداف سياسية أو اجتماعية"⁽¹⁹⁾. وعندما قامت لجنة الإرهاب الدولي التابعة لمنظمة الأمم المتحدة بإعداد مشروع اتفاقية موحدة للإجراءات القانونية ضد الإرهاب الدولي عام 1980، عرفته بأنه: " عمل من أعمال العنف الخطيرة أو التهديد به يصدر عن فرد، يستوي أن يكون بمفرده أو بالاشتراك مع آخرين، ضد الأشخاص أو المنظمات أو الأماكن أو وسائل النقل والمواصلات أو ضد الجمهور العام بما يؤدي إلى تهديدهم أو جرحهم أو قتلهم، وذلك بقصد تقويض علاقات الصداقة بين الدول أو بين مواطني الدول المختلفة"⁽²⁰⁾.

at:<http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/CTED%20Res%201535.pdf>

- United Nations, Security Council, S/2004/642, Distr.: General, 12 August 2004, available at:<http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/S-2004-642.pdf>

- United Nations, Security Council, S/2004/70, Distr: General ,26 January 2004, available: <http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/founding/s-2004-70.pdf>

(19) راجع :

U.S. Department of Justice, Federal Bureau of Investigation, Reports and Publications, Terrorism 2002-2005, available at: <http://www.fbi.gov/stats-services/publications/terrorism-2002-2005>

(20) راجع :

وفى توصيتها رقم (1426) عرفت اللجنة البرلمانية التابعة للبرلمان الأوروبي الإرهاب بأنه عبارة عن: "الجريمة التي يرتكبها فرد أو مجموعة ضد الدولة أو مؤسساتها أو سكانها أو أفراد بعينهم بدافع من الأغراض الانفصالية أو الأيديولوجية المتطرفة والمتعصبة كي يتسبب في إشاعة حالة من الرعب أو التخويف لدى أفراد المجتمع" (21).

ومن جانبها سعت الجمعية العامة للأمم المتحدة لتعريف الإرهاب، وقد حرصت على مراعاة الاعتبارات المختلفة التي تتنازعها، فعرفته بأنه عبارة عن: "الأفعال الإجرامية التي يقصد منها إشاعة حالة من الرعب بين جمهور الناس أو جماعة معينة من الأشخاص لأغراض سياسية (فلسفية أو أيديولوجية أو عرقية، أو غيرها)، وأيا ما كانت التبريرات التي تقف وراء ارتكاب هذه الأفعال" (22).

الاتجاه الثاني/ عدم اشتراط وجود باعث خاص من ارتكاب الإرهاب البحري: وعلي صعيد مقابل، عرف الإرهاب دون اشتراط وجود باعث خاص لدي مرتكبه، حيث اكتفي هذا الاتجاه بمجرد استخدام القوة أو العنف بصورة غير مشروعة للاعتداء على الأشخاص أو السفن أو البضائع أو المنشآت البحرية.

M. Cherif Bassiouni, Legal responses to international terrorism, martinus Nijoltoff publishers, 1988, p xxiii.

(21) راجع :

Parliamentary assembly, Recommendation 1426 (1999), available at: <http://assembly.coe.int/Documents/AdoptedText/ta99/erec1426.htm>

(22) راجع :

General Assembly, Sixth Committee - 4th Meeting (AM), 7/10/2005, available at: <http://www.un.org/News/Press/docs/2005/ga13276.doc.htm>

- وقد تبني هذا الاتجاه العديد من التشريعات: كالقانون الألماني الذي أشتراط القانون الألماني لحماية البيئة حتى يعد العمل إرهاباً أن يرتكب بغرض سياسي أو عرقي أو طائفي. أيضاً عرفه القانون الانجليزي بأنه عبارة عن الأفعال التي ترتكب بغرض الإطاحة بنظام الحكم في الدولة. راجع:

M. Bernhard A. Koch, indemniser les victimes de terrorisme, bureau du comite europeen de cooperation juridique (CDCJ-BU), Strasbourg, 27 novembre 2006, p4.

- كما عرفه عدد غفير من رجالات الفقه، مثل: (mickolus)، (Ferracuti)، (Philip Wilcox). راجع: د.أحمد محمد رفعت، الإرهاب الدولي، مرجع سابق، ص189.

وقد تم تبني هذا الاتجاه من قبل المؤتمر الثالث لتوحيد قانون العقوبات في بروكسيل عام 1930 ، حيث عرف الإرهاب بأنه: " الاستخدام الممدى للوسائل القادرة على إحداث خطر مشترك، والتي من شأنها تعريض حياة الإنسان وسلامته للخطر، وتدمير الممتلكات المادية، وتشتمل على أعمال التفجير والحرق والإغراق وإشعال المواد الخائفة وإثارة الفوضى في وسائل النقل والمواصلات والتخريب في الممتلكات والمرافق وتلويث الأغذية ومياه الشرب، وما يسفر عن ذلك من أمراض تصيب الإنسان أو الحيوان أو النبات"⁽²³⁾.

أيضاً عرفته لجنة القانون الدولي التابعة لمنظمة الأمم المتحدة في مشروع قانون مكافحة جرائم الأمن والسلم الإنساني في المادة(24) منه بأنه: " قيام شخص أو مجموعة من الأشخاص بمفردهم أو بالاشتراك مع آخرين بارتكاب أو تنظيم أو تمويل أو تشجيع أو التعاضى عن أفعال العنف والتدمير ضد دولة أو أشخاص أو ممتلكات" ⁽²⁴⁾.

تبنت أيضا الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب الاتجاه ذاته حيث عرفته بأنه عبارة عن: " أي عمل أو تهديد بالعنف أيًا كانت دوافعه أو أغراضه يقع تنفيذاً لأغراض جنائية فردية أو جماعية سعياً لبث الذعر بين الأفراد، أو إلحاق الأذى بهم في أجسادهم أو حرياتهم، أو الإضرار بالبيئة أو بالمنشآت العامة أو الخاصة، أو الاستيلاء عليها، أو تهديد الموارد الوطنية"⁽²⁵⁾.

ونحن من جانبنا ننضم للاتجاه الثاني في تعريف الإرهاب البحري، ونري عدم تقييده باشتراط قصد خاص يجب توافره عند ارتكابه، وذلك لما يلي:

(23) راجع :

Myra Williamson, Terrorism & war and international law, the Ash gate international law series, 2009, p 49.

(24) راجع :

Draft Code of Crimes against the Peace and Security of Mankind, International Law Commission,1995, vol. II(1), p 47, available at: <http://www.un.org/law/ilc/index.htm>

(25) راجع :

The Arab Convention for the Suppression of Terrorism a serious threat to human rights,2002, part two- (2-1), available at: http://files.studiperlapace.it/spp_zfiles/docs/20050107181518.pdf

(1) إن ما يميز الإرهاب البحري — كما يري جانب من الفقه (1) — ضخامة حجم الضرر الناتج عنه بالمنشآت البحرية بأنواعها المختلفة، سواء السفينة أم حمولتها أم أحد مرافق الميناء، أم غيرها من المنشآت البحرية، وذلك بصرف النظر عن نية أو قصد مرتكبه. فالإرهاب البحري بوصفه جريمة تسعى الدول لمواجهته بشتى الطرق ليس لنية أو قصد مرتكبه، ولكن لضخامة الأضرار الناجمة عنه وخطورتها. وهذا ما أكده مجلس الأمن الدولي في قراره رقم (1566) لسنة 2004، والذي دعا من خلاله الدول للتصدي لكل الأفعال التي تعد من قبيل الإرهاب، وذلك بصرف النظر عن سبب ارتكاب هذه الأفعال (سياسية أو فلسفية أو أيديولوجية أو بسبب الجنس أو العقيدة أو لأسباب أخرى) (2). وبضيق البعض (3) لذلك إن الإرهاب لا يمكن تعريفه بصورة موضوعية إلا من خلال طبيعة الفعل، وليس من خلال تحديد مرتكبه أو من خلال السبب الذي ارتكب من أجله.

(2) إن الاتجاه الأول جاء متأثراً بالنظرة التقليدية للإرهاب، والتي سادت في المراحل الأولى لظهوره، والتي كانت تركز بشدة على الجانب السياسي فيه، حيث تمثل في ممارسة أعمال العنف المتبادل بين السلطة السياسية ومجموعات الثوار المناهضة. لكن الإرهاب شهد تطوراً في مفهومه، جاء علي أثر توظيف أعمال العنف ليس فقط لخدمة الأغراض السياسية، ولكن أيضاً لغيرها من الأغراض الإجرامية (كالابتزاز وتحقيق مآرب شخصية أو ذاتية) (4). فالعنصر المميز للإرهاب البحري يكمن في وقوع الإرهاب من خلال تنظيم إجرامي، وضخامة الآثار المترتبة عليه.

وبناء عليه نري أن يعرف الإرهاب البحري بأنه: عبارة عن استخدام العنف بصورة منظمة وغير مشروعة أو التهديد به (كالنهب أو الاحتجاز أو الاعتقال أو

(1) راجع :

M. Bernhard A. Koch, indemniser les victims de terrorisme, op. cit, p4.

(2) راجع :

United Nations - Security Council, Resolution 1566 (2004), S/RES/1566, available at: <http://fr.unrol.org/files/n0454282.pdf>

(3) د. علاء الدين راشد، المشكلة في تعريف الإرهاب، دار النهضة العربية، 2006، ص 28.

(4) د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، الإرهاب الدولي، دار النهضة العربية- القاهرة، 1986، ص 40.

الإتلاف) في البيئة البحرية، على النحو الذي من شأنه الإضرار بالأشخاص أو بالأموال أو بالمباني أو بالأموال العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها أو تعطيل سير الملاحة البحرية، وذلك أيا ما كان الدافع من وراء هذا. وبعد الوقوف على تعريف للإرهاب البحري، يلاحظ أنه يقترب كثيراً من تعرف القرصنة، وذلك على النحو الذي يدفعنا للقول بأن القرصنة هي صورة من صور الإرهاب البحري، وإن كان ما يميزها أن القرصنة تقع غالباً من أشخاص خاصة (من غير الدول) من أجل تحقيق أغراض خاصة (سرقة أو نهب أو سطو أو ابتزاز). بتعبير آخر لا يتصور وقوع القرصنة سعياً لتحقيق أهداف عامة (سياسية أو اقتصادية أو اجتماعية)، أما الإرهاب البحري فيتميز بأنه ذو مفهوم واسع وشامل، حيث لا يقتصر فقط على أعمال العنف التي ترتكب من قبل أشخاص خاصة أو لأغراض خاصة (1)، ولكنه يشمل أيضاً على أعمال العنف التي ترتكب من قبل الأشخاص العامة (كالدول)، ولأغراض عامة (كالأغراض السياسية أو الأيديولوجية).

(1) راجع:

Diana Chang, Piracy laws and the effective prosecution of pirates, op. cit, p 283; Bjørn Møller, Piracy – Maritime Terrorism and naval strategy, op. cit, p 6.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني 2014 (151)

المطلب الثاني

تبرير المسؤولية المدنية للناقل البحري عن أعمال القرصنة

أولاً/ خطورة آثار القرصنة على النقل البحري:

مما لا شك فيه أن القرصنة من شأنها شل حركة الملاحة البحرية، ومن ثم تدمير روافد التجارة الدولية فيما بين دول العالم، باعتبارها تشكل تهديداً خطيراً على أمن وسلامة السفن وما عليها من أشخاص وبضائع. ويمكن إبراز أهم الآثار المترتبة على القرصنة، والتي تظهر بصورة مباشرة في علاقة الناقل بالشاحن، والتي من أهمها⁽¹⁾:

1/ ارتفاع تكاليف النقل بشكل كبير، حيث يضطر الناقل البحري على أثر تركيز القرصنة في أماكن محددة إلى تغيير اتجاه المسارات المعتادة بالنسبة له، بغية تفادي مخاطرها، الأمر الذي يترتب عليه تضخم حجم النفقات التي يتكبدها بسبب طول المسافات التي تبحرها السفينة، وما يستتبعه ذلك من نفقات تموين السفينة وصيانتها، بالإضافة إلى مخاطر الطقس⁽²⁾.

2/ ارتفاع تكاليف التأمين البحري على السفن والأفراد والبضائع، حيث تلجأ شركات التأمين على أثر تزايد عمليات القرصنة وضخامة ما تخلفه من خسائر إلى رفع أقساط التأمين بصورة كبيرة، حتى تتمكن من مواجهة الآثار المترتبة على هذه الحوادث⁽³⁾.

3/ تراجع الطلب على خدمات النقل البحري، حيث يلجأ الشاحنون لاستخدام وسائل بديلة لنقل بضائعهم (كالنقل الجوي أو النقل البري)، بما يؤثر من ناحية أخرى على الشركات القائمة على تسيير الملاحة البحرية، كشركة قناة السويس⁽⁴⁾.

(1) د.أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، مرجع سابق، ص 79.

(2) فقد غيرت العديد من السفن التي كان من المفترض مرورها بقناة السويس متجهة لبعض بلدان جنوب شرق آسيا اتجاهها قاصدة المحيط الهندي عبر طريق رأس الرجاء الصالح، على أثر وجود أنشطة إرهابية في البحر الأحمر.

(3) راجع في ذلك:

Bjørn Møller, Piracy – Maritime Terrorism and naval strategy, op. cit, p7.

(4) فقد تراجعت إيرادات شركة قناة السويس على أثر العمليات الإرهابية في البحر الأحمر من 504,5 مليون دولار في أغسطس 2008 إلى 467,5 في أكتوبر 2008 . بل

كل هذه الآثار وغيرها أثرت بشكل كبير على قطاع النقل البحري، وباتت تهدده بصورة خطيرة، الأمر الذي دعا (خاصة بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر) (1) إلى حشد الجهود المختلفة (2)، ليس فقط لرفع درجات الاستعداد الأمني واتخاذ التدابير اللازمة لمكافحة القرصنة، ولكن أيضًا لبناء ترسانات من التشريعات القانونية على الصعيدين الدولي والوطني لتنظيم المسؤولية القانونية عن تعويض ضحايا الاعتداءات الإرهابية بأشكالها المختلفة، خاصة عمليات القرصنة (3).

وصل الأمر إلى الحد الذي توقعت فيها دراسة صادرة عن مركز "شاتام هاوس" البريطاني المتخصص في السياسة الخارجية إلى احتمالات إغلاق قناة السويس، حيث إن زيادة العمليات الإرهابية في خليج عدن من شأنها أن تتسبب في إلغاء الرحلات التجارية العالمية عبر القناة. د. أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، مرجع سابق، ص 79.

(1) قامت الولايات المتحدة الأمريكية في 15 يناير عام 2002 بتقديم دراسة إلى المنظمة البحرية (IMO) في دورتها السابعة والخمسين والتي حملت عنوان " تدابير لتحسين الأمن البحري"، وقد شملت الدراسة على العديد من المقترحات، كان أهمها؛ تزويد السفن بنظم آلية للتحقق من الشخصية (Automatic Identification Systems)، ووضع خطط لتأمين معدات السفينة وأجهزتها ومرافقها، ووضع خطط لتأمين الموانئ، وتزويد السفينة بضباط الأمن، محاولة تقييم نقاط الضعف في السفينة وإجراء الفحوصات الشاملة والدورية لها، إجراء فحص للحاويات المحملة =بها السفينة، ومحاولة إيجاد نوع من التعاون مع المنظمة العالمية للجمارك لتأمين حركة السفن، وتزويد السفينة بوسائل التنبيه ومعدات الأمن اللازمة.

Report of the maritime safety committee on its seventy-fifth session, Maritime Safety Committee, Agenda item 24, MSC 75/24, 29 May 2002, available at:

<http://www.crs.hr/hrv/PDF/regulative/MS75-24.pdf>

(2) راجع في ذلك:

Security Council debates legal options for pursuing pirates off Somali coast, UN daily news, Issue dh/5722, Wednesday, 25 August 2010, p1. available at:

<http://www.un.org/news/dh/pdf/english/2010/25082010.pdf>

(3) هذا وقد تعددت وتنوعت الجهود الدولية الساعية إلى قمع الإرهاب البحري، والتي عكست مدى تقديرها لخطورة الأمر، كان أهمها:

(أ) الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة البحرية والأعمال غير المشروعة في منطقة آسيا (RECAAP).

(ب) التعاون الدولي لمكافحة الإرهاب البحري في منطقة القرن الأفريقي (مؤتمر نيروبي 2008- مؤتمر جيبوتي 2009- مجموعة الاتصال الخاصة بمكافحة القرصنة قبالة الساحل الصومالي نيويورك 2009).

ثانيًا/ وجود قصور في قواعد المسؤولية عن أضرار القرصنة البحرية: وعلى الرغم من حرص التشريعات الوطنية والدولية على تبني قواعد تنظم المسؤولية القانونية عن أعمال القرصنة البحرية، فإن هذا التنظيم ظل مقصورًا عن تحقيق الحماية المنشودة للمضروور من هذه العمليات، لاستغراق هذه التشريعات في تنظيم المسؤولية الجنائية والمدنية للقرصنة، رغم عدم جدوى هذا الأمر في كثير من الأحيان خاصة بالنسبة للمضروورين (كالشاحنين)، وذلك للأسباب التالية (1):

(1) صعوبة ملاحقة القرصنة، خاصة وأن غالبيتهم من مجهولي الهوية (المختلين عقليًا أو السجناء الفارين من تنفيذ الأحكام أو الفدائيين)، كما أن معظم هذه الاعتداءات ترتكب في أعالي البحار، مما يصعب معه التعرف على مرتكبي هذه الاعتداءات أو إثبات تورطهم في ارتكابها (2).

(2) انشغال الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية بمواجهة القرصنة من خلال التركيز فقط على إجراءات الملاحقة الأمنية وتقرير المسؤولية الجنائية لمرتكبي هذه الأفعال وتغليظ العقوبات عليهم (3)، رغم عدم أهمية هذا الأمر

(ج) دور المنظمة البحرية الدولية (IMO) في مكافحة الإرهاب البحري (اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة 1988 وبرتوكول عام 1988 المنصات- مؤتمر الأمن البحري في ديسمبر 2002، وذلك لوضع قواعد جديدة لتعزيز أمن السفن).

(1) راجع في ذلك: =
=Pierre chichkine , terrorisme et droit maritime , Master II droit maritime et des transports, Centre de Droit Maritime et des Transports Universite de droit , D'economie et des sciences D'aix – marseille III, Faculte de droit, 2008, p 43; M. Bernhard A. Koch, indemniser les victims de terrorisme, op. cit, p 5

(2) راجع في ذلك:
John King, The security of merchant shipping, op. cit, p 240.
(3) فقد بلغ عدد التشريعات الدولية من الاتفاقيات والبرتوكولات الدولية ما يقرب من 16 تشريع جميعها أنشغل بالتركيز على المسؤولية الجنائية لمرتكبي الحوادث الإرهابية. راجع في ذلك:

Legislative guide to the universal legal regime against terrorism , Prepared by the United Nations Office on Drugs and Crime, United nations publication Sales No.: E.08.V.9 ISBN 978-92-133780-8, 2008, p 1; Pierre chichkine , terrorisme et droit maritime , op. cit, p 28.

كثيرًا بالنسبة للمضرورين، الذين يهتمهم في الغالب الحصول على تعويض يجبر الأضرار التي لحقت بهم. يأتي هذا في ظل ما تشهد به التقارير الأمنية من أن معظم القرصنة ممن لا مأوى لهم ولا مال، الأمر الذي يقلل من جدوى الرجوع على هؤلاء بالتعويض عن الأضرار التي تسببوا فيها.

(3) ضعف دور المسؤولية الجنائية إن لم يصل الحال إلى انعدام دورها تمامًا في عمليات القرصنة ضد السفن، حيث غالبًا ما ترتكب هذه العمليات خارج المياه الإقليمية للدول، الأمر الذي يصعب معه تقرير مسؤولية الجناة وفقًا لقانون وطني محدد، بل حتى في الحالات التي ترتكب فيها هذه الجرائم في إقليم دولة معينة، يكون من الصعب ملاحقة مرتكبيها لتقرير مسؤوليتهم، حيث غالبًا ما ينتمون إلى جماعات منظمة مدعومة من بعض الدول. يضاف لذلك عدم وجود قضاء دولي يختص بنظر جرائم القرصنة ضد السفن، حيث غالبًا ما يسند الأمر في هذه القضايا للقضاء الوطني⁽¹⁾.

وقد تسببت أوجه القصور السابقة التي تشير بوضوح إلى غياب الأمن القانوني عن حماية السفن ضد القرصنة، في عزوف الأشخاص وأصحاب البضائع عن اللجوء للنقل البحري، خاصة في ظل وجود زيادة مضطردة في حجم ونوعية عمليات القرصنة المستهدفة للسفن ومرافق الموانئ البحرية، الأمر الذي دعا الفكر القانوني في الآونة الأخيرة إلى الانشغال بقضايا النقل البحري، خاصة في مجال المسؤولية المدنية، وتحديدًا التساؤل عن مدي مسؤولية الناقل البحري المدنية عن حوادث القرصنة؟

ولعل هذا التساؤل من شأنه أن يثير شيء من الدهشة، لاعتبارات تتعلق بأن الثابت أن حوادث القرصنة والإرهاب من تعد من قبيل القوة القاهرة، التي يصعب على الناقل عملاً أن يتوقعها أو يدفعها. يضاف لذلك، أن الناقل هو المضرور الأول من هذه الحوادث، فكيف يتحمل تعويض الأضرار الناشئة عنها.

(1) فالمحكمة الجنائية الدولية التي أنشئت عام 1998 بموجب معاهدة روما، منحت لها الولاية القضائية لنظر جرائم الإبادة الجماعية والجرائم ضد الإنسانية وجرائم الحرب والعدوان، وقد رفض منحها الولاية لنظر جرائم الإرهاب خلال مفاوضات إعداد الاتفاقية. راجع في ذلك:

Legislative guide to the universal legal regime against terrorism , op. cit, p 28.

هذا وقد سعى الفقه الفرنسي إلى التقليل من حدة هذه الدهشة، من خلال تبرير مسؤولية الناقل عن أضرار حوادث القرصنة بالأسباب الآتية⁽¹⁾:

- 1- إن قانون الميناء الفرنسي يجعل الشركات العاملة في الميناء مسؤولة عن الحوادث التي تقع، إذا ما ثبت تخاذلها في اتخاذ ما يلزم من تدابير السلامة على الرغم من أنها لم ترتكب الفعل المكون للحادثة، ومن ثم يمكن أن يسأل الناقل عن تعويض أضرار القرصنة بالقياس على ذلك.
- 2- إن مسؤولية الناقل البحري يمكن أن تقوم عن أضرار القرصنة بالقياس أيضاً على قيام مسؤولية الشرطة عن حوادث الطرق السريعة التي من شأنه الإخلال بسلامة الجمهور، والتي اعتاد القضاء الإداري على تقريرها.
- 3- يمكن لمسؤولية الناقل أيضاً أن تجد أساسها في نص المادة (1-342) من قانون الموانئ الفرنسي، والذي يقرر مسؤولية كل من تهاون في إبلاغ ربان السفينة أو الضابط المسؤول عن طبيعة السلع التي من المحتمل أن تحترق أو تنفجر، ومن ثم يمكن مساءلة الناقل عن حوادث القرصنة التي يتخاذل في التعامل معها.
- 4- البعض ينظر إلى مسؤولية الناقل عن حوادث القرصنة على أنها مسؤولية فرعية أو تبعية، حيث يجب على الدولة أن تغطي الأضرار الناجمة عن مثل هذه الحوادث من خلال إنشاء الصناديق الخاصة لتعويض المضرورين من هذه الحوادث.

(1) راجع في ذلك:

Pierre chichkine , terrorisme et droit maritime , op. cit, p48.

وعلى الرغم من منطقية الاعتبارات السابقة، فإننا نرى أن الناقل يمكن أن يسأل في مواجهة الشاحن عن تعويض الأضرار الناشئة عن اعتداءات القرصنة، وذلك للأسباب الآتية:

1. ضرورة توفير ضمانات قوية وناجعة للشاحنين لاستعادة ثقتهم في النقل البحري، من خلال توفير وسائل بديلة تحقق لهم جبراً سريعاً وحقيقياً لما لحقهم من أضرار، كتقرير المسؤولية المدنية للناقل، خاصة وأنه المسؤول الأول عن سلامة بضائعهم المحملة على السفينة، بما يبرر تحمله لتبعية مخاطر النقل، خاصة في ظل قدرته المالية على ذلك. يأتي هذا في ظل ما تشهده الأوساط القانونية من سيادة مبدأ يتمثل في ضرورة حصول المضرور عن حوادث الإرهاب بصورة عامة والقرصنة بشكل خاص على تعويض عادل ومناسب وفي وقت ملائم من وقوع الضرر⁽¹⁾.
2. عدم كفاية القواعد العامة في مجال المسؤولية المدنية للناقل البحري عن التصدي لهذه الحوادث، نتيجة تحميلها المضرور - في الغالب - عبء إثبات خطأ الناقل، الأمر الذي يمثل صعوبة بالغة بالنسبة للمضرور نتيجة جهله بطرق تشغيل الآلات والوسائل الحديثة في النقل البحري، وصعوبة قيامه بالرقابة على أداء الناقل أثناء الرحلة البحرية، ناهيك عن تعقد وصعوبة الملابسات المحيطة بالحوادث البحرية، خاصة في جرائم القرصنة.
3. تسبب التقدم التكنولوجي والتقني الهائل في قطاع النقل البحري في أواخر العقد المنصرم خاصة في مجال أمن السفن⁽²⁾ إلى زيادة قدرة الناقل على توقع الحوادث البحرية والتصدي لها، الأمر الذي أثار الشك في اعتبار حوادث القرصنة من قبيل القوة القاهرة التي يصعب على الناقل دفعها أو توقعها، بمعنى أصبح من السهل عليه أن يتنبأ بوقوع هذه الحوادث ويتصدى لها. وقد تم تأكيد هذا الأمر من قبل أحدث التقارير الصادرة عن

(1) راجع في ذلك:

M. Bernhard A. Koch, indemniser les victims de terrorisme, op. cit, p 3.

(2) راجع في ذلك:

Necmettin Akten, Shipping accidents: a serious threat for marine environment, op.cit, p 271; Piracy - Issues arising from the use of armed guards, international law firm, available at: <http://www.igpandi.org/downloadables/piracy/news/Marsh%20Piracy%20implications.pdf>

البحرية الأمريكية، الذي تضمن ما يفيد أن الناقل يجب أن يغير مفهومه عن الحماية الذاتية Self protection، كما يجب عليه الالتزام بما جاء في دليل المبادئ التوجيهية لمواجهة القرصنة البحرية، والتي من أهمها ضرورة وجود أفراد أمن مسلحين لحماية السفينة أثناء رحلتها البحرية⁽¹⁾.

وبناء عليه، يبدو لنا أن الناقل البحري يمكن أن يسأل عن تعويض أضرار القرصنة في مواجهة الشاحنين، لكن الملاحظ على التشريعات الدولية والوطنية أنها جاءت خالية من نص ينظم مسؤولية الناقل البحري عن تعويض أضرار القرصنة بصورة صريحة ومباشرة، الأمر الذي يدعونا للبحث في التشريعات المنظمة لمسؤولية الناقل البحري عن مدى إمكانية تقرير هذه المسؤولية، وأساسها، ووسائل دفعها، وأحكام التعويض الناشئ عنها، وقواعد التأمين ضد مخاطر القرصنة، وذلك على التفصيل التالي:

(1) راجع:

Paying Ransoms – Could the US make this more difficult?,
international law firm, available at:
<http://incelaw.com/documents/pdf/strands/shipping/article/paying-ransoms-could-the-us-make-this-more-difficult.pdf>

الفصل الأول

الضوابط القانونية لاعتبار القرصنة حادثة يسأل عنها الناقل البحري

استقرت التشريعات البحرية ردحاً من الزمن على أن مسؤولية الناقل البحري عما يلحق البضائع من أضرار مرتبط بضايطين: الأول/ هو أن تحظى الواقعة المسببة للإضرار بالبضائع على وصف الحادثة البحرية (- Occurrence Event) ((⁽¹⁾ ⁽²⁾)، والثاني/ أن تقع هذه الحادثة خلال الفترة الزمنية لمسؤولية

- (1) هذا وقد تعددت المصطلحات المستخدمة للتعبير عن الحادث من قبل الاتفاقيات والتشريعات المختلفة، وهي مثل: (occurrence)، (casualty)، (Incident).
- (2) نصت المادة (1/227) من القانون البحري المصري رقم 8 لسنة 1990 على أن: " يضمن الناقل هلاك البضاعة وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة". ونصت أيضاً المادة (229) على أن: " يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في المادة (1/227) من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يعود إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه". كما نصت المادة (1/240) من القانون ذاته على أن: " يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضاعة إلا إذا أثبت أن التأخير يعود إلى سبب أجنبي لا يد له فيه".
- = والملاحظ على هذه النصوص أنها لم تتلفظ صراحة بكلمة الحادثة، لكنها أشارت إليها بصورة ضمنية، وذلك من خلال ذكر النتائج المترتبة على وقوعها، والمتمثلة في الهلاك أو التلف أو التأخير في الوصول، فهذه النتائج حتماً تقع بسبب حادثة بحرية. ويؤكد ما سبق أن المادة (1/10) لأحكام الفقرة المذكور قضت بأنه: " إذا نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بالعقد المذكور، يجوز أن ينص العقد أيضاً على عدم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن حادث يقع وقت وجود البضائع في عهدة الناقل الفعلي أثناء هذا الجزء من النقل. ومع ذلك فإن أي نص بتحديد أو استبعاد المسؤولية يكون عديم المفعول إن لم يكن من المستطاع إقامة الدعوى ضد الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة وفقاً للفقرة 1 أو الفقرة 2 من المادة 21، ويتحمل الناقل عبء إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذا الحادث. كما يسأل الناقل الفعلي (وفقاً لأحكام الفقرة 2 من المادة 10) عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن أي حادث يقع أثناء وجود البضائع في عهده. وعلى صعيد الاتفاقيات الدولية، فالملاحظ أنه على الرغم من أن كلاً من اتفاقية هامبورج (2) ومن بعدها اتفاقية روتردام (2) لم تقوما بسرد الأفعال الموجبة لمسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضائع، واكتفت بعرض صور للأضرار التي يمكن أن تلحق بالبضائع؛ مثل (الحريق، والتلف، والفقد، والتأخير)، فإنهما قد صرحتا باشتراط وقوع حادثة (- Occurrence Event) ((2) لانعقاد مسؤولية الناقل المتعاقد أو الفعلي. راجع في اتفاقية هامبورج

الناقل عن سلامة البضائع. ويقضي هذا البيان النظر في مدى اعتبار القرصنة حادثة بحرية، واشتراط وقوعها خلال فترة زمنية معينة، وذلك على التفصيل الآتي:

المبحث الأول

مدى اعتبار القرصنة حادثة بحرية يسأل عنها الناقل يتضح مما سبق أن الثابت هو ارتباط مسؤولية الناقل بوقوع حادثة بحرية، وذلك بصرف النظر عما إذا كانت مسؤوليته مؤسسة على الخطأ المفترض أو واجب الإثبات، من ناحية أخرى عندما يسعى الناقل إلى هدم هذه المسؤولية فإنه سيعمل على إثبات انتفاء وصف الحادثة عن الواقعة المسببة للضرر. الأمر الذي يدعو للبحث عما إذا كانت القرصنة تعد من قبيل الحوادث البحرية أو لا، ومن ثم يجب أن نقف على توصيف محدد للحادثة البحرية، والنظر فيما إذا كانت القرصنة تعد حادثة بحرية يمكن أن يسأل عنها الناقل أو لا، وذلك على التفصيل الآتي:

المطلب الأول

التمييز بين الحادثة والحادث في مجال النقل البحري أثار تحديد المقصود بالحادثة البحرية جدلاً واسعاً⁽¹⁾، حيث ذهب بعض الفقه إلى عدم وجود أوجه للتمييز في المجال البحري بين الحادث (Accident) والحادثة (Occurrence)، ورأى أنها ألفاظ مترادفة⁽²⁾. في حين يرى اتجاه آخر - يمثل غالبية الفقه - وجود اختلاف قانوني بين المصطلحين، حيث إن الحادث أضيق مدلولاً من الحادثة، حيث إن الأخيرة تشمل كافة الأسباب المؤدية للضرر، الأمر الذي من شأنه أن يوسع من مسؤولية الناقل، بحيث يسأل عن كافة الوقائع التي من شأنها الإضرار بالبضائع ولو كان سبب وقوعها أجنبياً عن النقل (كما لو تلوثت البضاعة لتجاورها ببضاعة أخرى ضارة)⁽³⁾. من ناحية

نصوص المواد: (1/5)، (2-1/11)، (7/19)، (1/71). راجع أيضاً اتفاقية روتردام نصوص المواد: (b/19)، (1/71).

- (1) ديجي أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة الإسكندرية، 1993، بند 53، ص 114.
- (2) د.محمد موسي دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي، دار النهضة العربية، 1406 هـ - 1985 م، بند 75، ص 108.
- (3) المرجع السابق، بند 75، ص 108.

أخرى الحادث لا يقع إلا في نقل الأشخاص، أما الحادثة فهي تقع في نقل البضائع لما يتمتع به الناقل من سلطة وسيطرة على البضائع لا تتحقق له بخصوص الأشخاص⁽¹⁾. يضاف لذلك، أن وقوع الحادث مرتبط بسبب ينجم عن استغلال السفينة، بحيث إذا ما كان وقوعها منفصلاً عن هذا الاستغلال فلا تعد حادثاً، أما الحادثة فهي كل ما ينجم عن الرحلة البحرية من أسباب تؤدي إلى وقوع الضرر بصرف النظر عن ارتباطها من عدمه باستغلال السفينة⁽²⁾.

ونحن من جانبنا نرى ضرورة التفرقة فيما بين الحادثة والحادث. فالملاحظ أن الاتفاقيات الدولية المعنية بتنظيم النقل الدولي (سواء النقل البحري أم الجوي) قد حرصت على تبنى هذه التفرقة. فقد عبرت كل من اتفاقية هامبورج وروتterdam للنقل البحري عن سبب قيام مسؤولية الناقل البحري في حالة نقل البضائع بالحادثة (Event) - (Occurrence)⁽³⁾، بينما تبنت اتفاقية وارسو مصطلح الحادث (Accident) في حالة نقل الأشخاص⁽⁴⁾. ولعل هذا يعود بالفعل إلى

(1) د. يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، بند 53، ص 114.

(2) د. محمد موسي دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفى، المرجع السابق، بند 75 ص 109.

(3) راجع في ذلك نص المادة (1/5) من اتفاقية هامبورج، والمادة (1/17) من اتفاقية روتردام على الترتيب التالي:

"The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences".

" The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4".

(4) راجع في ذلك نص المادة (17) من اتفاقية وارسو:

"The carrier is liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking".

الرغبة في توسيع نطاق مسؤولية الناقل البحري عن الأسباب المؤدية للإضرار بالبضائع، عما هو الحال بالنسبة لنقل الأشخاص؛ حيث يتمتع في نقل البضائع بسيطرة واسعة عليها لكونها توجد تحت حراسته منذ تسلمها وحتى تسليمها، الأمر الذي يبرر امتداد مسؤوليته عن كافة الأسباب المؤدية للأضرار التي تلحق بها. أما في حالة نقل الأشخاص، فالناقل لا يتمتع بسيطرة كاملة على الشخص، حيث إن الأخير يتمتع بقوة ذاتية في الحركة والتنقل، وذلك على النحو الذي قد يجعله يساهم في الإضرار بنفسه، ومن ثم لا يسأل الناقل عن كافة الأسباب المؤدية للإضرار به. يضاف لذلك أن التفرقة بين المصطلحين من شأنها أن تحقق ضماناً أكبر لشاحن البضاعة حيث إن تبني هذه التفرقة من شأنها توسعة نطاق مسؤولية الناقل عن الأسباب التي يمكن أن تؤدي إلى الإضرار بالبضائع.

المطلب الثاني

تعريف الحادثة البحرية

خلا القانون البحري المصري وكذلك كل من أو أحكام القضاء وروتدام من تحديد المقصود بمصطلح الحادثة البحرية⁽¹⁾. وحسباً فعلت هذه التشريعات. حيث إن وضع تعريف من شأنه أن يضيق من نطاق الحالات التي يمكن أن تتعدّد معها مسؤولية الناقل، خاصة في ظل تعدّد أشكال ووسائل وقوع الحوادث البحرية، وما تشهده من تطورات في طرق وقوعها والأسباب التي تقف وراءها⁽²⁾، والأكثر من ذلك أن الحادثة البحرية الواحدة قد يقف وراءها أكثر من سبب⁽³⁾.

(1) يعرف قاموس أكسفورد الانجليزي مصطلح الحادث البحري بأنه عبارة عن: "حدث غير عادي يقع دون إمكانية توقعه أو دفعه، يكون سببه معروفاً أو غير معروف". راجع في ذلك:

Oxford English Dictionary, university Oxford press, 2011, available at:

http://oxforddictionaries.com/view/entry/m_en_gb0003860#m_en_gb0003860

(2) وتتعدّد الحوادث البحرية وتتعدّد أسبابها، وتتزايد هذه الحوادث في حالات زيادة كميات البضائع والأشخاص المنقولين بما يتجاوز الطاقة الاستيعابية للسفينة، وتقع غالباً في القنوات والممرات الضيقة، الأمر الذي تتزايد معه احتمالات وقوع هذه الحوادث، ويزداد الأمر خطورة إذا ما نجم عن هذه الحوادث تسرب في الغازات أو السوائل المحملة بها السفينة.

(3) وقد عرفت المادة (2) من الفصل الأول للتشريع الأردني للتحقيق في الحوادث والخسائر البحرية أسباب الحوادث البحرية (causes of marine incident) بأنها عبارة عن: "أي فعل أو إهمال أو واقعة سواء وقعت بالفعل أو من المحتمل وقوعها أو قوة قاهرة، أو كل هذه الأسباب التي من شأنها أن تؤدي إلى وقوع الحادث، أو من شأنها أن تؤدي إليه. راجع في ذلك: =

= Regulations for the investigation of marine casualties and incidents, available at:

<http://www.jma.gov.jo/INCIDENTS.pdf>

- ويقف وراء وقوع الحوادث البحرية العديد من العوامل:
- الظروف الطبيعية، مثل المد والجزر والرياح الشديدة وانخفاض الرؤية للضباب وهبوط الأمطار أو الثلوج، وعواصف البحار التي من شأنها أن تؤدي إلى فقد السيطرة على السفينة مما يؤدي إلى وقوع الحوادث.
- العيوب الذاتية في السفينة، مثل تآكل جدران السفينة، ضعف المحركات، أو تعطل أدوات الملاحة المساعدة أو ضعف القدرات الملاحية للسفينة.
- الأخطاء الملاحية التي تؤدي إلى انحراف سير السفينة، بسبب الاعتماد على خرائط ملاحية غير دقيقة، أو رسومات بيانية غير موثوقة، أو دراسات استقصائية قديمة، أو السير في مناطق ضحلة مليئة بالشعاب المرجانية.

يلاحظ من خلال استقراء التشريعات الأخرى وأحكام القضاء وآراء الفقه القانوني وجود اتجاهين في تعريف الحادثة البحرية، أحدهما مضيق والآخر موسع، وذلك على التفصيل التالي:
الاتجاه المضيق/ ربط الحادثة البحرية بوقوع أضرار معينة أو في أوقات معينة أو بسبب شخص معين:

حاول أنصار هذا الاتجاه تعريف الحادثة البحرية من خلال ربطها بوقوع أضرار معينة تصيب السفينة أو حمولتها، أو وقوعها خلال وقت معين أثناء الرحلة البحرية، أو أن يكون المتسبب فيها شخصاً معيناً.
1- التعريفات الفقهية:

فقد عرفها بعض الفقه بأنها: عبارة عن واحد أو أكثر من الوقائع أو الأحداث غير المتوقعة، التي تؤدي إلى فقد البضائع أو تلفها على متن السفينة، أو إصابة السفينة بصورة فعلية أو مفترضة، وذلك على النحو الذي يؤدي إلى تحطمها أو تركها أو تصادمها أو جنوحها، أو حدوث أي ضرر مادي للسفينة⁽¹⁾.
ويؤخذ على هذا التعريف أنه ربط وقوع الحادثة البحرية بتحقيق أضرار مادية معينة، كفقد البضائع أو تحطم السفينة أو تركها، وهذا يتنافى مع واقع الحوادث البحرية، التي تتعدد صور الأضرار الناجمة عنها، بل وتشهد تغيراً بسبب تطور أسباب وقوعها، وذلك على النحو الذي يصعب معه حصرها في أنواع معينة. فعلى سبيل المثال يمكن أن تقع الحادثة البحرية لمجرد احتجاز السفينة بالكامل مدة معينة على النحو الذي يؤدي إلى تأخير وصول البضائع أو تعرض السفينة لسطو مسلح يؤدي إلى سرقة البضائع المحملة على السفينة.

- العوامل المتعلقة بالبضائع ذاتها، كالبضائع الخطرة بطبيعتها (مثل الزيوت والمواد النووية)، أو مكان حفظ البضائع، كما لو حفظت على سطح السفينة أو في مخازنها، كما قد توجد بعض البضائع التي تحتاج لعناية خاصة، مثل الأخشاب أو الحبوب.
راجع في ذلك:

Necmettin Akten, Shipping accidents: a serious threat for marine environment, op.cit, p 272, 273.

(1) راجع في ذلك:

J. R. Kuehmayer, Marine Accident and Casualty Investigation Boards, Austrian Marine Equipment Manufacturers, 2008, p3.

ذهب جانب آخر من الفقه لتعريفها بأنها عبارة عن: "الحدث الناتج عن عوامل خارجية مستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه"⁽¹⁾.

وقد انتقد هذا الرأي، لأنه يفترض انفصال الحادث دائماً عن تقصير الناقل وتابعيه، وهو أمر يصعب قبوله، فلو تحطمت البضائع المحملة بسبب خطأ ربان السفينة في توجيهها، فلا يمكن القول هنا بأن هذا التحطم لا يعد حادثاً بحرية.
2- التعريفات القضائية:

عرفت المحكمة الاتحادية في الولايات المتحدة الأمريكية الحادثة البحرية بأنها عبارة عن: "الأضرار التي تحدث أثناء الرحلة البحرية بسبب أنشطة تخضع لإشراف قائد السفينة"⁽²⁾.

ويعاب على هذا التعريف أنه قصر الحوادث البحرية على الأضرار التي تقع أثناء الرحلة البحرية، رغم أن الواقع العملي يشهد بأن هناك العديد من الحوادث التي تقع قبل بداية الرحلة البحرية وأثناء عمليات الشحن والتفريغ، وتعتبر من قبيل الحوادث البحرية⁽³⁾. كما أنه ربط وقوع الحوادث البحرية بالأنشطة المتصلة بنشاط قائد السفينة، والتي تتركز في الغالب في الأنشطة الملاحية، رغم أنه من المتصور أن تقع الحوادث البحرية في غير ذلك، كالحوادث الناشئة عن عدم تأمين البضائع أثناء شحنها وتفريغها أو أثناء الرحلة البحرية، يضاف لذلك أن هناك العديد من تابعي الناقل من غير الربان، الذين يتصور وقوع الحوادث البحرية بسبب نشاطهم⁽⁴⁾.

(1) د. محمد موسي دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فانسوفى، المرجع السابق، بند 75 ص 108.

(2) راجع في ذلك:

Federal District Court Jurisdiction in Passenger Claims Against Cruise Ship Companies, available at: <http://www.rivkindlaw.com/lawyer-attorney-1703400.html> Listen

Read phonetically

(3) راجع في ذلك:

M. Lortie - R. Pelletier, Incidents in manual handling activities, Safety Science 21 (1996), p224.

(4) ولا يشترط وجود علاقة وكالة أو إشراف ورقابة للناقل لتحقيق التبعية، بل تقرر أن كل شخص يؤدي أو يتعهد بأداء عمل من الالتزامات المفروضة على الناقل بموجب عقد النقل فهو تابع له، سواء كان يؤدي هذا العمل بصورة مباشرة أم غير مباشرة، وسواء كان يؤديه تحت رقابة وإشراف الناقل، أم فقط يؤديه بناء على طلب الناقل. وبناء عليه يكون أساس التبعية للناقل هو العمل لمصلحته لتنفيذ الرحلة البحرية، حتى ولو كان من

عرفت أيضاً من قبل المحكمة العليا الأمريكية بأنها عبارة عن الأضرار التي تقع نتيجة إهمال ربان السفينة في تنفيذ الواجبات الملتمزم بها، وأن هذه الأضرار كان من الممكن حدوثها، ومن الممكن تجنب حدوثها⁽¹⁾.

يعمل لمصلحته لا يخضع لإشرافه المباشر، كما لا يهتم أن تمارس هذه الرقابة من قبل الناقل نفسه، كما لو كان يمارسها نيابة عنه الربان أو الناقل الفعلي. فالناقل المتعاقد يتمتع بسلطة عامة على تنفيذ الرحلة البحرية، حتى ولو لم يكن ينفذ هذه الرحلة بنفسه. وقد تم تأكيد هذا المعنى من قبل مجلس اللوردات الانجليزي - كما سبق القول - حيث ذهب إلى أن السوابق القضائية مستقرة في تاريخ عمل مجلس اللوردات على أن المقصود بوكيل الناقل لا يقتصر فقط على من تجمعه بالناقل عقد يلتزم بموجبه بأداء معين لمصلحة الناقل، وإنما يتسع ليشمل كل شخص يكلفه الناقل بالقيام بعمل يقتضيه تنفيذ إحدى الالتزامات المفروضة على الناقل، والخاصة بتجهيز وتشغيل السفينة، حتى ولو لم يكن خاضعاً لإشراف الناقل ورقابته فيما يقوم به من أعمال.

HOUSE OF LORDS, Riverstone Meat Co. v. Lancashire Shipping Co.,
The Muncaster Castle, 1961, AC 807, available at:

http://pntodd.users.netlink.co.uk/cases/cases_m/munc_c.htm

بل ويسأل الناقل عن نشاط كل من يساعده في تنفيذ هذا التزاماته، بصرف النظر عن كون من يساعده مفروض عليه أو قام باختياره، ففكرة التبعية المرتبطة بتلقي الأوامر والتعليمات أخذ نجمها في الأفول، وهذا ما أوحى به صياغة نصوص الاتفاقيات الدولية التي نظمت النقل البحري في هذا المجال (بروكسل وهامبورج وروتterdam)، =والعديد من أحكام القضاء، والتي أفادت بأن وكيل الناقل صفة تلحق بكل من يقوم بتنفيذ إحدى الالتزامات الواقعة على الناقل، وذلك حتى ولو لم يثبت أنه تابع للناقل يعمل في ضوء الأوامر والتعليمات التي يصدرها له فيما يقوم به من أعمال. يضاف لذلك أن هذه الاتفاقيات ذاتها حددت النطاق الزمني لالتزام الناقل بالسلامة، حيث جعلته يبدأ من لحظة تسلمه البضائع من الشاحن أو أي شخص أو سلطة تنوب عنه في ذلك، وحتى تمام عملية التسليم. فالعبرة هي باللحظة التي يبدأ فيها الناقل بممارسة سلطته في الرقابة والتحكم على البضائع، وليس باللحظة التي يتم تحميل البضائع على متن السفينة، الأمر الذي يجعل الناقل مسؤولاً عن السلامة بداية من تسلم البضائع ومسؤولاً عن نشاط أي شخص يتولى تنفيذ هذا الالتزام نيابة عنه، حتى ولو لم يكن تابعاً للناقل. يضاف لذلك أن اعتبارات حماية الشاحن، تقتضى بسط مسؤولية الناقل عن أعمال مقاولي الشحن والتفريغ الإجمالي حتى ولو لم يساهم في اختيارهم ولو كان مجبراً عليهم من قبل إدارة الميناء، حيث يصعب على الشاحنين في غالب الوقت إثبات إهمالهم نظراً لضعف خبرتهم في هذا المجال، الأمر الذي لا يبدو بالصعوبة ذاتها بالنسبة للناقل. وفي كافة الأحوال لا يمكن إنكار قيام الناقل بدور في توجيه مقاولي الشحن والتفريغ حتى ولو كان مجبراً على استخدامهم، حيث يقوم في الغالب بإصدار التوجيهات إليهم خاصة في التعامل مع السفينة أثناء الشحن والتفريغ حتى لا تصاب بمكروه من أدوات الشحن والتفريغ المستخدمة.

(1) راجع في ذلك:

Supreme Court, International Jurisdiction in Claim for Damages in Shipping Accident, Case No. 22285(wa) of 2005, available at:

وعلى الرغم من تلافى هذا التعريف للأخطاء التي وقع فيها أصحاب التعريفات السابقة، من كونه لم يربط الحادثة البحرية بوقوع أضرار معينة أو في أوقات معينة، فإنه مما يؤخذ عليه أنه قصر الحوادث البحرية على الأحداث التي تقع بسبب إهمال ربان السفينة في تنفيذ الواجبات الملتمزم بها، وذلك على الرغم من أن هناك العديد من الحوادث البحرية التي تقع لأسباب تخرج عن سيطرة ربان السفينة، لعدم قدرته على توقعها أو دفعها، كالحوادث الناتجة عن البراكين، والأعاصير المدمرة، أو الاعتداءات الإرهابية والقرصنة. الاتجاه الموسع/ عدم ربط الحادثة البحرية بوقوع أضرار معينة أو في أوقات معينة:

وعلى صعيد آخر ظهر اتجاه يتبنى نظرة واسعة لمفهوم الحادثة البحرية، من خلال عدم ربطها بوقوع أضرار معينة أو بوقوعها في أوقات معينة.

1- التعريفات التشريعية:

عرف قانون الشحن التجاري والأمن البحري الانجليزي الحادثة البحرية بأنها عبارة عن تصادم السفن أو جنوحها أو أي واقعة بحرية أخرى تحدث على متن السفينة أو خارجها تؤدي إلى حدوث أضرار مادية أو تهدد بوقوعها أو تجعل وقوعها وشيكاً⁽¹⁾.

وعرفها قانون أمن النقل البحري الأمريكي لسنة 2002 في المادة (70101) بأنها عبارة عن أي حادث أمني يؤدي إلى خسائر خطيرة في الحياة، أو الإضرار بالبيئة، أو تعطيل نظام النقل، أو حدوث اضطراب اقتصادي في منطقة معينة⁽²⁾.

http://www.tomeika.jur.kyushu-u.ac.jp/transaction/case/pdf/h181031e_maritime.pdf

(1) راجع في ذلك:

Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997-(Chapter 28), available at:

http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1997/28/pdfs/ukpga_19970028_en.pdf

(2) راجع في ذلك:

Maritime transportation security Act of 2002, Public Law 107-295 107th Congress, chapter 701- port security, available at:

<http://www.tsa.gov/assets/pdf/MTSA.pdf>

أيضاً عرفها قانون التحقيق في الخسائر والحوادث البحرية الصادر عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) في المادة (4/4)⁽¹⁾ بأنها عبارة عن: " واقعة أو حدث يقع بسبب نشاط السفينة من شأنه أن يشكل خطورة عليها، أو يلحق بها الضرر أو بحمولتها أو بالبيئة البحرية".

ويلاحظ على هذا التعريف أنه يتسم بالعمومية، حيث عرف الحادثة البحرية دون ربطها بوقوع ضرر معين، كما أنه لم يشترط وقوع الحادثة في وقت أو مرحلة معينة من الرحلة البحرية، فهي كل واقعة أو حدث يقع بسبب نشاط السفينة من شأنه أن يشكل خطورة عليها، أو يلحق بها الضرر أو بحمولتها أو بالبيئة البحرية.

ولم يكتف قانون التحقيق في الخسائر والحوادث البحرية سابق الذكر بتعريف الحادثة البحرية، ولكنه عرض بمزيد من التفصيل لأنواع الكوارث البحرية (Marine casualty).

فقد عرفت المادة (1/4) الكارثة البحرية بأنها عبارة حدث يترتب عليه أحد النتائج التالية:

- وفاة الشخص أو إصابته إصابة خطيرة⁽²⁾ بسبب نشاطه، أو بسبب نشاط السفينة.
- فقدان الشخص من السفينة بسبب نشاط السفينة.
- فقدان السفينة حقيقة أو حكماً.
- التلف المادي للسفينة.

(1) وقد صدر هذا القانون عن المنظمة البحرية الدولية IMO، حيث ألزم كل دولة تحمل السفينة علمها أن تجرى تحقيقاً في الحوادث التي تقع على متنها. ويهدف هذا القانون إلى تعزيز منهج مشترك للتعاون الدولي لتحقيق السلامة ضد وقوع الحوادث البحرية، وأيضاً التعاون من أجل الوقوف على أسباب الحوادث البحرية، واتخاذ التدابير اللازمة لتحقيق السلامة البحرية. وقد راعي هذا القانون أحكام المادة (94) من اتفاقية قانون البحار، وذلك فيما يتعلق بالسلطة المسؤولة عن التحقيق في الحوادث البحرية، ومدي التزام السلطات الساحلية بالتعامل معها. راجع في ذلك: =

=IMO Code for the investigation of marine casualties and incidents, Resolution, A.849(20) is from 1997, available at: <http://www.maiif.org/codes.htm>

(2) عرفت المادة (8/4) من القانون ذاته الإصابة الخطيرة بأنها: عبارة عن الأذى الذي يلحق بشخص ما مما يؤدي إلى عجزه أكثر من 72 ساعة خلال سبعة أيام من تاريخ الإصابة.

- جنوح السفينة أو تعطلها أو تصادمها.
 - الأضرار المادية بالسفينة.
 - الأضرار البيئية الناتجة عن تعرض السفينة لحادث.
- ويلاحظ على هذا التعريف أنه يتسم بعدم الدقة، حيث لم يضع تعريفًا واضحًا لمهية الكارثة البحرية، وإنما اكتفى بسرد صور الأضرار المترتبة على وقوعها، كما أنه يتسم بالغموض، فمثلا لم يبين المقصود بالأضرار المادية، أيضًا لم يحدد المقصود بنشاط السفينة كسبب لوقوع الحادثة، كما لم يعرض لأسباب وحالات وقوع الكارثة البحرية.
- وفى المادة (3/4) عرفت الكارثة الخطيرة (serious casualty) بأنها: عبارة عن الحادثة التي لا توصف بأنه خطيرة جدًا، والتي يترتب عليها:
- الحريق⁽¹⁾ أو الانفجار أو الجنوح أو التصادم أو التلف بسبب الطقس السيئ أو تكسير جسم السفينة أو تعيب جسم السفينة الناتج عن ذلك.
 - الإضرار بهيكل السفينة على النحو الذي يجعلها غير قادرة على الإبحار، كما لو تسربت المياه داخل جسم السفينة، أو لدى المحركات مما يؤدي إلى تعطلها عن العمل.
 - التلوث (بصرف النظر عن الكمية).
 - الإصابات التي تستلزم القتر إلى الشاطئ.
- وعرف الكارثة الخطيرة جدًا (Very serious casualty) في المادة (6/4) بأنها: عبارة عن الواقعة التي يترتب عليها فقدان الكامل للسفينة أو الخسائر في الأرواح أو التلوث الشديد.
- والملاحظ على موقف هذا القانون أنه قصد من التفرقة السابقة ربط وصف درجة خطورة الحادثة أو الكارثة بحسب حجم الخسائر وخطورة النتائج المترتبة على وقوعها، فالكارثة الخطيرة تتعلق بالوقائع والأحداث التي يترتب عليها

(1) ويحتل الحريق المرتبة الثانية في قائمة الحوادث البحرية من حيث الوقوع، حيث يشكل نسبة 50% من نسبة الحوادث التي تقع للسفن التجارية خلال الخمسة والعشرين عامًا الماضية. وغالبًا ما ينشأ هذا الحريق في غرفة محركات السفينة، والذي غالبًا ما ينتهي بهلاك السفينة بحمولتها. راجع في ذلك:

J. R. Kuehmayr, Marine Accident and Casualty Investigation Boards, op.cit, p3

الفقدان أو الخسارة الجزئية في الأرواح أو الممتلكات. أما الحادثة أو الكارثة الخطيرة جدا فهي تتعلق بالوقائع والأحداث التي تؤدي إلى الفقدان الكامل والكلي للأرواح أو الممتلكات.

2- التعريفات الفقهية:

وعلى صعيد التعريفات الفقهية فقد عرفت الحادثة البحرية بأنها عبارة عن: "حادثة تقع بشكل فجائي، يكون الضرر فيها وشيك الحدوث فيما يتعلق بتشغيل السفينة⁽¹⁾."

وعرفها جانب آخر من الفقه⁽²⁾ بأنها عبارة عن حدث مفاجئ وغير متوقع يحدث أثناء قيام تابعي الناقل بتنفيذ التزاماتهم، سواء قبل بداية الرحلة البحرية أم بعدها، وسواء وقعت من حمولتها.م السفينة أم من عمال الشحن والتفريغ، بما يؤدي إلى وقوع خسائر بشرية أو مادية، أو إعاقة السفينة بصورة كلية أو جزئية. ونحن من جانبنا نتفق مع الاتجاه الموسع في تعريف الحادثة البحرية، فتعدد وتباين وتطور أسباب وقوع هذه الحوادث (أسباب أمنية⁽³⁾ أو ملاحية أو أسباب تتعلق بالسفينة أو بطبيعة حمولتها .) يدفعنا لدفعنا للقول بعدم ملائمة ربطها بوقت معين أو بشخص معين أو بأضرار معينة، بل الأنسب - خاصة في ظل ما تشهده هذه الحوادث من تطورات في أساليب وطرق ارتكابها - تبني تعريفاً موسعاً لها. ويبدو لنا تعريف الحادثة البحرية بأنها: عبارة عن كل واقعة من شأنها الإضرار بالسفينة أو بحمولتها أو بالبيئة البحرية، وذلك بصرف النظر عن وقت وقوعها، أو الأسباب التي تقف وراءها، أو الأشخاص المتسببين فيها. ومن خلال النظر إلى القرصنة من منظور المفهوم السابق للحادثة البحرية يتضح لنا أنها تدخل تحت مظلة هذا المفهوم، وذلك للأسباب التالية:

(1) راجع في ذلك:

Ibid, p3.

(2) راجع في ذلك:

Patrick Chaumette , Accident du travail maritime, marin : comment les définir

Cass. civ. 2è, 3 septembre 2009, n° 08-12732, El Harouat c/ ENIM, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 15, 2009, p 2.

(3) وفقاً للبند الأول فقرة (13) من الفصل الثاني من اتفاقية السلامة البحرية، يعرف الحادث الأمني بأنه عبارة عن أي فعل أو عمل مشبوه من شأنه أن يهدد أمن السفينة.

(170) مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني 2014

(1) اتساع المفهوم الذي تبناه القانون المصري وكذلك الاتفاقيات الدولية للحادثة البحرية يقتضى القول بأنها تشتمل على كل واقعة تخل بالسير العادي لعملية النقل البحري، وذلك بصرف النظر عن ارتباط وقوع الحادثة باستغلال السفينة أو بخطأ الناقل أو تابعيه، وبصرف النظر عن مدى توقع هذه الحادثة أو إمكانية دفعها، بل يكفي مجرد وقوع ضرر بالسفينة أو بحمولتها أو بالبيئة البحرية. والمدقق يلاحظ أن القرصنة لا تخرج عن هذا المعنى، فهي واقعة تخل بالسير العادي لعملية النقل، بما تسببه من إخلال بأمن السفينة⁽¹⁾، وذلك على النحو الذي من شأنه إلحاق الضرر بها أو بحمولتها.

(2) إن العديد من الاتفاقيات الدولية البحرية قد تبنت المسؤولية الموضوعية بوصفها أساساً لمسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تصيب البضائع بشكل عام⁽²⁾، مستبعدة فكرة الخطأ كأساس لمسؤوليته - وإن لم تكن قد تخلت عنها تمامًا - الأمر الذي جعل الناقل ضامن لكل ضرر يصيب البضائع المشحونة يقع بسبب نشاطه⁽³⁾، بما يفهم منه الأخذ بالمفهوم الموسع للحادثة البحرية.

(3) إن أحكام القضاء سعت على أثر تزايد القرصنة إلى تبني مفهومًا موسعًا للحادثة البحرية بغية اعتبار هذه الأنشطة من قبيل الحوادث البحرية المسؤول عنها الناقل. وقد ظهر صدى هذا الأمر جليًا في أحكام القضاء الأمريكي الذي اكتفى لوقوع الحادثة البحرية مجرد وقوع ضرر بالسفينة أو

(1) حددت اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة 1988 الأفعال التي تشكل اعتداء على أمن السفن، وهي:
1/ مصادرة أو ممارسة السيطرة على السفينة بأي صورة من صور التهديد.
2/ ممارسة العنف ضد أي شخص على متن السفينة.
3/ تدمير السفينة أو الإضرار بها أو بحمولتها.
4/ وضع أي مادة على متن السفينة من شأنها أن تدمر أو تلحق الأضرار بالسفينة أو بشحنتها.
5/ تدمير أو إلحاق أضرار خطيرة بالمرافق البحرية.

راجع:

- SUA Convention, Article 3, 1988.

(2) راجع في ذلك: اتفاقية بون الموقعة في 14 أكتوبر 1890، واتفاقية جنيف الموقعة في 19 مايو 1956.

(3) د. عبد الرافع موسي، مدى الشدة في أساس مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص، دار النهضة العربية- القاهرة، (بدون تاريخ نشر) ص 39.

Marcel Fontaine - Marcel Fontaine, Drafting international contracts: an analysis of contract clauses, BRILL, 2006, p 219.

بمحملتها أو بالبيئة البحرية، الأمر الذي ساعده ليس فقط على اعتبار القرصنة من قبيل الحوادث البحرية، ولكن أيضاً في إعفاء الشاحن من عبء إثبات خطأ الناقل كي يقيم مسؤوليته عن هذه الاعتداءات. وقد ترجم القضاء الأمريكي هذا الموقف صراحة في أحد المنازعات التي عرضت عليه، والتي تتلخص وقائعها في أن أحد منصات البترول الموجودة في تكساس الأمريكية قد تم بيعها في عام 2005 لتحويلها إلى وحدة إنتاج بحرية متنقلة قبالة السواحل الماليزية، وقد قام المدعي بالتأمين عليها لدى إحدى شركات التأمين (المدعى عليه) وذلك ضد مخاطر نقلها من تكساس إلى ماليزيا. وقد تم اقتحام الوحدة البحرية من قبل إحدى الجماعات المسلحة، وتم كسر أحد الأعمدة الحاملة لمنصة البترول، مما أدى إلى تلف المنصة. وقد حكمت محكمة أول درجة بعدم التزام شركة التأمين بتعويض الأضرار التي حدثت، معللة ذلك بأن واقعة الاعتداء لا تعد من الحوادث التي يشملها التأمين، وإنما هي من قبيل الظروف الاستثنائية الخارجة عن التوقع والدفع، التي لا يمكن معها القول بوجود خطأ من قبل الناقل أو تابعيه. وقد تصدت المحكمة بهذه المناسبة لتعريف الحادث البحري، فعرفته بأنه عبارة عن كل ضرر يقع أثناء الرحلة البحرية نتيجة خطأ الناقل أو تابعيه⁽¹⁾. وعندما طعن على هذا الحكم أمام المحكمة العليا ألغت الحكم، وأبدت تحفظات على تعريف الحادث البحري، ورأت أن التعريف الذي أورده محكمة أول درجة يتسم بالضيق، لذلك عرفته بأنه عبارة عن: " كل ضرر يقع أثناء الرحلة البحرية بما في ذلك أي حدث خارجي وغير متوقع كالقرصنة، وذلك بغض النظر عن قدرة الناقل أو تابعيه على دفعه أو تجنبه". ويتضح من هذا الحكم بوضوح وجود ارتياح شديد للمفهوم الموسع للحادثة البحرية من قبل القضاء الأمريكي، بحيث إن الحادثة البحرية ليست مرتبطة فقط بالوقائع المرتبطة بصلاحيات السفينة للإبحار أو بقدرة الناقل على توقعها أو دفعها، ولكن بكافة الوقائع

(1) راجع في ذلك:

Global Process Systems Inc and another (Respondents) v Syarikat Takaful Malaysia Berhad, (Appellant), UKSC 5, On appeal from the Court of Appeal (Civil Division), 2009.

التي تخل بسير وسلامة الرحلة البحرية ومن شأنها أن تسبب ضرراً للشاحن⁽¹⁾.

4) على أثر ما شهده العالم من تنامي وتصاعد وتيرة عمليات القرصنة خاصة بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر، ظهرت اتجاهات قوية لتعديل اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد السفن، وعلى أثرها تم تشكيل لجنة قانونية قامت في أكتوبر 2001 بدراسة إجراء تعديل على نصوص الاتفاقية، وقد كانت أولى الملاحظات التي أبديت على هذه الاتفاقية ضيق النصوص المنظمة للأفعال التي تعد حوادث بحرية تخل بأمن السفينة، وأن الأمر يحتاج إلى توسعة هذه الأفعال لمواجهة مستجدات الإرهاب بصورة عامة والقرصنة بشكل خاص. وقد أضافت الاتفاقية ثلاثة طرق جديدة يمكن أن تقع بها القرصنة، وهي⁽²⁾:

أ/ استخدام السفينة كسلاح أو وسيلة للاعتداء. وهذه الهجمات تحتاج إلى وجود قصد خاص وهو تهديد الأفراد أو الحكومات لحملهم على القيام بعمل ما أو الامتناع عن عمل، وتعد هذه الهجمات من الجرائم المستحدثة التي تهدد سلامة السفن البحرية.

ب/ تجريم أنشطة استخدام السفن في عمليات الاتجار في أسلحة الدمار الشامل في البحر، سواء كان ذلك بغرض الحصول على ربح أم بغرض القيام بأنشطة إرهابية.

ج/ جرائم تهريب أي شخص ارتكب عملاً ضمن الأعمال التي حظرتها اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة 2005 وبروتوكولها لعام 2005.

ويبدو لنا بعد هذا التأصيل أن القرصنة تعد في الوقت الراهن من قبيل الحوادث البحرية التي يمكن أن يسأل عنها الناقل، وأنها لم تعد من قبيل حوادث القوة القاهرة التي لا يستحيل على الناقل أن يتوقعها أو يدفعها، خاصة بعد أن زادت قدرة الناقل الأمنية على توقع مثل هذه الحوادث وتفاديها، وبعد أن أصبح هناك تعاون وثيق بين شركات النقل (البحري والجوي) مع أجهزة الاستخبارات الأمنية

(1) راجع في ذلك:

FARRANDOC, (Robin Hood Flour Mills Ltd. v. N.M. Paterson & Sons Ltd.), cité par William TETLEY: « Marine Cargo Claims », p. 385.

(2) راجع:

Article 3bis (1)(a), 2005 SUA Protocol, ibid.

على مستوى العالم، كما أن تقدم وسائل الاتصال مكن السفينة من التواصل طوال فترة الرحلة حتى وهى في عرض البحر مع كافة الأجهزة الأمنية، الأمر الذي أحدث تغييراً شاملاً في طبيعة الالتزامات الأمنية التي يلتزم بها الناقل تجاه الشاحن بمناسبة عقد النقل البحري، وأيضاً في مفهوم الحوادث البحرية التي يسأل عنها الناقل.

المبحث الثاني

اشتراط وقوع القرصنة خلال فترة زمنية معينة

لا يكفى لقيام مسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة أن تحظى هذه الواقعة بوصف الحادثة البحرية فقط، ولكن يجب أيضاً أن تقع القرصنة خلال مدة زمنية معينة، وهى الفترة التي يكون فيها الناقل مسؤولاً عن سلامة البضائع، وذلك وفق البيان التالي:

المطلب الأول

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة

ليست كل حادثة قرصنة يسأل عنها الناقل، ولكن يجب أن تقع هذه الحادثة خلال الفترة التي يكون فيها الناقل مسؤولاً عن سلامة البضائع. وقد أكد قانون التجارة البحرية المصري، وكذلك اتفاقية هامبورج وروتterdam هذا المعنى⁽¹⁾، وهو ما عبرت عنه اتفاقية هامبورج في نسختها الفرنسية بعبارة: "Durée de la responsabilité"، وعبرت عنها النسخة الإنجليزية بعبارة: "period of responsibility" وأيضاً استخدمت اتفاقية روتردام المصطلح ذاته، والذي يعنى الفترة الزمنية لمسؤولية الناقل عن الحوادث البحرية.

ويقف وراء تبرير هذا الشرط أنه ليس من الجائز مسائلة الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضائع إذا لم يكن هو المسيطر عليها وحده، فإذا شاركه غيره في السيطرة على هذه البضائع، كان من المحتمل إرجاع الحادثة إلى خطأ هذا الغير⁽²⁾. فالناقل يجب أن تتوافر صلة بين نشاطه والضرر الذي لحق بالبضائع على أثر اعتداءات القرصنة.

هذا وقد تباينت مواقف كل من القانون المصري والاتفاقيات الدولية في تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل. فقد قرر القانون المصري حصر هذه المدة بين وقت تسلّم البضائع في ميناء الشحن حتى قيامه بتسليمها في ميناء التفريغ، حيث

(1) فقد نص القانون المصري في المادة (1/227) على أن: "يضمن الناقل هلاك البضاعة وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة".

راجع نص المادة (1/4) من اتفاقية هامبورج:

- " The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge".

راجع نص المادة (1/12) من اتفاقية روتردام:

- " The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered".

(2) د. ثروت أنيس الأسيوطي: مسؤولية الناقل الجوي، (بدون دار نشر)، الطبعة الأولى، 1960، ص 185.

يكون الناقل مسؤولاً عما يصيب البضائع من ضرر حتى ولو كانت هناك مدة فاصلة بين التسلم وبداية الشحن. وقد كان هذا هو موقف اتفاقية هامبورج أيضاً. ويلاحظ على هذا الموقف أنه اشترط أن يتم التسلم في ميناء الشحن وأن يتم التسليم في ميناء التفريغ، ومن ثم لا عبّرة بالتسليم أو التسليم الذي يتم خارج هذه الأماكن. كما تعتبر البضائع قد تم تسليمها إذا وضعت تحت يد المرسل إليه، أو وضعت تحت تصرفه طبقاً لما تم الاتفاق عليه في العقد أو القوانين أو العادات التجارية المتبعة في ميناء التفريغ. وقد أضافت الفقرة الثالثة من المادة ذاتها ما يفيد بأن الوكلاء والتابعين يأخذون حكم الناقل والمرسل إليه في تطبيق هذه المادة.

ويمثل هذا الحكم تقدماً ملموساً بالمقارنة بموقف اتفاقية بروكسل 1924، والتي قصرت هذه المدة على الفترة ما بين الشحن والتفريغ، ومن ثم لا يسأل الناقل عن الحوادث البحرية التي تقع أثناء وجود البضائع في الميناء أو على الرصيف البحري. بمعنى آخر لا يسأل الناقل إلا عن الحوادث التي تقع على ظهر السفينة أثناء الرحلة البحرية فقط.

وقد جاءت اتفاقية روتردام مسجلة خطوة أخرى للأمام في هذا الصدد، حيث قررت أن مسؤولية الناقل عن البضائع تبدأ من لحظة تسلمها لها وحتى تمام التسليم، وذلك بصرف النظر عما إذا كان هذا التسلم قد تم في ميناء الشحن أو خارجه، وبصرف النظر عما إذا كان التفريغ قد تم في ميناء التفريغ أو خارجه، فالعبّرة هي بالتسليم والتسليم، أي ما كان المكان الذي تم فيه ذلك. بل زادت على ذلك الفقرة الثالثة من ذات المادة، حيث قررت أنه يجوز للشاحن والناقل الاتفاق على مكان وزمان التسلم والتسليم، على أن يقع باطلاً كل اتفاق من شأنه جعل التسلم لاحقاً لشحن البضائع، وكل اتفاق على جعل التسلم سابقاً لتفريغها.

ويبدو لنا دقة المعيار المتبع من قبل اتفاقية روتردام في هذا الخصوص، وتناسبه مع ظروف النقل المختلفة، حيث ربط مسؤولية الناقل عن البضائع بوجودها في حيازته، وذلك بصرف النظر عن مكان تسلمها، أو ارتباطها بعملية الشحن أو التفريغ على متن السفينة، الأمر الذي من شأنه أن يوسع نطاق مسؤولية الناقل عن البضائع، ويتناسب مع بعض أنواع النقل؛ مثل النقل متعدد الوسائط، الذي قد يحدث أن يتسلم فيه الناقل البضائع خارج ميناء الشحن قبل بداية الرحلة أو يسلمه خارج ميناء التفريغ.

المطلب الثاني

مدى اشتراط وجود البضاعة في حراسة الناقل أثناء وقوع القرصنة

يثير الحديث عن اشتراط وقوع حادثة القرصنة خلال فترة زمنية معينة التساؤل حول مدى اشتراط وجود البضائع في حراسة الناقل؟ بمعنى هل يكفي مجرد تسلم الناقل للبضائع حتى يسأل عن الأضرار التي تلحق بها أم يجب أن يتحقق له عليها الحراسة بمفهومها القانوني؟

تتوقف الإجابة عن هذا التساؤل على التعرف على مفهوم التسلم والتسليم، ومقارنة ذلك بمفهوم الحراسة. فقد عرفت اتفاقية هامبورج المقصود بتسلم البضائع في الفقرة الثانية من المادة الرابعة بالقول، تعتبر البضائع قد سلمت للناقل من الوقت الذي تكون فيه تحت يده أو يد من يعمل باسمه أو لحسابه، أو تحت يد شخص يتعين أن تودع لديه البضائع لترحيلها وفق القوانين واللوائح الواجبة التطبيق في ميناء الشحن.

أيضاً قررت المادة (2/12) من الاتفاقية ذاتها بأن تعتبر البضائع قد سلمت للناقل إذا كانت العادات والأعراف الحاكمة للتعامل في ميناء الشحن أو التفريغ تقتضى اعتبار التسليم قد تم بوضع البضائع تحت تصرف شخص أو سلطة معينة.

أما عن مفهوم الحراسة فقد خلا القانون المصري، وكذا الاتفاقيات الدولية من وضع تعريف للحراسة، ولا من هو الحارس، الأمر الذي فتح باب الاجتهاد أمام الفقه والقضاء لمعالجة هذه الأمور. وقد تبينا في البداية نظرية الحراسة القانونية؛ تلك التي تقضى بأن الحارس هو الشخص صاحب السلطة القانونية على الشيء بموجب ما له من حق عيني أو شخصي عليه بناء على عقد أو نص في القانون. لكن سرعان ما توارت هذه النظرية على أثر ما وجه إليها من انتقادات، تعلقت بغياب الأساس القانوني السليم لربط الحراسة بوجود سلطة قانونية على الشيء؛ فقد يسرق الشيء من مالكه (1)، فكيف يسأل الأخير عما يحدثه هذا الشيء من أضرار وهو تحت سيطرة السارق.

(1) د. محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء (رسالة دكتوراه)، مكتبة النهضة المصرية، 1957، ص 77.

وسرعان ما تحول الفقه (1) والقضاء (2) على أثر هذه الانتقادات إلى الأخذ بنظرية الحراسة الفعلية؛ تلك التي تقضي بأن الحارس هو الشخص صاحب السلطة الفعلية على الشيء، بما له من سلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة عليه، وذلك لحساب نفسه، أي بصورة مستقلة.

والملاحظ بعد مزاهاة مفهوم كل من التسلم والحراسة وجود اختلاف فيما بينهما. حيث إن التسلم وفق موقف الاتفاقيات الدولية يتجاوز حدود الحراسة، حيث لا يشترط لتحقيق معنى التسلم وجود سلطة للناقل على البضائع تسمح له بممارسة الرقابة والتوجيه والاستعمال، بل يكفي مجرد قيام الشاحن بإيداع البضائع لدى سلطة أو هيئة لها الحق في تسلمها وفق القوانين المعمول بها في ميناء الشحن لتحقيق معنى التسلم، حتى ولو لم يكن في مقدور الناقل التحكم في هذه البضائع بالرقابة والتوجيه. ويساعد هذا المفهوم للتسلم على فهم لماذا قررت كل من اتفاقيتي هامبورج وروتterdam مسؤولية الناقل المتعاقد عن الأضرار التي تلحق بالبضائع التي توجد في حراسة الناقل الفعلي، رغم أنه لا يتمتع بصدها بسلطات التوجيه والرقابة، حيث إن العبرة هي بتسلم الناقل للبضائع بغض النظر عن تحقق الحراسة من عدمه.

وبناء عليه يسأل الناقل عن الحادثة التي تقع على البضائع حتى ولو لم يتحقق له عليها الحراسة الفعلية، حيث يكفي أن يكون قد تسلمها وفق مفهوم الاتفاقيات الدولية.

ويلاحظ على موقف القانون المصري والاتفاقيات الدولية أنها تبنت ضابطا زمنيا لتحديد ما يعد حادثة بحرية يسأل عنها الناقل البحري، والذي يتمثل في وقوع الحادثة خلال الفترة ما بين تسلم البضائع وحتى تسليمها. ومن ثم يستبعد المعيار النوعي في تحديد الحوادث المسؤول عنها الناقل، فأياً ما كان نوع أو طبيعية الحادثة البحرية، فالناقل مسؤول

(1) د. محسن عبد الحميد البيه، النظرية العامة للالتزام (المصادر غير الإرادية) دار النهضة العربية، 2008، هامش ص 209.

(2) ذهبت محكمة النقض المصرية إلى " أن نص المادة 178 من القانون المدني يدل على أن الحراسة على الأشياء الموجبة للمسؤولية على أساس الخطأ المفترض طبقاً لهذا النص تتحقق بسيطرة الشخص الطبيعي أو المعنوي على الشيء سيطرة فعلية من خلال الاستعمال والتوجيه والرقابة لحساب نفسه" ، راجع نقض مدني مصري، 17/ 1995 / طعن 554، لسنة 59 ق ، مجموعة أحكام النقض (الجزء الثاني) ، قاعدة 274، ص 1396.

عنها مادامت قد وقعت خلال مدة مسؤوليته عنها، فلا يشترط في الحادثة البحرية مثلاً أن تكون من الحوادث اللصيقة بالاستغلال البحري. كما أننا لا نتفق مع جانب من الفقه⁽¹⁾ قام بالربط بين الحادثة البحرية ووقوعها في مكان معين، فما يفهم من القانون المصري والاتفاقيات الدولية أن العبارة بوقوع الحادثة خلال الفترة ما بين التسلم وحتى التسليم، الأمر الذي يستبعد معه المعيار المكاني لتحديد الحادثة البحرية، حيث يستوي أن تقع على ظهر السفينة أو على الرصيف البحري أو في أماكن الشحن والتفريغ. وفي ضوء ما سبق نلاحظ اتساع المفهوم الذي تبناه القانون المصري وكذلك الاتفاقيات الدولية للحادثة البحرية، فاستبعاد المعيار المكاني وكذلك معيار ارتباط الحادثة بالاستغلال البحري للسفينة من شأنه القول بأن الحادثة البحرية عبارة عن: كل واقعة تخل بالسير العادي لعملية نقل البضائع. وبناء عليه يسأل الناقل عن كافة حوادث القرصنة التي تسبب ضرراً بالبضائع بداية من تسلمه لها وحتى قيامه بتسليمها، وذلك بصرف النظر عن مكان وقوع الحادثة، وبصرف النظر عن ارتباط هذه الحادثة بالاستغلال البحري للسفينة من عدمه.

الفصل الثاني

أساس مسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة ووسائل دفعها

بداية تجدر الإشارة إلى أن التشريعات البحرية على المستويين الدولي والوطني تخلو من تنظيم قانوني خاص لمسؤولية الناقل البحري عن أضرار القرصنة في مواجهة الشاحن، الأمر الذي دفعنا إلى محاولة تأصيل هذه المسؤولية في ضوء القواعد العامة المقررة من قبل الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية، مع مراعاة خصوصيات القرصنة بوصفها حادثة بحرية حديثة العهد في مجال مسؤولية الناقل البحري. وسوف ينتظم حديثنا عن هذا الموضوع من خلال تناول أساس مسؤوليته عن أضرار القرصنة، ثم وسائل دفعها، وذلك على التفصيل التالي:

(1) راجع في ذلك: د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، (بدون تاريخ نشر)، ص 179.

المبحث الأول

أساس مسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة

- خصوصية مسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة:
يحظى الحديث عن أساس مسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة بخصوصيات معينة يجب أن تؤخذ في الاعتبار لما لها من آثار وانعكاسات على تحديد هذا الأساس وبيانه، والتي من أهمها⁽¹⁾:

1/ استبعاد الغش كأساس لمسؤولية الناقل البحري عن أضرار القرصنة، لصعوبة تصور تعمده وقوع هذه الحادثة، بالنظر إلى أنه المضرور الأول منها.

2/ يرتكز الحديث على أساس مسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة من كونه ملتزماً في مواجهة الشاحن ليس فقط بنقل البضائع من مكان لآخر، ولكن أيضاً بضمان سلامة هذه البضائع، من خلال اتخاذ مجموعة من التدابير الأمنية اللازمة للمحافظة عليها ضد الاعتداءات المحتملة، ومن ثم من المتصور أن يكون الخطأ أساساً تقوم عليه مسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة، إذا ما ثبت تخاذه أو تهاونه في اتخاذ التدابير الأمنية اللازمة لسلامة البضائع⁽²⁾.

3/ يصعب الاعتماد على الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة (خاصة الخطأ واجب الإثبات)، لأن الشاحن يصعب عليه إثبات خطأ الناقل من الناحية العملية ليقوم مسؤوليته عن أضرار القرصنة، بالنظر إلى أن عملية النقل تتم بعيداً عن رقابته وإشرافه، كما أنه ليس على دراية بالناوحي الفنية الخاصة بعملية النقل وكيفية اتخاذ التدابير الأمنية اللازمة ليثبت تقصير الناقل في مراعاتها.

4/ مراعاة الظروف الخاصة التي يمارس فيها الناقل البحري نشاطه، وهي ظروف تعد صعبة، بالنظر إلى مخاطر البحر وتقلبات الطقس المختلفة،

(1) راجع في ذلك:

Bertrand SABADIE, La faute nautique :un cas excepté en perte de sens, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes Faculté de Droit et de Sciences politiques, Juin 1999, p29.

(2) راجع في ذلك:

M. Bernhard A. Koch, indemniser les victims de terrorisme, op. cit, p7.

يضاف لكل ذلك أنه يمارس نشاطه في الغالب بعيداً السلطات الأمنية، بما يصعب عليه عادة الاستغاثة بالجهات المختصة، الأمر الذي يجب مراعاته عند تقرير أساس مسؤولية الناقل عن حوادث القرصنة، حيث يجب ألا تتسم بالصرامة والشدة، بل يجب أن تؤخذ مثل هذه العوامل والظروف في الاعتبار.

ويمكن القول بأن مسؤولية الناقل البحري عن أضرار القرصنة في مجملها لن تخرج عن نظامين:

الأول/ نظام المسؤولية القائم على الخطأ (عقدي أو تقصيري)، وهو الذي يتطلب لإقامة مسؤولية الناقل إثبات خطأه الشخصي أو افتراض هذا الخطأ، ويستطيع الناقل دفع مسؤوليته في هذه الحالة بإثبات عدم صدور خطأ منه أو من أحد تابعيه. ويجب عدم الخلط بين عدم تنفيذ الالتزام والخطأ في تنفيذه، حيث إن الأخير يتطلب إثبات وجود تقصير من قبل الناقل، وليس إثبات عدم تنفيذ الالتزام المفروض عليه⁽¹⁾.

الثاني/ نظام المسؤولية القائم على الضرر، حيث تقوم مسؤولية الناقل وفق هذا النظام لمجرد وقوع الضرر بصرف النظر عن صدور خطأ منه أو نسبته إليه، ولا يمكن للناقل دفع مسؤوليته بإثبات عدم صدور خطأ من جانبه، بل يجب عليه إثبات السبب الأجنبي.

ولعل الحديث عن أساس مسؤولية الناقل البحري عن أضرار القرصنة يقلل من أهمية البحث في خطئه وإن كان لا ينفيه تماماً. هذا وقد حرص فريق من الفقه القانوني⁽²⁾ ردحاً من الزمن على توجيه النداء بضرورة تبنى المسؤولية الموضوعية كأساس لمسؤولية الناقل، منادياً باستبعاد فكرة الخطأ، الأمر الذي دعا أحدهم إلى القول بأنه يكفي وقوع ضرر بالبضائع لقيام مسؤولية الناقل البحري. وقد تأثرت العديد من التشريعات البحرية خاصة الاتفاقيات الدولية

(1) راجع في ذلك:

Michel Cannarsa, Compensation for Personal Injury in France, p3, available at: <http://www.jus.unitn.it/cardoza/review/2002/cannarsa.pdf>

(2) د. عبد الرافع موسي، مدى الشدة في أساس مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص، مرجع سابق، ص 39.

Marcel Fontaine, Drafting international contracts: an analysis of contract clauses, op. cit, p 219.

الحديثة بهذه النداءات⁽¹⁾، فحرصت على إقرار المسؤولية الموضوعية مستبعدة فكرة الخطأ، الأمر الذي جعل الناقل ضامن لكل ضرر يصيب البضائع المشحونة يقع بسبب نشاطه، ما لم يثبت السبب الأجنبي. وعلى الرغم من حرص التشريعات على استبعاد فكرة الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل البحري، فإنها لم تتخل عنها تمامًا، حيث اعتمدت هذه التشريعات فكرة الخطأ لتبرير إعفاء مسؤولية الناقل أو التخفيف منها.

ويقتضى منا الأمر الوقوف بدقة على أساس مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق البضائع على أثر وقوع حادثة الإرهاب في ضوء قواعد القانون المصري، والاتفاقيات الدولية، وذلك على التفصيل التالي:

المطلب الأول

أساس مسؤولية الناقل عن حادثة القرصنة وكيفية دفعها في القانون المصري
أولاً/ أساس مسؤولية الناقل عن حادثة القرصنة في القانون المصري:
خلا قانون التجارة البحرية المصري من نص خاص ينظم مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق البضائع على أثر حادثة القرصنة، واكتفى بمعالجة أساس مسؤوليته بصورة عامة، كما أن هذا القانون لم يعالج أساس المسؤولية عن أنواع محددة للحوادث البحرية، وإنما ركز على أشهر صور الأضرار المترتبة على الحوادث البحرية بغض النظر عن نوع أو طبيعة الحادثة البحرية⁽²⁾.

(1) راجع في ذلك: اتفاقية بون الموقعة في 14 أكتوبر 1890، واتفاقية بروكسل الموقعة في 25 أغسطس 1924، واتفاقية جنيف الموقعة في 19 مايو 1956.
(2) فقد نصت المادة (1/227) من القانون البحري رقم 8 لسنة 1990 على أن: " يضمن الناقل هلاك البضاعة وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلم الناقل للبضائع

وقد صرحت المذكرة الإيضاحية لهذا القانون بأن مسؤولية الناقل ليست مسؤولية موضوعية، وإنما هي مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض، وقد أرجعت المذكرة الإيضاحية ذلك إلى تأثر القانون المصري بموقف اتفاقية هامبورج في هذا الصدد.

هذا وقد تفرقت آراء الفقه القانوني حول فهم مقصود النصوص السابقة في تحديد الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري إلى ثلاثة آراء، وذلك على النحو الآتي:

الاتجاه الأول: قرر أنصار هذا الاتجاه تأييد موقف المذكرة الإيضاحية، بالقول بأن مسؤولية الناقل وفق أحكام القانون المصري تقوم على أساس الخطأ المفترض، فالمضروور لا يكلف بإثبات خطأ الناقل، ولكن يكفي إثبات الضرر المتمثل في فقدان أو هلاك أو تلف البضاعة، وتبرير ذلك أن المنطق يقتضى مادام الهلاك أو التلف قد وقع في الوقت الذي كانت فيه البضائع في حيازة الناقل فإنه يفترض أنه قد وقع بسبب خطئه دون أن يكلف المضروور بإثباته بإعتباره مفترض لمجرد وقوع الضرر⁽¹⁾.

الاتجاه الثاني: وعلى صعيد آخر تبني فريق فقهي ثانٍ رأياً مخالفاً لما سبق، حيث يرى أن القانون المصري يؤسس مسؤولية الناقل البحري على أساس قرينة المسؤولية وليس قرينة الخطأ، وقد استشهدوا بالصياغة التي ظهرت عليها نصوصه، والتي يرون أنها تفصح عن أن الناقل مكلف بتحقيق نتيجة وليس

في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة

كما نصت المادة (229) من القانون ذاته على أن: " يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في المادة (1/227) من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يعود إلى سبب أجنبي لا يد له أو لثابته أو لأحد تابعيه فيه"، كما نصت المادة (1/240) على أن: " يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضاعة إلا إذا أثبت أن التأخير يعود إلى سبب أجنبي لا يد له فيه".

وقد قررت الفقرة الثانية من المادة (227) بأن أحكام المسؤولية الواردة في الفقرة الأولى من المادة ذاتها لا تسري على الحالات التالية:

- الملاحة الساحلية بين موانئ الجمهورية إلا إذا اتفق على غير ذلك.

النقل بمقتضى عقد إيجار إلا إذا صدر سند الشحن تنفيذاً لهذا النقل، فتسري أحكام هذه المسؤولية ابتداءً من الوقت الذي ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل.

(1) راجع في ذلك: د. عمر فؤاد عمر، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، دار النهضة العربية- القاهرة، الطبعة الأولى، 2000 ص 95؛ د. محمد بهجت فايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، 1992، ص 47.

مجرد بذل عناية، كما أنه لا يمكنه دفع مسؤوليته بإثبات عدم صدور خطأ من جانبه، الأمر الذي يستبعد معه أن يكون الخطأ المفترض هو أساس مسؤولية الناقل هي ، حيث إن هذا الأساس يتم اللجوء إليه فقط في الحالة التي يكون فيها الناقل مكلفًا ببذل عناية، ويستطيع دفع مسؤوليته بإثبات أنه بذل العناية اللازمة⁽¹⁾. الاتجاه الثالث: وذهب أنصار هذا الاتجاه للقول بأن أساس مسؤولية الناقل وفق النصوص السابقة هو الخطأ واجب الإثبات، وقد برر هذا الرأي موقفه بأن صاحب البضائع مكلف بإثبات عدم تسلم بضائعه أو تسلمها ناقصة أو تالفة أو متأخرة، وكافة هذه الصور تنطوي على إثبات خطأ الناقل، باعتباره ملتزمًا بسلامة البضائع حتى تمام التسلم⁽²⁾.

- رأينا الخاص:

ونحن من جانبنا نتفق مع الاتجاه الثاني في أن مقصود المشرع المصري من وراء النصوص سابقة الذكر هو بناء مسؤولية الناقل على أساس قرينة المسؤولية، أو بمعنى آخر أراد تبنى المسؤولية الموضوعية كأساس لمسؤولية الناقل البحري. ونبرر موقفنا هذا بالأسباب الآتية:

1- إن العبارات التي اعتمد عليها المشرع في تنظيم هذه المسؤولية تفصح عن أن الناقل ضامن لكل ما يقع من أضرار للبضائع أثناء وجودها في حيازته، كما أنه لا يستطيع دفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي، كما أن التعديل الذي أجراه المشرع على المواد (229، 240) يؤكد نية المشرع الصريحة في التشديد من مسؤولية الناقل، وتحويلها من الالتزام ببذل عناية إلى الالتزام بتحقيق نتيجة معينة.

2- إن ما جاء في المذكرة الإيضاحية وأقره أصحاب الرأي الأول يعد من وجهة نظرنا من قبيل تحميل النصوص ما لا تحتمل، فعبارات القانون المصري (المواد 227، 229، 290) لا تدع مجالاً للشك في أن مسؤولية

(1) راجع في ذلك: د. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، 1995، بند 4، ص 30.

(2) راجع في ذلك: د. جلال وفاء محمدين، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995، ص 42.

الناقل مسؤولية موضوعية، فهي لم تمكن الناقل (كما فعلت اتفاقية هامبورج) من دفع مسؤوليته بإثبات انتفاء الخطأ في حقه أو حق أحد تابعيه، وإنما جعلته ضامناً لهلاك البضاعة وتلفها إذا حدث ذلك في المدة بين تسلّم الناقل لها في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق فيها. وعندما أراد القانون أن يمكن الناقل من دفع مسؤوليته قصر وسائله لدفع المسؤولية فقط على السبب الأجنبي، ولم يمكنه حتى من إثبات اتخاذ التدابير المعقولة هو وتابعيه لدفع الضرر، لذلك يبدو لنا جلياً أن المشرع قد عمد إلى تقرير المسؤولية الموضوعية للناقل البحري عن الحوادث البحرية، متجاوزاً في ذلك اتفاقية هامبورج، وليس متفقاً معها. ولعل ما ذهبت إليه المذكرة الإيضاحية قد جاء متأثراً بحالة النصوص (229)، (1/240) قبل التعديل⁽¹⁾، والتي كانت تعطي للناقل الحق في دفع مسؤوليته بإثبات أنه اتخذ هو وتابعوه كافة التدابير اللازمة لدفع الضرر.

3- لا يبدو توافق ما ذهب إليه الرأي الثالث مع صريح النصوص السابقة، التي لم تقرن قيام مسؤولية الناقل بإثبات ارتكابه خطأ ما، كما لم تمكنه حتى من دفع مسؤوليته بإثبات عدم صدور خطأ من جانبه، الأمر الذي لا يمكن معه القول بأن أساس مسؤولية الناقل هو الخطأ واجب الإثبات. كما لا يمكن تبرير هذا الأساس بالقول بأن صاحب البضاعة يجب عليه إثبات خطأ عدم تسلّم البضاعة أو تسلمها بغير الحالة التي تسلمها عليها، حيث إن هذا الإثبات يتعلق بصور الضرر، وليس خطأ الناقل، يضاف لذلك أن القول بأن

(1) وقد كانت هذه المواد قبل أن تعدل تنص على:
مادة (229):

- 1- يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 227 إذا أثبت أنه قام هو ومن ينوب عنه وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر، أو أنهم لم يكن في استطاعتهم اتخاذ هذه التدابير.
- 2- ومع ذلك لا يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن الحريق إلا إذا أثبت طالب التعويض أن الحريق حدث بفعل الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه أو أنهم أهملوا في اتخاذ التدابير المعقولة لإطفاء الحريق بعد نشوبه أو لمنع آثاره أو الحد منه.

مادة (240):

- 1- يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أنه قام هو ومن ينوب عنه وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع التأخير أو أنه لم يكن في استطاعتهم اتخاذ هذه التدابير.

أساس مسؤولية الناقل هو الخطأ واجب الإثبات، فهذا يعنى إمكانية نفي الناقل مسؤوليته بإثبات عدم صدور خطأ من جانبه، وهذا ما لم تفصح عنه النصوص.

وبعد بيان موقف القانون المصري من تحديد أساس مسؤولية الناقل، ويبدو لنا أن الناقل البحري وفق أحكام القانون المصري مسؤول عن الأضرار التي تلحق البضائع على أثر وقوع حادثة القرصنة على أساس المسؤولية الموضوعية، وذلك للأسباب التالية:

(1) إن الناقل مسؤول عن تحقيق نتيجة محددة، وهى ضمان سلامة البضائع بداية من تسلمه لها وحتى تمام التسليم، كما أن مسؤوليته مفترضة في حالة وقوع الضرر، ومن ثم يسأل عن كافة ما يلحق البضائع من أضرار ناشئة عن نشاطه بما في ذلك أضرار حادثة القرصنة، يستوي في ذلك وقوع الحادثة بسبب خطأ من الناقل (إرادي أو غير إرادي) أو لا، حيث يكفي تحقق أحد الأضرار التي نظمتها النصوص السابقة (فقدان البضائع أو هلاكها أو تأخيرها).

(2) إن المشرع المصري لم يعدد صور الحوادث التي يمكن أن يسأل عنها الناقل، وإنما أكتفى بتعداد صور الأضرار، حيث راعي صعوبة حصر صور الحوادث البحرية، الأمر الذي يفسح المجال لإمكانية مساءلة الناقل عن أضرار حادثة القرصنة، مادامت تسببت هذه الحادثة في هلاك أو فقدان أو تأخير هذه البضائع.

(3) إن الناقل — وفق أحكام القانون المصري — لا يمكنه إخلاء ساحته من المسؤولية عن أضرار حادثة القرصنة بإثبات عدم صدور خطأ من جانبه أو من جانب أحد تابعيه، حيث إن مسؤوليته مفترضة لمجرد تحقق الضرر، ومن ثم لا يجدي إثباته بذل العناية اللازمة في تأمين السفينة وعدم صدور خطأ أو إهمال من جانبه في هذا الصدد. ويكفى الشاحن لإقامة مسؤولية الناقل في هذه الحالة إثبات هلاك البضاعة سواء كان الهلاك كلياً أم جزئياً، وذلك بالاستعانة بسند الشحن، الذي يتضمن مقدار وحجم البضاعة وحالتها، ولا يلتزم صاحب البضاعة هنا بإثبات خطأ الناقل، وإثبات الأسباب التي أدت إلى وقوع هذا الهلاك أو التلف، كعدم صلاحية السفينة للإبحار، أو عدم كفاية إجراءات الأمن والسلامة المتبعة على ظهر السفينة.

ويبدو لنا تقيماً لموقف القانون المصري أنه قد بالغ في حماية مصلحة المضرورين من حادثة القرصنة على حساب مصلحة الناقل، حيث شدد من مسؤولية الأخير وقلص من وسائله لدفع مسؤوليته، ومكن الشاحن من إقامة مسؤوليته عن هذه الحادثة بمجرد إثبات الضرر المتمثل في عدم تحقق النتيجة المتفق عليها، وهي تسليم البضائع بالحالة التي تسلمها عليها، ولم يكلف الشاحن بإثبات أسباب وقوع حادثة القرصنة، أو إهمال الناقل في التعامل معها لتلافي آثارها، وذلك على أساس أن مسؤولية الناقل مفترضة، ولا حاجة لإثباتها.

وعلى الرغم من ذلك، فقد دعم جانب من الفقه موقف المشرع المصري في هذا الصدد بدعوى أن الناقل يمارس نشاطاً ينطوي على خطورة خاصة، ومن ثم يجب أن ترتقي مسؤوليته إلي قدر النشاط الذي يمارسه، حتى ولو لم يشكل هذا النشاط خطأ⁽¹⁾. أما إذا ما ثبت خطأ الناقل في تجهيز السفينة أو تأمينها لتفادي حوادث القرصنة، أو الحد من آثار هذه الحوادث بعد وقوعها فمسؤوليته أولى وأجدر، فعجز الناقل عن تفادي وقوع حادثة القرصنة في بعض الأحيان لا يبرر عجزه في الحد أو التقليل من آثارها بعد وقوعها⁽²⁾.

ثانياً/ مدي اعتبار القرصنة سبب أجنبي يعفي الناقل من المسؤولية طبقاً للقانون المصري:

يفهم من عجز المادتين (229، 1/240) من القانون البحري المصري بصورة واضحة أن الناقل لا يمكنه دفع مسؤوليته بإثبات عدم صدور خطأ من جانبه، بل يجب عليه علاوة على ذلك أن يثبت السبب الحقيقي للضرر، أي أن يثبت السبب الأجنبي⁽³⁾. وكما هو معلوم أن صور السبب الأجنبي مثل خطأ الشاحن والعيب الذاتي للبضاعة والقوة القاهرة⁽⁴⁾. ومن غير المتصور استناد

(1) راجع في ذلك:

M. Bernhard A. Koch, indemniser les victims de terrorisme, op. cit, p7.

(2) راجع في ذلك:

M. Bernhard A. Koch, indemniser les victims de terrorisme, op. cit, p7.

(3) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، مرجع سابق، ص 46.

(4) هذا وقد استفاضت اتفاقية بروكسل 1924 في تعداد صور وحالات السبب الأجنبي التي يعفي الناقل البحري على أثرها من المسؤولية راجع في ذلك اتفاقية بروكسل الموقعة في 25 أغسطس لسنة 1924 (المادة 2/4):

الناقل على خطأ الشاحن أو العيب الذاتي للبضاعة للتخلص من مسؤوليته عن
حادثة القرصنة، حيث لا يتصور عملياً رد هذه الحادثة إلى أحد هذه الأسباب،
لكن الصورة التي يمكن تصورها في هذا الخصوص هي صورة القوة القاهرة.
وإذا كانت القرصنة وفق ما سبق أن قررناه لم تعد من قبيل القوة القاهرة في
حوادث النقل البحري، إلا أن هذا القول لا يمنع من تصور وقوعها في بعض
الحالات كقوة القاهرة يمكن أن يعتمد عليها الناقل لدفع مسؤوليته عما لحق البضائع
من أضرار. ومن ثم يثور تساؤل حول متى تعتبر القرصنة سبباً أجنبياً يمكن
للناقل أن يعتمد عليه لدفع مسؤوليته؟
يمكن القول إجابة عن هذا التساؤل أنه يشترط لاعتبار القرصنة قوة القاهرة
يعفى الناقل على أثرها من المسؤولية توافر مجموعة من الشروط، وذلك على
التفصيل التالي:

" Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:
(a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.(b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier. (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters. (d) Act of God.(e) Act of war.(f) Act of public enemies.(g) Arrest or restraint or princes, rulers or people, or seizure under legal process.(h) Quarantine restrictions.(i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.(j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general. (k) Riots and civil commotions.(l) Saving or attempting to save life or property at sea.(m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.(n) Insufficiency of packing.(o) Insufficiency or inadequacy of marks.(p) Latent defects not discoverable by due diligence.(q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage".

1- أن تكون القرصنة هي السبب الحقيقي والأكيد للضرر الذي لحق بالبضائع: حتى ينطلي على حادثة القرصنة وصف القوة القاهرة يجب أن تكون هي السبب الحقيقي للضرر، أي ترتبط الأضرار التي لحقت بالبضائع بحادثة القرصنة بعلاقة سببية. ولا يكتفى في هذا الشأن أن يقتصر دور القرصنة على زيادة فرصة تحقق الضرر من خلال جعله أمراً ممكناً، حيث لا توجد عندئذ علاقة سببية، ولا تعد القرصنة في هذه الحالة هي السبب الحقيقي لوقوع الضرر⁽¹⁾. وبناء عليه إذا تعددت أسباب الضرر (كخطأ الناقل أو تابعيه أو قلة الاحتياطات الأمنية)، وكانت القرصنة من بينها وثبت أنها ليست السبب المنتج للضرر، فإنها لا تعتبر في هذه الحالة قوة القاهرة تعفي الناقل من المسؤولية. أما إذا اشترك مع القرصنة أسباب أخرى وكانت متساوية في إحداث الضرر فإن المسؤولية ستوزع بين هذه الأسباب كل بحسب مقدار إسهامه في وقوع الضرر، حيث ستكون القرصنة في هذه الحالة سبباً جزئياً لوقوع الضرر.

وتقدير ما إذا كانت القرصنة تعد السبب الحقيقي للضرر من عدمه أمر يترك لقاضي الموضوع، يقدره وفق خبرته وظروف الواقعة، أخذاً في اعتباره مجريات الأمور، حيث إن تقدير سبب الضرر مسألة واقع، وليست مسألة قانون، أو بتعبير أكثر دقة هي مسألة واقع يترتب عليها آثار قانونية.

2- أن تكون حادثة القرصنة خارجة عن الناقل:

حتى تعد حادثة القرصنة سبباً معفياً من المسؤولية يجب أن تكون خارجة وبعيدة عن تدخل الناقل، أي لا تنسب إليه، ولا يثبت أنه أسهم في وقوعها. فلو ثبت مثلاً أن الناقل كان على علم باحتمال وقوع القرصنة في ضوء ما وصل إليه من بيانات ومعلومات، ولم يحمي بالغاء الرحلة أو قام بها دون أن يستعين بالأدوات والتجهيزات الأمنية اللازمة لصد هذه الاعتداءات، فإنه لا يمكنه أن ينفى مسؤوليته عن هذه الحادثة بدعوى أنها خارجة عن سيطرته.

ويجد هذا الشرط ما يبرره في الرغبة في التأكد التام من انتفاء خطأ الناقل بأي صورة من الصور، كما أنه يفيد من ناحية أخرى في تحميل الناقل تبعاً للمخاطر اللصيقة بالسفينة وتجهيزاتها وتلك المحيطة بعميلة النقل.

(1) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، مرجع سابق، ص 199.

ويري جانب من الفقه⁽¹⁾ ضرورة التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي في مجال حوادث النقل البحري، حيث قصر مفهوم القوة القاهرة على الحوادث الناجمة عن أسباب خارجة عن سيطرة الناقل والأدوات والأشخاص الذين يعتمد عليهم في تنفيذ النقل، أما الحادث الفجائي فيشتمل على الحوادث الناجمة عن أسباب تخضع في الأصل لسيطرة الناقل. وقد سعي هذا الاتجاه من وراء ذلك إلى تضيق مجال إعفاء الناقل من خلال قصره على الوقائع الخارجة عن نشاطه فقط دون الوقائع الناجمة عن نشاطه⁽²⁾.

وقد وجه نقد شديد لهذا الاتجاه على أساس أن شرط الخارجية شرط عام يجب توافره في كافة حالات السبب الأجنبي المعفي من المسؤولية، كما أن القواعد العامة تقتضي أن الحارس لا يستطيع أن يعفي نفسه من المسؤولية بالاستناد إلى وجود عيب داخلي في الشيء الخاضع لحراسته⁽³⁾.

3- عدم إمكانية توقع اعتداء القرصنة:

ويقصد بهذا الشرط عدم قدرة الناقل على توقع وقوع حادثة القرصنة بصورة مطلقة، أي أنها كانت فجائية، وذلك رغم ما قام به من استطلاعات أمنية واتصال بالجهات الأمنية المختصة للتعرف على الحالة الأمنية للرحلة البحرية. ويقدر توقع الناقل في هذا الصدد بمعيار موضوعي مؤسس على معيار الناقل شديد الحريص في ذات ظروف الناقل الذي وقعت له حادثة القرصنة.

ويعكس هذا الشرط ضرورة تحلى الناقل ببعد استشرافي يمتد إلى الحوادث المتوقعة في ضوء طبيعة الرحلة البحرية وخط سيرها وطبيعة حمولة السفينة، بحيث لا يمكن التسليم بانتفاء خطأ الناقل إلا بالتأكد من أنه قد اتخذ كافة التدابير اللازمة لدفع وقوع الحادثة، وذلك من خلال محاولة توقع كافة العوامل والأسباب التي من المحتمل أن تؤدي لوقوعها. فالقوة القاهرة لا يكفي بخصوصها أن تكون واقعة مجردة في ذاتها، ولكن يجب أيضاً الاعتداد بمسلك الناقل حيالها.

ويترتب على ثبوت توقع الناقل حدوث القرصنة — وفقاً لمعيار الناقل شديد الحرص في ذات ظروف الناقل المسؤول — عدم اعتبار القرصنة قوة القاهرة

(1) المرجع السابق، ص 207.

(2) المرجع السابق، الموضوع ذاته.

(3) المرجع السابق، الموضوع ذاته.

يمكن للناقل أن يرتكن عليها لنفي مسؤوليته عن ما وقع من أضرار، بل على العكس من ذلك، يترتب على ثبوت توقع الناقل وقوع القرصنة ومضيه قدمًا — رغم ذلك — في القيام بعملية النقل، أو عدم اتخاذ التدابير الأمنية اللازمة لتأمين سلامة البضائع، فإن ذلك يعد خطأ إراديًا يجعله مسؤولاً بشكل شخصي عن الأضرار التي لحقت بالبضائع على إثر حادثة الإرهاب(1).

4 - استحالة دفع الناقل اعتداءات القرصنة:

ويقصد بهذا الشرط عدم قدرة الناقل على مواجهة اعتداءات القرصنة المستهدف للسفينة والبضائع المحملة على متنها أو لم يتمكن من تغيير مسار السفينة بعد أن علم بوجود جماعات مسلحة في خط سيرها(2)، بمعنى أن الاعتداءات كانت تفوق قدرة الناقل على التصدي لها. ويشترط استحالة الدفع، وليس مجرد صعوبة الدفع.

وتقدر قدرة الناقل على الدفع بمعيار موضوعي، العبرة فيه تكون بقابلية الحادثة للدفع من الناحية الموضوعية، وذلك بصرف النظر عن القدرات الشخصية للناقل، أي بمدى قابلية اعتداءات القرصنة للمواجهة والصد من الناحية العملية في ضوء قدرات الناقل الحريص. ويترك تقدير الأمر لمحكمة الموضوع وفق ما تراه من وقائع الحادثة.

هذا وقد ذهبت أحد أحكام القضاء الفرنسي إلى اعتبار السرقة المصحوبة بعنف ووسطو مسلح من قبيل القوة القاهرة، وقد برر هذا بالقول بأن مثل هذه الحوادث لا يمكن دفعها من قبل من وقعت في مواجهته. هذا وإن كانت المحاكم الفرنسية لا تطبق هذه القاعدة على إطلاقها، حيث تراعي ظروف كل حالة، وتقدر مدى إمكانية الدفع والتوقع بصدد كل حالة(3).

(1) راجع في ذلك:

Christian Jung, The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law, 1997, p160,

(2) راجع في ذلك:

Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia, Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy,(IMO), op. cit, p4.

(3) راجع في ذلك:

Cass, CA November 15, 1983; Cass. com. May 14, 1991.

هذا وقد ذهب المحكمة العليا الفرنسية إلى أن عدم القدرة على دفع الحادثة أو مقاومتها يمثل قوة قاهرة، إذا كان هذا التنبؤ لا يمكن معه تجنب آثار الحادثة، وبشرط أن يكون الناقل قد اتخذ كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع الحادث⁽¹⁾. ويجب ملاحظة أن الأعطال والإخفاقات التي تلحق بالسفينة أثناء الرحلة البحرية لا تعد من قبيل القوة القاهرة، حيث إنها حوادث الأصل أن الناقل قادر على مواجهتها والسيطرة عليها⁽²⁾.

المطلب الثاني

أساس مسؤولية الناقل عن حادثة القرصنة وكيفية دفعها في اتفاقية هامبورج أولاً/ أساس مسؤولية الناقل عن حادثة القرصنة في اتفاقية هامبورج: لم تفرد اتفاقية هامبورج نصاً خاصاً لمعالجة مسؤولية الناقل البحري عن حوادث القرصنة، ولكنها اشتملت على نصوص تنظم مسؤولية الناقل عن أضرار الحوادث البحرية بصورة عامة⁽³⁾.

والملاحظ على موقف هذه النصوص أنها وضعت قاعدة عامة وأوردت عليها استثناءات محددة، فقد قررت الفقرة الأولى من المادة الخامسة أن أساس مسؤولية الناقل عن الحوادث التي تقع أثناء الرحلة البحرية تقوم على الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس. فمجرد وقوع الضرر يفترض معه خطأ الناقل دون أن يكلف الشاحن بإثباته، لكن يملك الناقل أن يدفع مسؤوليته بإثبات أنه لم يصدر عنه

(1) راجع في ذلك:

Cass. com. Oct. 1, 1997.

(2) راجع في ذلك:

Paris. October 29, 1955.

(3) فقد نصت الفقرة الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية هامبورج على أن: "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقعت الحادثة التي تسببت في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة (4)، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان يجب اتخاذه من تدابير معقولة لتجنب الحادث وتبعاته". كما نصت الفقرة الرابعة من المادة ذاتها على: "يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب الحريق، إذا ثبت المدعي أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه. يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يثبت المدعي أنه نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ جميع التدابير التي كان من المعقول اتخاذاها لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منه".

خطأ أو تابعوه، بل قام باتخاذ كافة التدابير والإجراءات اللازمة لدفع الضرر، وقد أكد الملحق رقم (2) من الاتفاقية هذا المعنى⁽¹⁾.

وعلى الرغم من أن اتفاقية هامبورج تتشابه مع اتفاقية بروكسل في تحديد أساس المسؤولية (الخطأ المفترض)، فإن اتفاقية هامبورج تتسم بالوضوح في تبنى هذا الأساس بالمقارنة باتفاقية بروكسل التي تبنت العديد من النصوص التي تنظم التزامات الناقل وتحدد مسؤوليته عنها، الأمر الذي سبب صعوبة في الوقوف بدقة على طبيعة هذه المسؤولية وأساسها، حيث قررت العديد من الالتزامات الملقة على عاتق الناقل من تجهيز السفينة وطاقمها وجعلها صالحة للملاحة وغيرها، ثم أتبع ذلك بسلسلة طويلة من الإعفاءات، كان من أهمها إعفاؤه من المسؤولية في حالات الهلاك أو التلف الناتج عن الخطأ الملاحي⁽²⁾،

(1) راجع في ذلك:

Basis of carrier's liability, clause(18):

" The Hamburg Rules effect a more balanced and equitable allocation of risks and responsibilities between carriers and shippers. Liability is based on the principle of presumed *fault or neglect*. That is, the carrier is liable if the occurrence that caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge, and he may escape liability only if he proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences. This principle replaces the itemization of the carrier's obligations and the long list of his exemptions from liability under the Hague Rules, and eliminates the exemption from liability for loss or damage caused by the faulty navigation or management of the ship. The liability of the carrier under the Hamburg Rules corresponds with the liability imposed upon carriers under international conventions governing carriage of goods by other modes of transport, such as road and rail".

(2) وقد كان يبرر موقف اتفاقية بروكسل باستثناء الخطأ الملاحي، بأن النقل البحري في الماضي كان يتسم بصعوبة قدرة مالك السفينة على الاتصال بها وطاقمها أثناء الرحلة البحرية، ومن ثم ضعف قدرته على مباشرة رقابة حقيقية على نشاط السفينة خاصة أثناء الرحلات البحرية طويلة الأجل، الأمر دفع بالتشريعات إلى تبنى أساس لمسؤولية الناقل يتسم بالتخفيف، تماثياً مع الفكرة التقليدية التي كانت تنظر إلى الرحلة البحرية على أنها مغامرة مشتركة بين الناقل والشاحن كل منهما يتحمل جزءاً منها. لكن مع التقدم الهائل الذي شهدته وسائل الاتصالات، وما وفره ذلك من سهولة اتصال الناقل بالسفينة أثناء الرحلة البحرية، وقدرته على توجيهها والإشراف عليها، الأمر الذي زالت عنه مبررات

الأمر الذي كان يشكل إخلالاً بحقوق الشاحنين، بالنظر إلى كثرة الإعفاءات المقررة للناقل⁽¹⁾.

وفي محاولة لتأصيل أساس مسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة في ضوء نصوص اتفاقية هامبورج يمكن القول بأن الناقل مسؤول عن الضرر المترتب علي حادثة القرصنة مادامت قد وقعت خلال الفترة ما بين تسلمه للبضائع وحتى تسليمها، حيث يفترض أن هذه الأضرار قد وقعت بسبب خطأ الناقل أو تابعيه. ولا يكلف الشاحن بإثبات هذا الخطأ، فلا يكلف الشاحن مثلاً بإثبات علم الناقل باحتمال وقوع حادثة القرصنة وتقصيره في تقادي وقوعها، أو أنه لم يجهز سفينته بالوسائل الأمنية سواء على صعيد الأشخاص أم الأجهزة للتصدي لهجمات القرصنة، ولكن عليه فقط أن يثبت الأضرار التي لحقت بالبضائع، وأن هذه الأضرار قد وقعت خلال فترة تواجد البضائع في عهدة الناقل، لتقوم مسؤولية الناقل عن هذه الأضرار التي خلفتها القرصنة.

وإذا كان ما سبق ذكره يتعلق بأساس مسؤولية الناقل عن حادثة القرصنة وفق اتفاقية هامبورج، فإن الاتفاقية قد تبنت استثناءً خاصاً يتعلق بحادثة الحريق، فقد نصت الفقرة الرابعة من المادة الخامسة من اتفاقية هامبورج على أن أساس مسؤولية الناقل عن هذه الحادثة قائم على الخطأ واجب الإثبات، حيث لا مجال لإقامة مسؤوليته عن هذه الحادثة إلا إذا تمكن الشاحن من إثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه في اتخاذ جميع التدابير التي كان من المعقول اتخاذها لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها، كما يمكن للناقل دفع مسؤوليته من خلال إثبات أنه لم يصدر عنه أو أحد تابعيه خطأ، بل قام باتخاذ كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر.

كثرة إعفاءات الناقل من المسؤولية، الأمر الذي دعى إلى إعادة توزيع للمسؤوليات فيما بين الناقل والشاحن، وهذا ما حرصت عليه اتفاقية هامبورج راجع في ذلك: د. محمد بهجت قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، 1992، بند 37، ص 42.

(1) راجع في ذلك:

وقد تسببت كثرة هذه الإعفاءات في الإضرار بالدول النامية المستفيدة من خدمات النقل البحري ضحية تسلط الدول الناقلة، الأمر الذي أدى إلى اعتماد اتفاقية هامبورج، والتي تميزت بأنها تضع نظاماً صارماً لمسؤولية الناقل البحري، حيث تؤسس لمسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض. ولم تكن هذه الاتفاقية تحظى بموافقة الدول المتقدمة لكونها تتعارض مع مصالحها، وذلك علي عكس الحال بالنسبة لاتفاقية بروكسل.

ولا أجد ما يبرر موقف اتفاقية هامبورج بتمييز حادثة الحريق بحكم خاص، بل على العكس قد يجد الشاحن صعوبة أكبر في إثبات خطأ الناقل وتابعيه بخصوص هذه الحادثة، والتي غالبًا ما تقع أثناء الرحلة البحرية، ويجد الشاحن صعوبة في الوقوف بدقة على أسبابها⁽¹⁾، ومدى ثبوت خطأ الناقل من عدمه⁽²⁾.

وعلى أية حال، يبدو لنا أن النص السابق يتعامل مع الحريق كحادثة مستقلة، وليس كنتيجة مترتبة على حادثة القرصنة، ومن ثم لا يستوقفنا الحديث عن هذه الحالة كثيرًا لخروجها عن موضوع البحث.

ثانيًا/ دفع الناقل مسؤوليته عن أضرار القرصنة طبقًا لاتفاقية هامبورج:

ينتظم الحديث عن دفع الناقل مسؤوليته عن حادثة القرصنة وفق اتفاقية هامبورج على محورين، الأول ينصرف إلي الحالة العامة لدفع المسؤولية، والثاني ينصرف للحالات الخاصة، وذلك علي التفصيل التالي:

(1) الحالة العامة لدفع الناقل مسؤوليته عن حادثة القرصنة:

وعلى الرغم من افتراض اتفاقية هامبورج خطأ الناقل في حالة وقوع حادثة القرصنة، فإنها سمحت له دفعها بإثبات أنه اتخذ التدابير المعقولة لتجنب وقوع هذه الحادثة. فقد نصت الفقرة الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية هامبورج على أن الناقل يمكنه دفع مسؤوليته بإثبات أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان يجب اتخاذه من تدابير معقولة لتجنب الحادثة وتبعاتها".

(1) وبسبب صعوبة إثبات خطأ الناقل أو أي من تابعيه في حوادث الحريق، فقد نصت المادة (4/5) من اتفاقية هامبورج على أنه: " في حالة نشوب حريق على السفينة من شأنه أن يؤثر في البضائع المحملة يجب أن تتم معاينة وفقا للمستقر عليه في الممارسات الملاحية، وذلك للوقوف على أسباب الحريق وملابساته، وعند الطلب توضع نسخة من تقرير المعاينة تحت تصرف الناقل أو الشاحن".

(2) وقد برر البعض تمييز اتفاقية هامبورج حوادث الحريق بحكم خاص لسببين: الأول/ إن الاتفاقية تتضمن التزام على الناقل باتخاذ تدابير للوقاية من الحريق، والتي غالبًا ما يحرص عليها الناقل، كما أنه سيعمل على الإضافة لها بما يمكنه من مواجهة كافة الظروف.

الثاني/ إن حادثة الحريق تتميز بأنها إذا وقعت فإنها لا تقتصر فقط على البضائع، وإنما تضر بالسفينة أيضًا، بما يجعل الناقل، هو أول ضحايا الحادثة. راجع في ذلك: د. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، بند 6، ص 33.

فهذا النص خفف من غلواء الخطأ المفترض للناقل عن حادثة القرصنة، وذلك بأن أتاح له دفع مسؤوليته بإثبات أنه قد أتخذ كافة التدابير المعقولة لتجنب وقوع حادثة القرصنة أو تجنب أضرارها، ولكنها مع ذلك وقعت⁽¹⁾.

ولا مرأ في أن الأساس الذي تبنته اتفاقية هامبورج يعكس تخفيفاً بالمقارنة بالقانون المصري، فعلي الرغم من أن الاتفاقية جعلت مسؤولية الناقل مفترضة لمجرد وقوع الضرر، فإنها مكنته من دفع مسؤوليته بإثبات اتخاذ التدابير المعقولة لتفادي الضرر، وذلك علي عكس الحال بالنسبة للقانون المصري، الذي جعل مسؤولية الناقل مفترضة لمجرد وقوع الضرر، ولم يمكنه من دفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي.

ويرى جانب من الفقه⁽²⁾ أن إعفاء الناقل من المسؤولية عن أضرار حادثة القرصنة بإثبات اتخاذه التدابير المعقولة لمنع وقوع هذه الحادثة هو إعفاء نهائي، ومن ثم لا يجوز للشاحن بعد ذلك أن يثبت تقصير أو خطأ الناقل. ويعود ذلك إلى أن إعفاء الناقل من المسؤولية في مثل هذه الحالة يتطلب منه ليس فقط إثبات اتخاذه التدابير اللازمة لتفادي وقوع الحادثة، ولكن أيضاً إثبات السبب الحقيقي للضرر، الأمر الذي تنتفي معه مسؤولية الناقل بصورة نهائية.

وعلي الرغم من وضوح أساس مسؤولية الناقل عن أضرار حادثة القرصنة وفق اتفاقية هامبورج، فإن الخلاف قد نشب حول مضمون عبارة " التدابير المعقولة" التي إذا ما تمكن الناقل من إثباتها انتفت مسؤوليته عن الأضرار التي خلفتها حادثة القرصنة، حيث إن إثبات اتخاذاها يعني دحض قرينة الخطأ المفترضة في حقه بمجرد وقوع الحادثة.

ويقتضي تحديد مضمون التدابير المعقولة، التعرف على شكل وطبيعة التدابير التي يجب على الناقل أن يتخذها بخصوص حادثة الإرهاب، ثم تحديد معيار العناية الواجب الإلتباع لتحديد هذه التدابير، وذلك علي التفصيل التالي:

(1) راجع في ذلك:

Madeleine Jansson, The consequences of a deletion of the nautical fault, op. cit, p14.

(2) راجع في ذلك: د.عمر فؤاد عمر، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، مرجع سابق، بند 152، ص 160.

(أ) مضمون التدابير المعقولة لدفع الناقل مسؤوليته عن أضرار القرصنة وفق اتفاقية هامبورج:

لم يرد في اتفاقية هامبورج تحديداً دقيقاً لمفهوم التدابير المعقولة كوسيلة لدفع الناقل مسؤوليته، ولعل واضعي الاتفاقية قد قصدوا من وراء ذلك إفساح المجال أمام القضاء ليقدر التدابير المعقولة في ضوء كل حادثة، وذلك بالنظر إلى تعدد ظروف وملابسات كل واحدة منها، الأمر الذي سيؤدي إلى اختلافها من واقعة لأخرى.

وعلى الرغم من حرصنا الدائم على عدم تورط التشريعات في وضع وصياغة التعريفات، حتى لا يتسبب ضيق الألفاظ في عدم استيعاب مستجدات الواقع، فإننا رغم ذلك كنا نود لو أن الاتفاقية قد تضمنت بعض الضوابط لتقريب الرؤية قدر الإمكان، بغية إيجاد نوع من توحيد المعاملة القانونية من قبل المحاكم، حتى لا تتفرق بها السبل وتتعدد التفسيرات، ومن ثم تختلف الأحكام .

وتبدو لنا ضرورة التصدي لتحديد مفهوم التدابير المعقولة بخصوص حادثة القرصنة، وذلك في ضوء روح نصوص اتفاقية هامبورج وطبيعة حادثة القرصنة.

بداية وقبل التعرف على الاتجاهات المختلفة في تعريف التدابير المعقولة تبدو أهمية إبداء بعض الملاحظات على المقصود بهذه التدابير:

1- إن الاتفاقية استعملت مصطلح التدابير المعقولة (Reasonable measures) ولم تستعمل مصطلح التدابير الضرورية (The necessary measures) (1) ، حيث إن المصطلح الأخير يعكس تشدداً في حق الناقل لا يتوافق مع الأساس الذي وضعته (الخطأ المفترض). فمصطلح التدابير الضرورية يفترض أن الضرر ما كان ليقع لو اتخذت كافة التدابير اللازمة لتجنبه. بمعنى آخر، حدوث الضرر يدل في ذاته على أن التدابير الضرورية لم تتخذ، الأمر الذي لا يُبقي من سبيل أمام الناقل

(1) وقد أستعمل مصطلح التدابير الضرورية من قبل اتفاقية فارسوفي في المادة (20) من الاتفاقية، وإن كان الفقه يري عدم تفسير هذا المصطلح بحرفيته، وذلك للتخفيف من شدته فيما يتعلق بنفي الناقل لمسؤوليته. راجع: د. الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، بند 324، ص 446.

للتخلص من مسؤوليته إلا إثبات القوة القاهرة، وهذا ما لم تقصده الاتفاقية، لأنها أسست المسؤولية على قرينة الخطأ وليس قرينة المسؤولية.

2- لا مجال لاستفادة الناقل من حالات الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها بإثبات اتخاذ التدابير المعقولة إذا ما ثبت أن ما صدر عنه كان خطأ إراديًا (1).

3- شهد مفهوم التدابير المعقولة تطورًا في مضمونه ومعيار تحديده علي أثر ازدياد مخاطر القرصنة في الأونة الأخيرة ، حيث أصبحت هذه الإجراءات ذات مضمون فني ومهني وأمني يرتبط بكل ما يلزم لضمان سلامة البضائع منذ لحظة تسلم البضائع وحتى تمام تسليمها، كما أصبحت هذه التدابير تنصرف إلي السلوكيات الشخصية للناقل وليس إلي التجهيزات المادية فقط. ومن ثم لا يكفي القول بأن الناقل مكلف بتقديم سفينة صالحة للملاحة من الناحية الفنية، وأنها مزودة بكافة أجهزة الاتصال والاستقبال، وأنه يستعين بطاقم مؤهل تأهيلاً علمياً مناسباً، لكن يجب عليه أن يكون مؤهلاً هو وتابعه على مواجهة القرصنة، والحد من آثارها بعد وقوعها. وقد ذهب جانب من الفقه الأمريكي تأكيداً لهذا المعنى إلى القول بأن السفينة لا تعد جاهزة وصالحة للملاحة لمجرد توافر المون والأجهزة والمعدات، ولكن يكون الطاقم مؤهلاً من الناحية الفنية والتكنولوجية للتعامل مع القرصنة. ولعل هذا المفهوم يتوافق مع الأساس الذي تبنته اتفاقية هامبورج، والذي يفترض الخطأ لمجرد وقوع الضرر، ولا يمكن للناقل دفع مسؤوليته إلا بإثبات اتخاذ التدابير المعقولة لدفع الضرر (2).

(ب) صور للتدابير المعقولة التي يجب على الناقل اتخاذها لدفع أضرار القرصنة:

نظمت المنظمة البحرية الدولية (IMO) في 7 يوليو 1978 عقد اتفاقية دولية عرفت باسم اتفاقية معايير التدريب والترخيص والمراقبة الخاصة بالبحارة

(1) راجع في ذلك:

Christian Jung, The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): op. cit, p160.

(2) راجع في ذلك:

Bertrand SABADIE, La faute nautique :un cas excepte en perte de sens, op. cit, p 115.

(SCTW) والتي دخلت حيز التنفيذ بعد ست سنوات في عام 1984، والتي عكفت على تنظيم المؤهلات الدولية التي يجب أن يحصل عليها البحارة، وذلك للحد من المخاطر المرتبطة بوجود طاقم غير مؤهل على متن السفينة، ومن ثم ضمان سلامتها وحمولتها أثناء الرحلة البحرية. كما حرصت هذه الاتفاقية على أن تنسم هذه المعايير بالدولية، لضمان توفير حد أدنى لسلامة السفن⁽¹⁾.
أيضًا تبنت المنظمة البحرية الدولية مدونة للسلوك، نصت فيها على مجموعة من التدابير الأمنية التي يجب على الناقل مراعاتها تجنبًا لحوادث القرصنة، مثل التأكد من هوية كل من يصعد إلى السفينة، والتأكد من كافة التعزيزات الأمنية من أجهزة إنذار ومراقبة، وتأمين كافة المرافق التي تمر بها السفن. وقد ألزمت المنظمة كافة السفن بداية من أول يوليو 2004 أن تكون مجهزة بنظام الاستنفار الأمني (SSAS: Ship Security Alert System)، في مرحلة لاحقة للتحقق منها، وتلقى استغاثاتها عن طريق أجهزة اللاسلكي⁽²⁾.
وقد ألزمت المنظمة كافة الناقلين بتطبيق تعليمات الأمن والسلامة التي اعتمدها المنظمة، حتى تحصل السفينة على الشهادة الدولية لأمن السفينة (ISSC)⁽³⁾. حيث تخضع لفحص شامل مع الأخذ في الاعتبار طبيعة البضائع التي تقوم بنقلها، والمسافات التي تقطعها، والمسارات البحرية التي ستسلكها، وذلك حتى يتسنى وضع خطة لتأمين السفينة (SSP) بما يتناسب مع ظروفها، كما أكدت على أهمية تفتيش كافة ما يتم تحميله على السفينة للتأكد من خلوها من المتفجرات والأسلحة. مع الأخذ في الاعتبار بضرورة تحديث هذه الإجراءات كلما دعت إليها الحاجة⁽⁴⁾.

(1) راجع في ذلك:

Pierre chichkine , terrorisme et droit maritime , op. cit, p 13.

(2) راجع في ذلك:

International ship and port facility security code (ISPS Code), certification regulations , 2003, available at:

<http://www.prs.pl/pages/obszary/certyfikacja-isps/ISPScode.pdf>

(3) راجع:

Claude Pohlit, New Developments in Maritime Security and Their Impact on International Shipping, op. cit, p 21.

(4) راجع في ذلك:

Surveys, Verifications and Certification, available at:

من ناحية أخرى يجب على الناقل وضع خطة أمنية على مستويات ثلاثة (منخفضة ومتوسطة وعالية)، ووضع ضوابط خاصة لصعود السفينة، وتحديد الإجراءات واجبة الإلتباع في حالة وقوع اعتداء القرصنة بالفعل، وتحديد التزامات ومسؤوليات أفراد طاقم السفينة في هذه الحالة، وإجراء فحص دوري لكافة الأجهزة والمعدات.

وقد ألزمت مدونة أمن السفن والمرافق المائية ضرورة تعيين ضابط لأمن السفينة، بحيث يكون مسؤولاً عن الجوانب الأمنية على السفينة من خلال الإشراف على خطة تأمين السفينة وتنفيذها⁽¹⁾.

أيضاً حظي هذا الأمر باهتمام منظمة العمل الدولية، حيث وضعت بعض النصوص التي تفرض ضرورة ممارسة رقابة على طاقم السفينة، من خلال إجراء عمليات تفتيش دورية على شهادات وتراخيص هذا الطاقم⁽²⁾، وفرضت على الدول إنشاء قواعد بيانات تحوي كافة المعلومات والبيانات الخاصة بالبحارة التابعين لها، حتى يسهل تبادل هذه البيانات والرجوع إليها عند الحاجة⁽³⁾.

أيضاً حدثت مبادرة مشتركة بين المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية في عام 2004 ظهرت في صورة مدونة سلوك لأمن الموانئ، والتي سعت إلى وضع إطار عام ينظم سياسة خاصة بتأمين الموانئ والممرات البحرية ضد هجمات القرصنة وغيرها⁽⁴⁾.

<http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Pages/SurveysAndCertification.aspx>

(1) راجع في ذلك:

International ship and port facility security code (ISPS Code), op. cit.

(2) راجع:

Claude Pohlit, New Developments in Maritime Security and Their Impact on International Shipping, LL.M in Shipping Law-Heiligenhagen Germany, (Without the date of publication), p14, available at:

lawspace.law.uct.ac.za/dspace/bitstream/2165/233/1/Pohlit.pdf
p14.

(3) راجع في ذلك:

Pierre chichkine , terrorisme et droit maritime , op. cit, p 15.

(4) راجع في ذلك:

ILO/IMO Code of practice on security in ports, available at:

هذا وقد صدر عن لجنة النقل البحري التابعة لمنظمة التعاون والتنمية (OECD) العديد من المقترحات المتعلقة بأمن وسلامة السفن، كان أهمها⁽¹⁾:

- وضع قواعد محكمة من قبل الناقل للسيطرة والرقابة على السفينة.
- وضع خطط أمنية للسفينة ومرافق الموانئ للتعامل مع السيناريوهات المختلفة للمخاطر خاصة مخاطر القرصنة.
- حصر المشاكل الأمنية المتعلقة بمرور البضائع خلال المرافق المختلفة في حالة النقل متعدد الوسائط.

(ج) المقصود بالتدابير المعقولة التي يجب على الناقل اتخاذها لدفع أضرار القرصنة:

ظهر في تعريف التدابير المعقولة اتجاهان، أحدهما موسع والآخر مضيق، وذلك على التفصيل التالي:

الاتجاه الأول: التعريف الموضوعي للتدابير المعقولة في حادثة القرصنة: ذهب أنصار هذا الاتجاه إلى تعريف التدابير المعقولة بأنها عبارة عن: كافة التدابير التي يؤدي اتخاذها إلي منع وقوع الضرر⁽²⁾.

ويقتضي هذا الأمر من وجهة نظرهم قيام الناقل بإثبات أن سلوكه وسلوك تابعيه هو سلوك الناقل الحريص في الظروف ذاتها التي وقعت فيها حادثة القرصنة، والتي تتمثل في قيامه باتخاذ كافة ما يلزم لتأمين الرحلة البحرية واتخاذ التدابير اللازمة للتصدي لآثار القرصنة بعد وقوعها، وأنه مارس في ذلك رقابة دائمة وصارمة على تابعيه وأجهزته، وذلك بصرف النظر عما اعتاد عليه الناقل في سلوكه المعتاد (كما لو كان مهملًا في شؤونه الخاصة)⁽³⁾.

وبناء على هذا الاتجاه يلتزم الناقل باتخاذ كافة التدابير التي من شأنها أن تحول دون وقوع اعتداءات القرصنة على السفينة، بما يقتضى قيامه ببذل أقصى

<http://www.imo.org/OurWork/Security/Instruments/Pages/CoP.aspx>

(1) راجع في ذلك:

Pierre chichkine , terrorisme et droit maritime , op. cit, p 17.

(2) راجع في ذلك:

Paul Chauveau, Droit Aerien, paris, librairie technique, 1951, p 179; Han-Ru ZHOU, Le test de la personne raisonnable en responsabilité civile, Revue du Barreau/Tome 61/Automne 2001, p486

(3) د.محمد موسي دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفى، مرجع سابق، بند 205، ص 242.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني 2014 (201)

درجات العناية بما يتناسب مع طبيعة الخطر الذي يهدد سلامة البضائع، بحيث كلما كانت احتمالات وقوع الضرر كبيرة كان على الناقل اتخاذ التدابير التي تتناسب مع حجم هذا الخطر⁽¹⁾. والملاحظ على هذا المعيار أنه يتسم بالموضوعية والتجرد في تحديد المقصود بالتدابير المعقولة في حادثة القرصنة، الأمر الذي يحقق أقصى حماية ممكنة للشاحنين من خلال التزام الناقل باتخاذ كافة ما يلزم اتخاذه للتصدي لهذه الحادثة.

وقد وجهت العديد من الانتقادات لهذا الاتجاه، كان من أهمها:

- 1- إن الأخذ بهذا التعريف يعني عدم قدرة الناقل على دفع مسؤوليته عن حادثة القرصنة إلا بإثبات السبب الأجنبي، وهذا ما لم تقصده اتفاقية هامبورج، حيث يكفي الناقل لدفع مسؤوليته عن هذه الحادثة إثبات اتخاذه التدابير المعقولة، وليس إثبات السبب الأجنبي⁽²⁾. فوفقاً لأساس مسؤولية الناقل طبقاً للاتفاقية (الخطأ المفترض) يترتب على وقوع حادثة القرصنة افتراض وقوعها بسبب خطأ الناقل، أى بسبب تقصيره في اتخاذ التدابير اللازمة لتأمين البضائع، ويستطيع رغم ذلك دفع مسؤوليته بإثبات أنه اتخذ التدابير المعقولة لدفع الضرر، دون أن يكلف بإثبات السبب الأجنبي.
 - 2- إن التعريف الموسع يفترض أن اتفاقية هامبورج جعلت التزام الناقل بالحفاظ على سلامة البضائع التزاماً بتحقيق نتيجة، وهذا ما لم تقصده الاتفاقية، بل وفق المستقر عليه فالناقل مكلف ببذل عناية، الأمر الذي لا يقبل معه تفسير عبارة التدابير المعقولة بصورة موضوعية، والقول بأن الناقل مكلف بمنع وقوع ضرر القرصنة.
 - 3- أن هذا التعريف تضمن تشدداً في تحديد طبيعة التدابير التي يجب على الناقل اتخاذها للتخلص من مسؤوليته عن أضرار القرصنة، بما يجعله يختلط بمفهوم التدابير الضرورية التي سبقت الإشارة إليها، وهو ما لا يتناسب مع ما مقصد اتفاقية هامبورج.
- الاتجاه الثاني/الاتجاه المضيق لتحديد التدابير المعقولة في حادثة القرصنة:

(1) راجع في ذلك: د. جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995، ص 82.

(2) راجع في ذلك: د. يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، بند 73، ص 211.

يعرف هذا الاتجاه التدابير المعقولة بأنها عبارة عن مجموعة الاحتياطات المناسبة التي يتعين على الناقل اتخاذها لتفادي وقوع القرصنة، بحيث يمكن للناقل أن يدفع مسؤوليته بإثبات انتفاء الخطأ، بأن يثبت أنه وتابعيه قد بذلوا الهمة المعقولة والعناية الكافية لتفادي وقوعها⁽¹⁾. ويترتب على الأخذ بهذا المفهوم إعفاء الناقل من المسؤولية إذا ما أثبت اتخاذ التدابير المناسبة، ولا يكلف بإثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الضرر. وقد تبنت محكمة استئناف باريس هذا الاتجاه، حيث قضت بالتزام الناقل بإثبات أنه اتخذ التدابير والإجراءات العامة لتفادي وقوع الحوادث البحرية بصورة عامة⁽²⁾.

ويرجع جانب من الفقه⁽³⁾ سبب التفرقة بين الاتجاهين السابقين إلى أنهما يمثلان انعكاساً لاختلاف الأنظمة القانونية الوطنية حول مفهوم الخطأ. حيث يمثل الاتجاه الموسع موقف الأنظمة اللاتينية، والتي ترى أن التزام الناقل بضمان سلامة البضائع هو التزام بتحقيق نتيجة، ومن ثم لا يستطيع أن يعفي نفسه من المسؤولية إلا إذا أثبت أن عدم تحقق النتيجة يعود لسبب أجنبي لا يد له فيه. أما الاتجاه المضيق فهو يعكس موقف الأنظمة الأنجلوأمريكية التي تنظر لالتزام الناقل بضمان سلامة البضائع على أنه التزام ببذل عناية، ومن ثم يكفي الناقل أن يثبت أنه اتخذ كافة الإجراءات الضرورية بوجه عام.

ويبدو لنا أن الاتجاه المضيق يمثل التفسير الأنسب لعبارة التدابير المعقولة بمفهوم اتفاقية هامبورج، والتي تنصرف إلى اتخاذ الناقل الاحتياطات المناسبة لتفادي وقوع حادثة القرصنة وغيرها من الحوادث البحرية، وليس اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع وقوع هذه الحادثة بالذات، وهذا ما يتفق مع طبيعة التزام الناقل في هذه الاتفاقية من كونه التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة، ويتفق مع أساس المسؤولية كما قررت الاتفاقية وهو الخطأ وليس الضرر (المسؤولية الموضوعية). هذا وإن كنا نود أن تتبنى الاتفاقية مفهوماً أكثر تشدداً في مواجهة الناقل، بحيث يتم حمله على بذل جهد أكبر في تفادي حوادث القرصنة، بالنظر إلى أن كثرة هذه الحوادث وانتشارها من ناحية، وإتاحة

(1) المرجع السابق، بند 73، ص 212.

(2) المرجع السابق، بند 73، ص 202.

(3) المرجع السابق، الموضع ذاته.

الوسائل التي يمكن للناقل الاستفادة منها لتوقع ودفع هذه الحادثة من ناحية أخرى، يستدعي بذل الناقل جهداً أكبر في ضمان سلامة البضائع.

ويرى جانب من الفقه إلى أن المعيار الواجب الإلتباع لقياس مدى التزام الناقل باتخاذ الإجراءات المعقولة من عدمه يعتمد على مقارنة سلوك الناقل في تفادي حادثة القرصنة بسلوك الناقل الحريص (*bonus ac diligens pater familias*) في ظروف الناقل نفسها الذي وقعت له الحادثة⁽¹⁾، وهو ما يترتب عليه اختلاف مقدار العناية الملتزم بها الناقل في كل حادثة قرصنة، حيث ستتفاوت حجم وطبيعة العناية المكلف بها الناقل بحسب ظروف وملابسات كل حادثة، في ضوء مدى إمكانية توقعها ودفعها والسيطرة عليها.

وعلى صعيد مقابل، ذهب اتجاه آخر إلى أن العناية المطلوبة من الناقل هي أقصى درجات العناية (The highest degree of care) بصرف النظر عن الظروف المرتبطة بكل حادثة⁽²⁾. ولاشك أن الأخذ بهذا المعيار من شأنه التشديد والمغالاة في طبيعة العناية المكلف بها الناقل، وذلك على النحو الذي سيجعله مسؤولاً عن أبسط الأخطاء.

ونحن من جانبنا نتفق مع الاتجاه الأول فيما ذهب إليه من تبني المعيار الموضوعي لتحديد مقدار العناية المطلوبة من الناقل، وهو المعيار المجرد الذي يقارن سلوك الناقل البحري الذي وقعت له حادثة القرصنة بسلوك الناقل الحريص، وذلك لما يتسم به هذا المعيار من عدالة وموضوعية، حيث يراعى اختلاف ظروف وملابسات كل حادثة قرصنة، ومن ثم اختلاف مقدار العناية المتبع من قبل كل ناقل. كما أن هذا المعيار لا يراعى فقط القدرات والإمكانات الخاصة للناقل، ولكن أيضاً يلزمه ألا يقل حرصه والتزامه عن حرص والتزام الرجل الحريص.

(د) كيفية إثبات الناقل اتخاذه التدابير المعقولة لدفع أضرار حادثة القرصنة: والسؤال الذي يلقي بظلاله على بساط البحث يتعلق بكيفية إثبات الناقل اتخاذه إجراءات العناية المعقولة ليتقلت من رتبة المسؤولية عن أضرار حادثة القرصنة؟

(1) د. أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج، منشأة المعارف – الإسكندرية، (بدون تاريخ نشر)، ص 69.
(2) راجع في ذلك: د. يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، بند 74، ص 315.

لاشك في أهمية إثبات الناقل اتخاذه إجراءات العناية المعقولة خلال الفترة السابقة على بدء الرحلة البحرية لتجنب أضرار حادثة القرصنة، باعتبار أن هذه الفترة تؤثر بشكل كبير في كافة المجريات التالية للرحلة البحرية⁽¹⁾. هذا وقد عرف المقصود بأمن السفينة في قبرص بأنه عبارة عن: كافة التدابير الوقائية اللازمة لتأمين السفينة من خلال حماية الأشخاص والبضائع الموجودة على متنها، وأيضا حماية الموانئ والسفن الأخرى التي تتعامل معها⁽²⁾. هذا وقد نص القانون ذاته على ما يسمى بالاتفاق الخاص المكتوب “written private agreement”، والذي ينظم علاقة الناقل البحري بأحد الشركات المتخصصة في تأمين السفن لتنفيذ التدابير الأمنية التي نصت عليها الفقرة الأولى والثانية من المادة الرابعة من هذا القانون.

فيجب على الناقل أن يثبت صلاحية السفينة للإبحار من الناحية الفنية والأمنية، كما يجب عليه إثبات خلو السفينة بشكل تام من كافة العناصر والمواد التي من شأنها أن تهدد أمن السفينة (كالمفجرات والأسلحة)، كما يجب عليه أيضًا إثبات قيامه بممارسة رقابة قوية على البضائع قبل تحميلها على متن السفينة، وأنه في الحالات التي كانت هناك فترات زمنية تفصل بين تسلم البضائع وشحنها قد قام بإيداع هذه البضائع في أماكن آمنة داخل ميناء الشحن، وأنه لم يكتف في هذا الشأن بإجراءات التأمين المتبعة من قبل سلطة الميناء، ولكن قام بنفسه باتخاذ التدابير الأمنية الكفيلة بضمان سلامة البضائع (وذلك علي اعتبار أن نطاق التزامه بضمان سلامة البضائع لا يبدأ مع بداية الرحلة البحرية، ولكن يبدأ قبل ذلك، منذ تسلمه البضائع من الشاحن). كما يجب عليه أيضًا أثناء شحن البضائع على متن السفينة أن يستعين بجهاز قياس مغناطيسي للتأكد قبل بداية الرحلة من خلو البضائع المشحونة تمامًا من كافة أنواع المواد المتفجرة. يضاف لكل ذلك، أن الناقل ملتزم بالاتصال بكافة الأجهزة الأمنية والاستخباراتية المعنية

(1) راجع في ذلك:

H.E. Jose´ Luis Jesus, Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects, op. cit, p390.

(2)

The protection of Cyprus ships against acts of piracy and other unlawful acts law of- 2012, law 77-(1), available at: http://psm.du.edu/media/documents/national_regulations/countries/europe/cyprus/cyprus_2012_protection_of_ships_against_piracy.pdf

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني 2014 (205)

لاستطلاع الموقف الأمني قبل بدء الرحلة البحرية، للتأكد من خلو خط السير من وجود قرصنة.

وحرصًا من جانب الولايات المتحدة الأمريكية علي استكمال منظومة تأمين السفينة قبل بدء الرحلة البحرية، فقد سعت بصورة منفردة تارة، وبالتعاون مع غيرها من الدول تارة أخرى إلي وضع معايير لتقييم مستوى أمن الموانئ، وقد قصرت تعامل سفنها بالتحميل أو التفريغ مع الموانئ التي يتوافر بها المعايير الأمنية المقررة فقط. أيضًا ألزمت الناقل اتخاذ العديد من التدابير الرامية إلي فرض الرقابة على كل ما يتم تحميله على السفينة من بضائع⁽¹⁾.

هذا وقد صدر مؤخرًا عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) توجيهات خاصة باستعانة الناقل البحري بأفراد أمن مدربين على متن السفينة، خاصة أثناء مرورها بالمناطق الخطرة. وقد جاء فيها أنه ملتزم بالاستعانة بأفراد أمن خاصة على أن يكون مهمتهم ما يلي⁽²⁾:

1/ منع صعود أي شخص مجهول على متن السفينة، خاصة الاقتراب من أماكن تواجد طاقمها سواء أثناء الرحلة البحرية أم عند رسوها في أحد الموانئ⁽³⁾.

2/ الكشف عن الحالة الجنائية لكل من يصعد السفينة، بما في ذلك العاملين على متنها.

3/ إجراء فحص لسجلات اللياقة البدنية والذهنية للعاملين على متن السفينة (بما في ذلك المخدرات والكحول).

4/ التأكد من ترخيص كل من يحمل سلاح على متن السفينة.

5/ وضع نظام قوى للتأكد من صحة شهادات السفر والتأشيرات لكل الموجودين على متن السفينة.

وقد جاء في هذه المدونة ما يفيد بأن الناقل يجب عليه أن يختار أفراد الأمن بعناية تامة، وأن يتأكد من توافر المستندات التالية لديهم⁽⁴⁾:

Ibid, p391.

(1) راجع في ذلك:

Ibid, p391.

(2) راجع في ذلك:

(3) راجع في ذلك:

Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia, op. cit, p5.

(4) راجع:

Revised interim guidance to ship-owners , ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel

- 1/ الخبرة بشؤون تأمين المنشآت البحرية.
 - 2/ ما يفيد تمتعهم بمهارات الإدارة ومهارات قيادة الفريق وإنقاذ الأرواح.
 - 3/ أن يكونوا على علم ودراية بالقوانين والتشريعات الخاصة بالدول الساحلية فيما يتعلق بحمل السلاح واستخدامه.
 - 4/ توافر الخبرة بشؤون صناعة النقل البحري.
 - 5/ أن يكون لديهم من الأدلة على أن الأسلحة التي في حيازتهم مرخصة من جهة موثوقة.
 - 6/ فهم جيد لطبيعة القرصنة وكيفية التعامل معهم.
 - 7/ الإحاطة بالطبيعة الخاصة للسفينة وفنياتها وطريقة تشغيلها.
 - 8/ القدرة على الحصول على الاستشارة القانونية السليمة فيما يتعلق بالإجراءات التي يتخذونها للحفاظ على سلامة السفينة.
- وبناء عليه يدخل في نطاق التزام الناقل بإثبات اتخاذه التدابير المعقولة لدفع مسؤوليته طبقاً لأحكام اتفاقية هامبورج إثبات استعانتة بأفراد أمن مدربين على التعامل مع هجمات القرصنة بالمفهوم السابق، بحيث إن تخاذه عن مراعاة هذا الأمر يجعله مقصراً، بما يمنعه من دفع مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق البضائع بسبب القرصنة.
- وقد ألزم قانون مكافحة القرصنة القبرصي كل من الناقل البحري وربان السفينة بالتأكد من اتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان وحفظ أمن السفينة لمنع كافة الأعمال غير المشروعة لأحكام الفصل الحادي عشر الفقرة الثانية من اتفاقية سلامة الأرواح في البحر 1974 (chapter XI-2, the ISPS Code and Regulation (EC) No 725/2004 (المادة 1/4). كما يلتزم ربان السفينة في حالة تعرض السفينة لخطر القرصنة أن يبادر باتخاذ التدابير الأمنية الإضافية التي نظمها هذا القانون لحماية السفينة وما عليها من بضائع، بشرط ألا تتعارض هذه الإجراءات مع القوانين الوطنية لدول المرور أو المياه الإقليمية (المادة 2/4). ولم يكتف هذا القانون بذلك فقط، ولكنه ألزم كافة العاملين على متن السفينة

on board ships in the high risk area, International maritime organization, MSC.1/Circ.1405/Rev.2, 25 May 2012, available at: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1405-Rev2.pdf>

منفردين أو مجتمعين باتخاذ التدابير الأمنية اللازمة لحفظ الأرواح والممتلكات الموجودة على متن السفينة وقت تعرضها لخطر القرصنة (المادة 3/5). كما يلتزم ربان السفينة بكتابة تقرير مفصل عن كافة الوقائع والأحداث التي وقعت عند تعرض السفينة للقرصنة وذلك لتسليمها للسلطة المختصة (المادة 1/6-b). ويلتزم الناقل في حالة احتجاز السفينة من قبل القراصنة أن يقوم بإبلاغ أقارب كل من تم قتله أو جرحه أو اعتقاله أو خطفه أو أخذه كرهينة من قبل القراصنة، كما يجب إبلاغ الدول التي يحملون جنسيتها.

المطلب الثالث

أساس مسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة وفق اتفاقية روتردام وكيفية دفعها
أولا/ أساس مسؤولية الناقل عن أضرار حادثة القرصنة وفق اتفاقية روتردام
Rotterdam Rules⁽¹⁾:

تعد اتفاقية روتردام من أحدث الاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري، والتي
جاءت على أثر شعور المجتمع الدولي بحجم وطبيعة المتغيرات التي لحقت
بقطاع النقل البحري، خاصة نوعية المخاطر التي تهدده، وباتت معه الاتفاقيات
السابقة عاجزة عن إحداث التوازن المطلوب بين التزامات الناقل البحري
ومسؤولياته⁽²⁾.

(1) هذا وقد تم التوقيع على قواعد روتردام (اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي
للبنائات كليا أو جزئيا عن طريق البحر) في مدينة روتردام في 23 سبتمبر 2009،
وهي تهدف إلى تنظيم مختلف عناصر النقل الدولي للبنائات عن طريق البر والبحر بما
في ذلك النقل المتعدد الدولي متعدد الوسائط، والتجارة الإلكترونية، والشحن، وحقوق
الامتياز المرتبطة، ووثائق النقل، والمسؤولية، والتسليم، وغيرها من القواعد الخاصة
بالنقل البحري. وقد استغرقت هذه القواعد جهداً كبيراً من قبل القائمين على وضعها.
وتتسم قواعد روتردام بطول نصوصها وتعقدها الأمر الذي قد يشكل صعوبة في فهمها
من قبل الشاحنين والناقلين والمستأجرين والمرسل إليهم. هذا وقد تم اقتراح من جانب
الولايات المتحدة الأمريكية، والذي حاولت من خلالها التوفيق بين قواعد لاهاي لعام
1924 وقواعد اتفاقية هامبورج 1978، وقد سعت الولايات المتحدة من وراء هذه
القواعد إلى استحداث قواعد تحكم النقل البحري تتلاءم مع الممارسات الحديثة في قطاع
النقل البحري.

William Tetley, Marine Cargo Claims, 4 Ed., 2008. available at:
<http://www.mcgill.ca/maritimelaw/mcc4th/>

(2) وهذا ما أكدته الاتفاقية في ديباجتها، حيث جاء فيها:

- Convinced that the adoption of uniform rules to modernize and
harmonize the rules that govern the international carriage of goods
involving a sea leg would enhance legal certainty, improve efficiency
and commercial predictability in the international carriage of goods
and reduce legal obstacles to the flow of international trade among all
States. Believing that the adoption of uniform rules to govern
international contracts of carriage wholly or partly by sea will
promote legal certainty, improve the efficiency of international
carriage of goods and facilitate new access opportunities for
previously remote parties and markets, thus playing a fundamental
role in promoting trade and economic development, both domestically

والملاحظ على هذه الاتفاقية أنها أقامت مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض، حيث اكتفت المادة (1/17) أن يثبت الضرر أن ما لحق بضاعته من ضرر قد وقع خلال فترة مسؤولية الناقل عن سلامة البضائع كما أوضحته الاتفاقية، أي أن يثبت علاقة السببية بين الضرر ونشاط الناقل. من ناحيتها مكنت الفقرة (2) من المادة ذاتها الناقل دفع مسؤوليته من خلال إثبات عدم صدور خطأ من جانبه أو من جانب تابعيه⁽³⁾.

and internationally, Noting that shippers and carriers do not have the benefit of a binding and balanced universal regime to support the operation of contracts of carriage involving various modes of transport.

United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, United nations commission on international trade law, United nations publication Sales No. E.09.V.9, Vienna, 2009, p 1; M. Fehmi Ulgener, Obligations and Liabilities of the Carrier, Chapter 5, Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2011, p139.

(3) تقضي المادة (1/17) من اتفاقية روتردام بأن: " يسأل الناقل عن خسارة البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا تمكن المدعي من إثبات أن الخسارة أو التلف أو أي حادث آخر قد وقع خلال الفترة التي تكون البضائع فيها في حراسة الناقل". كما تقضي المادة (4/17) من الاتفاقية ذاتها بأنه: " بصرف النظر عما ورد بالفقرة رقم (3) من الاتفاقية، يكون الناقل مسؤولاً عن كل أو جزء من الهلاك أو التلف أو التأخير، في الحالات التالية:

أ- إذا أثبت المدعي أن خطأ الناقل أو أحد تابعيه قد أسهم في وقوع أحد الأحداث التي يعتمد عليه الناقل لإعفاء نفسه من المسؤولية.

ب- إذا أثبت المدعي أن الحدث الذي وقع غير مدرج ضمن الأحداث المبينة في الفقرة (3) من هذه المادة، وأنه قد ساهم في الخسارة أو الضرر أو التأخير، وأن الناقل غير =قادر على إثبات أن خطأه أو خطأ أحد تابعيه المشار إليهم في المادة (8) من الاتفاقية لم يسهم في وقوع الحادثة.

- أيضاً تقضي المادة (5/17) بأن يكون الناقل مسؤولاً بالإضافة لما ورد في الفقرة (3) عن كل أو جزء من الهلاك أو التلف أو التأخير، وذلك في الحالات التالية:

أ- إذا أثبت المدعي أن الهلاك أو التلف أو التأخير تسبب فيه أو أسهم فيه:
- عدم صلاحية السفينة للإبحار.

- إن السفينة غير مجهزة بطاقم كفاء، أو أن المؤن والمعدات فيها غير كافية.

- إن أماكن حفظ البضائع في السفينة أو الحاويات غير صالحة أو ملائمة أو آمنة لاستقبال أو حفظ البضائع.

ب- الناقل غير قادر على إثبات:

- وقوع حدث من الأحداث المشار إليها في الفقرة الخامسة (أ).

- أنه توخي الحرص الكافي وفق المادة (14) من الاتفاقية.

وعلى صعيد آخر، قامت الفقرة (3) من المادة ذاتها بسرد حالات إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة تحققها دون أن يكلف بإثبات عدم صدور خطأ من جانبه، لكن قامت الفقرة (4) بإعطاء المضرور الحق في إقامة مسؤولية الناقل حتى في حالة توافر إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية، وذلك بإثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه⁽⁴⁾. كما قامت الفقرة (5) منها بسرد صور لأخطاء الناقل التي يمكن أن يعتمد عليها المضرور لإقامة مسؤوليته.

ويمكن القول بأن هذه الاتفاقية قد تبنت أساسين لمسؤولية الناقل:
الأول/ قائم على الخطأ المفترض، حيث إن مجرد وقوع الضرر بالبضائع خلال فترة مسؤولية الناقل عن سلامتها، يفترض معه أن السبب في ذلك يعود لخطئه، كما يمكن للناقل رغم ذلك أن يتخلص من مسؤوليته بإثبات عدم صدور خطأ من جانبه.

الثاني/ قائم على الخطأ واجب الإثبات، حيث يستطيع الشاحن في حالة تحقق أحد حالات إعفاء الناقل من المسؤولية أن يقيم مسؤوليته بإثبات خطأ الناقل رغم ذلك.

والملاحظ على هذه الاتفاقية أنها سعت من خلال هذا التنظيم إلى تحقيق أكبر قدر من التوازن بين مصالح الأطراف الشاحن والناقل، من خلال تبني فكرة ما يمكن لنا أن نطلق عليه " المسؤولية النسبية للناقل"، فمجرد قيام مسؤولية الناقل لوقوع الضرر خلال فترة مسؤوليته عن سلامة البضائع ليست نهائية أو مطلقة، بل يملك أن يدفعها بإثبات عدم صدور خطأ من جانبه. كما أن تحقق حالة من

(4) نصت الاتفاقية على أنه: " يعفى الناقل من المسؤولية المبينة بالفقرة الأولى إذا أثبت أن الهلاك أو التأخير يعود لأحد الأسباب التالية: (أ) حوادث القضاء والقدر. (ب) مخاطر أو حوادث البحر، أو مخاطر الملاحة الأخرى. (ت) الحرب والأعمال العدائية، أو الصراع المسلح أو القرصنة أو الإرهاب أو أعمال الشغب أو الاضطرابات. (ث) قيود الحجر الصحي والعوائق التي تقيمها السلطات العامة أو الحكومة، بما في ذلك الاعتقال أو الاحتجاز أو الاستيقاف، وغيرها من أعمال الضبط التي لا يتسبب فيها الناقل. (ج) حريق السفينة. (ح) العيوب الخفية التي يصعب اكتشافها ببذل عناية معقولة. (خ) خطأ أو إهمال الشاحن أو أي شخص يقوم مقامه. (ع) أعمال التحميل أو المناولة أو الرص أو التفريغ، ما لم يثبت أن الناقل قد قام بهذه الأعمال نيابة عن الشاحن. (غ) حدوث نقص في حجم أو وزن البضائع أو غيرها من الأضرار الناجمة عن وجود عيوب متأصلة في البضائع. (ص) وجود نقص أو خلل في التغليف ما لم يتم بمعرفة الناقل. (ض) إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح في البحر. (س) التدابير المعقولة لتجنب أو محاولة تجنب أضرار البيئة. (ش) الأعمال التي يقوم بها الناقل والتي حددتها المادتين (15)، (16) من الاتفاقية.

حالات إعفاء الناقل من المسؤولية ليس مطلقاً، حيث يملك الشاحن رغم ذلك إقامة مسؤوليته بإثبات خطئه.

ويبدو لنا أن الأساس الذي تبنته اتفاقية روتردام لا يتناسب مع طبيعة حوادث القرصنة، فمن غير المقبول تمكين الناقل من دفع مسؤوليته عن أضرار القرصنة بمجرد إثبات عدم صدور خطأ من جانبه أو من جانب تابعيه، بل كان الأولى معاملة الناقل معاملة أكثر تشدداً من ذلك، من خلال اشتراط إثبات السبب الأجنبي للتخلص من مسؤوليته، بالنظر إلى أن الشاحن طرف ضعيف في مواجهة الناقل الذي يفوقه في الخبرة الفنية، والذي ينتظر منه بذل همة عالية تتناسب مع خبرته الفنية وسيطرته على كافة الأدوات الفنية اللازمة لتسيير الرحلة البحرية. من ناحية أخرى، استفاضت الاتفاقية في تعداد أسباب دفع الناقل مسؤوليته، وجعلت القرصنة أحد هذه الأسباب، وعندما أرادت أن تخفف من هذا الكم الهائل من أسباب الإعفاء من المسؤولية كلفت الشاحن أن يثبت خطأ الناقل، رغم صعوبة هذا الأمر خاصة في حوادث القرصنة، التي غالباً ما تقع في أعالي البحار بعيداً عن سمع وبصر الشاحن، ومن ثم يصعب عليه إثباتها.

والجدير بالذكر أن الاتفاقية قد عالجت نوعين من حالات المسؤولية، أحدهما المسؤولية الكاملة، وذلك إذا ثبت أن الحادثة قد وقعت فقط بسبب خطأ الناقل، بما يجعله يتحمل كامل المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالضائع. والأخرى هي حالة المسؤولية الجزئية للناقل حيث يتحمل الناقل فقط جزء من المسؤولية، وذلك إذا ثبت أن خطأه أو خطأ تابعيه قد أسهم بصورة جزئية في إحداث الضرر⁽⁵⁾. ومن ثم يمكن للشاحن أن يثبت فقط مساهمة خطأ الناقل في وقوع الحادثة أو تهيئة الفرصة لوقوعها، وفي المقابل يجب على الناقل لنفي مسؤوليته أن يثبت عدم إسهام خطأه في حدوث الضرر، ويتحمل الناقل كامل المسؤولية إذا فشل في إثبات عدم إسهام خطئه في وقوع الحادثة⁽⁶⁾.

(5) راجع في ذلك:

(Rotterdam- article 17-8): "When the carrier is relieved of part of its liability pursuant to this article, the carrier is liable only for that part of the loss, damage or delay that is attributable to the event or circumstance for which it is liable pursuant to this article".

(6) ومثال على ذلك لو فرض أن شحنة من الفاكهة قد وصلت إلى ميناء التفريغ وهي غير صالحة للاستهلاك الأدمي، مما دفع سلطات الميناء إلى إعدامها، وقد تبين أن عدم صلاحيتها مرجعه إلى أن جني هذه الفاكهة قد تم قبل الشحن بمدة زمنية كبيرة، أضيف

ويتضح مما سبق وجود تباين بين موقف كل من القانون المصري واتفاقية هامبورج وروتردام في تحديد أساس مسؤولية الناقل البحري، فالقانون المصري يقيمها على أساس قرينة المسؤولية، أما اتفاقية هامبورج فهي تقيمها على أساس قرينة الخطأ، أما اتفاقية روتردام فقد أسست هذه المسؤولية على أساس الخطأ ووجب الإثبات.

ثانياً/ دفع الناقل مسؤوليته عن أضرار القرصنة وفق اتفاقية روتردام: تعكس القراءة الأولية لنصوص اتفاقية روتردام أنها تعاملت مع حادثة القرصنة على أنها إحدى حالات إعفاء الناقل من المسؤولية، بمعنى أنه بمجرد ثبوت نسبة الضرر الذي لحق البضائع إلى حادثة القرصنة فإن هذا كاف في حد ذاته لإخلاء ساحة الناقل، دون أن يكون مكلفاً بإثبات عدم صدور خطأ من جانبه أو من جانب أحد تابعيه. ولا يبقى أمام المضرور من سبيل سوى إثبات خطأ الناقل وارتباطه مع القرصنة بعلاقة سببية.

والسؤال الذي يثور في هذا الصدد، يتعلق بمدى إمكانية قيام الناقل بدفع مسؤوليته عن حادثة القرصنة بعد أن يتمكن المضرور من إثبات خطئه أو خطأ أحد تابعيه؟

الملاحظ بعد مطالعة ما جاء في اتفاقية روتردام أنها لم تتعرض للإجابة الصريحة عن هذا التساؤل، الأمر الذي قد يعكس حلين لهذا التساؤل: الأول/ أن تكون الاتفاقية قد اعتبرت أن تمكن المضرور من إثبات خطأ الناقل كاف لجعل مسؤوليته مطلقة ونهائية عن حادثة القرصنة، ومن ثم لا يملك بعدها أن يدفع مسؤوليته بأي وسيلة.

الثاني/ أن تكون الاتفاقية قد قصدت من هذا السكوت نقل عبء الإثبات على عاتق الناقل، بحيث لا يملك أن يدفع مسؤوليته، ليس فقط بإثبات عدم صدور خطأ من جانبه، لأن الشاحن قد أثبت هذا الخطأ بالفعل، ولكن بإثبات السبب الأجنبي. ويبدو لنا: أن التفسير الأول هو الأقرب إلى المنطق وإلى مقصود الاتفاقية، فالأخيرة عندما عدت حالات إعفاء الناقل من المسؤولية (والتي من بينها القرصنة) كانت تنظر إليها على أنها من قبيل السبب الأجنبي، ومن ثم إذا ما تمكن المضرور من إثبات خطأ الناقل رغم ذلك، فلا مجال للحديث عن محاولة

لذلك أن توقف أجهزة التبريد عن العمل فترة طويلة، ففي هذه الحالة يعد خطأ الناقل مسهم بجزء في وقوع الحادث.

الناقل التخلص من مسؤوليته بإعادة إثبات السبب الأجنبي، وأن القول بغير ذلك سوف يفتح باباً لا يغلق من الإثبات المتبادل بين الطرفين. من ناحية أخرى طبقاً لقاعدة ألا ينسب لساكت قول، لا يمكن افتراض أن الاتفاقية قصدت نقل عبء الإثبات على عاتق الناقل.

وبناء عليه يمكن لنا القول بأن الناقل البحري وفق اتفاقية روتردام لا يمكن له أن يدفع مسؤوليته عنها إذا ما تمكن الناقل من إثبات خطئه.

وكما سبق أن ذكرنا، أجازت اتفاقية روتردام إقامة مسؤولية الناقل عن جزء فقط من الأضرار التي تقع للبضائع، متى ثبت أن هذا الجزء فقط قد نجم عن خطأ الناقل، ولا يسأل عن باقي الأضرار التي لم يتسبب فيها بخطئه. وارتباطاً بذلك، أجازت الاتفاقية للناقل عندما يسعى لنفي مسؤوليته عن أضرار حادثة القرصنة أن يثبت عدم صدور خطأ من جانبه، أو أن هذا الخطأ لم يتسبب فيما وقع من ضرر⁽⁷⁾.

رأينا الخاص:

يمكن لنا تقييم موقف اتفاقية روتردام فيما يتعلق بالأساس الذي تبنته وكيفية دفع المسؤولية طبقاً لها من خلال التعرض لأمرين، وذلك على التفصيل التالي :

- خصوصية موقف اتفاقية روتردام من حادثة القرصنة:

الملاحظ على موقف اتفاقية روتردام أنها لم تعالج مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضائع المسؤول عنها على أثر وقوع حادثة القرصنة بنص خاص، ولكنها من ناحية أخرى نظرت لحادثة القرصنة علي أنها من أسباب إعفاء الناقل من مسؤوليته عما يلحق بالبضائع من أضرار. لكن هذا يجب ألا يفهم منه أن الشاحن لن يتمكن من إقامة مسؤولية الناقل عن هذه الحادثة وفق اتفاقية روتردام، لكنه يمكنه إقامة مسؤوليته رغم ذلك، إذا ما تمكن من إثبات أن هذه الحادثة قد وقعت نتيجة خطأ الناقل أو أحد تابعيه، كما لو أثبت عدم صلاحية السفينة للإبحار، أو أن السفينة غير مجهزة بطاقم كفاء، أو أن المون والمعدات فيها غير كافية (كأجهزة الأمن والدفاع)، أو أن أماكن حفظ البضائع في السفينة أو الحاويات غير صالحة أو ملائمة أو آمنة لاستقبال أو حفظ أو نقل البضائع.

(7) تقضي المادة (6/17) من الاتفاقية بأنه عندما يعفى الناقل من جزء من المسؤولية المقررة في هذه المادة، يكون مسؤولاً فقط عن الجزء من الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يكون قد تسبب فيه.

ويستحضر موقف اتفاقية روتردام هذا موقف القانون الفرنسي المؤيد من قبل القضاء، حيث إنه جعل من الحوادث البحرية سبباً يعفى على أثره الناقل من المسؤولية، لكن القضاء لم يكن يمكنه من الاستفادة بهذا الإعفاء إلا إذا أثبت أن هذه الحوادث لم يكن من المتوقع حدوثها، وكان من العسير دفعها(8).

صفوة القول، إن اتفاقية روتردام لم تنظر لحادثة القرصنة على أنها سبباً يمكن علي أساسه إعفاء الناقل من المسؤولية عما يلحق البضائع من أضرار بصورة مطلقة، ولكن جعلتها سبباً للإعفاء فقط إذا ما ظهرت بمظهر السبب الأجنبي، الأمر الذي يعني إمكانية مسائلة الناقل عن الأضرار الناتجة عن هذه الحادثة متى ثبت أن الناقل توقع أو كان في إمكانه توقع حدوثها ولم يتخذ رغم ذلك التدابير الكافية لمنع وقوعها أو أضرارها، أو أنه لم يتوقع حدوثها، لكن كان في مقدوره دفعها وتلاشي أضرارها، وقصر أو أهمل في التعامل معها على النحو الذي أدى إلي الإضرار بالبضائع.

- صعوبات قيام مسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة وفق اتفاقية روتردام: يتضح من خلال العرض السابق أن الأساس الذي تبنته اتفاقية روتردام لمسؤولية الناقل عن حادثة القرصنة لا يراعي مصلحة المضرور، يتزامن ذلك مع ما تشهده الأوساط القانونية من سيادة مبدأ يتمثل في ضرورة حصول المضرور من حوادث الإرهاب بصورة عامة والقرصنة بصورة خاصة على تعويض عادل ومناسب، وفي وقت ملائم من وقوع الضرر(9).

وتتجلى أهم صور هذه الصعوبات فيما يلي:

1- ليس من الملائم لاتفاقية دولية بهذه الحادثة أن تنظر لحادثة القرصنة على أنها من قبيل السبب الأجنبي الذي يمكن للناقل أن يتخلص من مسؤوليته عن تعويض الأضرار المستحقة على أثرها، وذلك بعد ما شهدته النقل البحري من تطور هائل، خاصة على صعيد التجهيزات الأمنية، ووسائل الاتصال بأجهزة الأمن المختلفة، ومن ثم لم يكن من الجائز أن تنظر الاتفاقية لحادثة القرصنة على أنها من قبيل حالات إعفاء الناقل من المسؤولية.

(8) راجع في ذلك:

Bertrand SABADIE, La faute nautique :un cas excepte en perte de sens, op. cit, p 115.

(9) راجع في ذلك:

M. Bernhard A. Koch, indemniser les victims de terrorisme, op. cit, p 3.

2- صعوبة قيام المضرور بإثبات خطأ الناقل في حادثة القرصنة، حيث يعجز عليه غالبًا إثبات الظروف التي وقعت فيها هذه الحادثة ومن قام بارتكابها، نظرًا لوقوعها في الغالب في أعالي البحار بعيدًا عن سمعه وبصره. من ناحية أخرى يصعب عليه إثبات نسبة هذه الحادثة إلى خطأ الناقل، نظرًا لارتباط وقوعها بالالتزامات الأمنية للناقل⁽¹⁰⁾، وهو أمر يجعل إثبات خطأ الناقل عنه هو درب من دروب المستحيل من الناحية العملية.

3- إن الاتفاقية قد تعاملت مع الناقل والشاحن كأنهما طرفين متساويين فألقت بعبء الإثبات على عاتق كل منهما دون مراعاة الاختلافات الكبيرة بينهما، فالناقل طرف قوى يملك كافة أدوات الإثبات، في حين أن الشاحن طرف ضعيف، أولى بالحماية. الأصل أن الناقل ضامن لسلامة البضائع وليس فقط مكلف ببذل عناية للحفاظ عليها والأمر علي هذا النحو من شأنه أن يفقد اتفاقية روتردام — من وجهة نظرنا — حيادها المفترض، حيث إنها أظهرت تحيزًا واضحًا لصالح الناقل البحري، وذلك علي حساب مصلحة المضرور الأولي بالحماية خاصة في حوادث القرصنة.

والجدير بالذكر، أن الناقل في حالة استعانتته بأفراد أمن على متن السفينة لتأمينها أثناء رحلتها، فإنه سوف يسأل عن الأضرار التي تصيب الأفراد أو البضائع الموجودة على متن السفينة بسبب الأخطاء التي تقع منهم في تأمين السفينة، وهذا ما صرحت به المادة (1/15) من قانون مكافحة القرصنة القبرصي، والتي أكدت مسؤولية الناقل عن تعويض هذه الأضرار في مواجهة الأفراد وأصحاب البضائع⁽¹¹⁾.

(10) راجع في ذلك:

Necmettin Akten, Shipping accidents: a serious threat for marine environment, op.cit, p 271; John King, The security of merchant shipping, op. cit, p 240.

(11) راجع في ذلك:

“The ship's operator has the obligation to pay compensation to the persons on board the ship for damage they may suffer due to the fault or negligence of the private ship security company or of the private ship security guards or of any of the other persons employed by the private ship security company who were on board with the permission of the master of the ship, where the damage arose due to the concurrent fault or negligence of the ship's

ويفهم من هذا النص أنه قد أقام مسؤولية الناقل على أساس قاعدة مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه، فالناقل هو المسؤول الأول عن سلامة كل من على متن السفينة، وأنه في حالة استعانتة بأفراد أمن متخصصين للعمل على متن السفينة فهم يعملون لحسابه وتحت رقابته وإشرافه، ومن ثم يسأل الناقل شخصياً عن أخطائهم التي سببت ضرراً، مادام ذلك قد وقع خلال فترة قيامهم بتأدية مهام عملهم أو بمناسبةها.

ويبدو لنا رغم منطقيته هذا النص، إلا أنه يحمل شيئاً من التعارض مع ما تواترت عليه الاتفاقيات الدولية (كاتفاقية هامبورج لسنة 1976). فهذه الاتفاقيات تقرر إعفاء الناقل من المسؤولية إذا ثبت أن الضرر قد وقع بمناسبة قيامه بعمليات إنقاذ الأرواح والأموال، وذلك على عكس ما عليه قانون القرصنة القبرصي الذي قرر مسؤولية الناقل عن أخطاء وإهمال أفراد الأمن رغم أن المتوقع أن هذه الأخطاء ستكون بسبب سعيهم لإنقاذ الأرواح والأموال الموجودة على متن السفينة. لكن رغم هذا التعارض، فنحن نؤيد موقف القانون القبرصي في هذا الخصوص، لأن فكرة الأمن لا تقتصر فقط على دفع الأذى الموجه من قبل الآخرين، ولكن يمتد ليشمل حرص القائم بالأمن على ألا يتسبب نشاطه في الإضرار بالشخص أو الشيء محل الحماية، كما أن هذا الموقف (الذي قد يبدو متشدداً) من شأنه أن يزيد من حرص الناقل وأفراد الأمن على بذل أقصى ما يمكنهم بذله لتحقيق أمن السفينة، لذلك نتفق مع تقرير مسؤولية الناقل عن أخطاء أو إهمال أفراد الأمن في حادثة القرصنة.

- مدى مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب العاملين على متن السفينة على أثر حادثة القرصنة:

مما لا شك فيه أن أضرار القرصنة ليست مقصورة فقط على البضائع أو الأشخاص المرتبطين مع الناقل بعقد نقل، ولكنها ستطال أيضاً العاملين على متن السفينة من ربان وبحارة وأفراد أمن، الأمر الذي يثير التساؤل حول مدى مسؤولية الناقل عن هذه الأضرار؟

operator, or of the master of the ship or of the ship's personnel".
The protection of Cyprus ships against acts of piracy and other
unlawful acts law of- 2012, law 77-(1), (article 15-1).

والملاحظ أن الاتفاقيات الدولية المعنية بشؤون النقل البحري (هامبورج روتردام) غاب عنها نص يجيب عن هذا التساؤل. لكن هذا لم يمنع قانون مكافحة القرصنة القبرصي من معالجة هذا الأمر، حيث جاء في نص المادة (2/15) منه ما يفيد مسؤولية الناقل عن تعويض الأضرار التي تصيب أفراد الأمن العاملين على متن السفينة والتي تقع بسبب خطأه أو إهماله.

ويعكس هذا النص بشكل واضح الاعتراف بمسؤولية الناقل تجاه أفراد الأمن إذا ما أصيبوا بأضرار على أثر وقوع حادثة القرصنة، لكن الظاهر من هذا النص أنه أسس مسؤولية الناقل على أساس الخطأ، وعلى الرغم من أن النص لم يفصح عن طبيعة هذا الخطأ، وما إذا كان خطأ مفترضا أم واجب الإثبات، إلا أن شواهد النص يمكن أن يستدل منها على أن المقصود هو الخطأ واجب الإثبات، حيث إنه ميز بين الخطأ والإهمال في مسؤولية الناقل، الأمر الذي قد يبدو لنا أنه بمثابة تمييز بين الخطأ الإرادي وغير الإرادي للناقل، وهو الأمر الذي يحتاج إلى إثبات من قبل المضرور.

من ناحية أخرى، على الرغم من أن هذا النص قد عالج فقط مسؤولية الناقل تجاه أفراد الأمن، ولم يتعرض صراحة لمسؤوليته تجاه باقي العاملين على متن السفينة، فإنه ليس هناك ما يمنع من سريان حكم أفراد الأمن عليهم بطريق القياس.

وتعود الحكمة من تقرير مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق العاملين على متن السفينة إلى في حالة وقوع حادثة القرصنة إلى أنه ملتزم بتأمينهم وحمايتهم، من خلال تزويد السفينة بكافة أدوات الحماية اللازمة، وتزويدهم بأحدث المعدات الفنية والتقنية التي يحتاجون إليها، ومن ثم إذا ثبت خطؤه وتقصيره في مراعاة هذه التدابير مما تسبب في الأضرار بالعاملين على متن السفينة فإنه يسأل عن تعويضهم عما لحق بهم.

ويمكن لنا أن نفهم منطقية موقف القانون القبرصي من جعل مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق العاملين على متن السفينة مؤسسة على الخطأ واجب الإثبات، حيث إنهم يعملون على متن السفينة، ويمكن لهم بسهولة إثبات خطأ الناقل بخصوص هذه الحوادث.

المبحث الثاني

أحكام تعويض المضرور من حادثة القرصنة

مما لا شك فيه أن محور ارتكاز الحديث عن قواعد المسؤولية بصورة عامة هو التزام المسؤول بتعويض الضرر. وتزداد أهمية الأمر إذا ما تعلق بمسؤولية الناقل البحري عن أضرار القرصنة، وذلك للأسباب التالية⁽¹²⁾:

1. انشغال التشريعات الدولية والوطنية بالتصدي للقرصنة البحرية عن طريق التركيز على إجراءات الملاحقة الأمنية وتقرير المسؤولية الجنائية لمرتكبي هذه الأفعال وتغليظ العقوبات عليهم⁽¹³⁾، رغم عدم جدوى هذا الأمر كثيرًا بالنسبة لأصحاب البضائع المضرورين، حيث إن ما يشغلهم في الغالب هو الحصول على تعويض يجبر الأضرار التي لحقت ببضائعهم.
 2. تشهد التقارير الأمنية بأن معظم القرصنة ممن لا مأوى لهم ولا مال، الأمر الذي يقلل من جدوى الرجوع على هؤلاء بالتعويض عن الأضرار التي تسببوا فيها، ويدعو من ناحية أخرى للتساؤل عن أحكام التزام الناقل بتعويض المضرورين من هذه الأفعال، خاصة إذا ما ثبت إخلال الناقل بضمان سلامة البضائع، كأن قصر في اتخاذ التدابير اللازمة لتأمينها.
 3. صعوبة إقرار المسؤولية الكاملة للناقل عن أضرار حوادث القرصنة في كافة الحالات، حيث إن الناقل هو المضرور الأول من مثل هذه الحوادث، الأمر الذي يجب معه مراعاة ذلك، من خلال تحديد مسؤوليته عن التعويض بمبلغ محدد يمثل الحد الأقصى لمسؤولية الناقل، حيث إن القول بالمسؤولية الكاملة من شأنه العزوف عن ممارسة عمليات النقل البحري، ومن ثم الإضرار بحركة التجارة الدولية بأسرها.
- وإذا كان الناقل البحري ملتزمًا بضمان سلامة البضائع المشحونة، فإنه متى ثبتت مسؤوليته عن الأضرار التي لحقت بالبضائع بسبب حوادث القرصنة فالأصل أنه يسأل عن تعويض هذه الأضرار، سواء كانت مادية أم أدبية، مع ملاحظة أنه لكون هذه المسؤولية تعاقدية فالناقل لا يسأل إلا عن الأضرار

(12) راجع في ذلك:

Pierre chichkine , terrorisme et droit maritime , op. cit, p 43.

(13) راجع في ذلك:

Ibid, p 28.

المتوقعة وقت إبرام عقد النقل، ما لم يكن إخلال الناقل بتنفيذ الالتزام بضمان السلامة يعود إلي غشه أو خطئه الجسيم.

والأصل التزام الناقل بتعويض كافة الأضرار التي لحقت بالبضائع من جراء حوادث القرصنة، لكن التشريعات القانونية على الصعيد الوطني والدولي رأّت ضرورة إحداث توازن بين المصالح المختلفة لكل من الناقل والشاحن، فقررت مسؤولية الناقل عن الأضرار التي لحقت بالبضائع وعدم جواز الاتفاق علي إعفائه منها، ولكنها في الوقت ذاته قررت جعل هذه المسؤولية محدودة بحدود معينة، بحيث لا يلتزم الناقل بأكثر منها وذلك بشروط معينة. كما قررت في الوقت ذاته جعل هذه المسؤولية مطلقة في حالات أخرى، وذلك على التفصيل التالي:

المطلب الأول

التعويض المستحق من الناقل عن أضرار القرصنة

يمكن أن يسأل الناقل في مواجهة صاحب البضائع المضروب عن التعويض في حدود مبلغ معين، أو يسأل بصورة مطلقة عن كامل مبلغ التعويض المستحق، وذلك على التفصيل التالي:

1/ التعويض المحدود عن أضرار القرصنة:

تقوم فكرة التعويض المحدود على وضع حد أقصى للمبلغ الملتزم الناقل بدفعه عند قيام مسؤوليته عن حادثة القرصنة. وتجد هذه الفكرة أصلها في نظام الترك المتعارف عليه في القانون البحري، الذي كان يجيز للناقل أن يحدد مسؤوليته بترك السفينة والأجرة للدائنين في حالات معينة. لكن هذا النظام قد شهد تطوراً، من خلال تحديد مبلغ معين يمثل الحد الأقصى لمسؤولية الناقل عن الحوادث البحرية. ويختلف التعويض المحدود بالمعنى السابق عن الشرط الجزائي، حيث يلتزم الشاحن في حالة التعويض المحدود بإثبات مقدار الضرر الذي أصابه. ويقف وراء تبرير تبني نظام التعويض المحدود عن أضرار القرصنة العديد من الاعتبارات، أهمها⁽¹⁴⁾:

- إن حوادث القرصنة قد تؤدي إلى تحطم السفينة أو غرقها أو جنوحها، فإذا ما تقرر رغم ذلك المسؤولية المطلقة للناقل ودفع مبالغ التعويض كاملة، فإن ذلك حتماً سوف يأخذ بناصيته إلى هاوية الإفلاس على أثر ضخامة الخسائر الناتجة عن مثل هذه الحوادث، بما يضر ليس فقط بمصالح الناقل، بل بمصالح المجتمع بأسره، وذلك في ظل ما تقوم به شركات النقل من خدمات مهمة لهذا المجتمع، باعتبارها الرافد الأول للتجارة الدولية.
- يشكل التأمين ضد حوادث القرصنة أهمية كبرى، سواء بالنسبة للناقل المسؤول أم الشاحن المضروب، نظراً لدور شركات التأمين في تغطية الأضرار الناتجة عن هذه الحوادث، بدفع التعويضات للمضروبين

(14) ديجي أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، بند 101، ص 259.

المستحقة عن الناقل المنكوب⁽¹⁵⁾. ولن يتسنى للتأمين لعب هذا الدور إذا ما كانت مسؤولية الناقل مطلقة، حيث سيصعب علي شركات التأمين تقدير حجم المخاطر التي قد تتعرض لها السفينة أثناء رحلتها البحرية، كما سيصعب عليها بالتبعية تقدير المبالغ اللازمة لتغطية هذه المخاطر. لكن إذا كانت مسؤولية الناقل عن هذه الأضرار محدودة، فإن شركات التأمين ستتمكن من تقدير نسبة المبالغ اللازمة لتغطية المخاطر، ومن ثم لن تجد ما يمنع قبول التأمين ضد هذه الحوادث.

■ إن تحديد مسؤولية الناقل بحدود معينة خاصة إذا ما تم إقراره من قبل اتفاقية دولية له أهمية عملية كبيرة، تتمثل في توحيد المعاملة أيًا ما كان مكان وقوع حادثة القرصنة، ومن ثم تجنب الخضوع للقوانين الوطنية، التي تتباين حلولها ومواقفها في خصوص هذا الأمر.

وفي ضوء هذه الاعتبارات تتأكد أهمية الحديث عن أحكام التعويض المحدود للناقل عن أضرار القرصنة، وذلك طبقًا لما قرره قانون التجارة البحري المصري والاتفاقيات الدولية في هذا الشأن، ثم التعرض لكيفية حساب مقدار التعويض المستحق، وذلك على التفصيل التالي:

(أ) التعويض القانوني عن أضرار القرصنة:

يلاحظ على مجموع النصوص المنظمة للمسؤولية المحدودة للناقل البحري⁽¹⁶⁾ أنها لم تتضمن حكمًا خاصًا بحوادث القرصنة، ولعل هذا الأمر له التعويض بما

(15) د. خالد مصطفى فهمي، تعويض المضرورين من الأعمال الإرهابية، مرجع سابق، ص 195.

(16) ففي قانون التجارة البحري المصري نصت المادة (223) على: " تحدد المسؤولية أيًا كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي، أي الحدين أعلى". وإذا جمعت الطرود أو الوحدات في حاويات وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية عد كل منها طردًا أو وحدة مستقلة فيما =يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسؤولية، وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه هلكت أو تلفت اعتبرت طردًا أو وحدة مستقلة". نصت أيضًا المادة (3/240) على أنه: " لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الفقرة (1) من المادة 223 من هذا القانون". وفي اتفاقية هامبورج فقد نص البند (أ) من الفقرة الأولى من المادة السادسة من اتفاقية هامبورج على " تحدد مسؤولية الناقل وفقًا لأحكام المادة الخامسة عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو 2.5 وحدة حسابية عن كل كيلو جرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف أيهما أكبر". وفي اتفاقية روتردام فقد نظمت المادة (59) من

أن الأضرار التي تصيب البضائع على أثر حادثة القرصنة لا تتميز بطابع خاص حتى يفرد لها حكما خاصا. كما أن القانون المصري واتفاقيتي هامبورج وروتterdam قد عالجا كافة صور الأضرار المتصور أن تلحق بالبضائع (هلاك، تلف، تأخير)، وذلك أيًا ما كانت نوع الحادثة.

وبناء عليه لا مجال للتقدير الجزافي للتعويض المستحق عن حادثة القرصنة من خلال تقدير قيمة التعويض في ضوء نسبة الضرر، فالناقل ملتزم بالتعويض بما لا يجاوز الحد الأقصى المقرر، وحتى ولو كان الضرر يتجاوز هذا الحد. فإذا ما تمكن الشاحن من إثبات حجم ما لحقه من ضرر فإن أمره لن يخرج عن فروض ثلاثة:

- أن يكون الضرر أكبر من الحد الأقصى للتعويض، فإن الشاحن لن يحصل إلا على الحد الأقصى فقط.
- إذا كان الضرر مساو للحد الأقصى للتعويض، فإن الشاحن سوف يحصل على هذا الحد.
- أن يكون مقدار الضرر أقل من الحد الأقصى للتعويض، فإن الشاحن سوف يحصل على تعويض يعادل ما أصابه من ضرر، ولا يحق له المطالبة بالحد الأقصى للتعويض في هذه الحال.

وقد أشارت المادة (3/59) من اتفاقية روتردام إلي أن المقصود بالوحدة الحسابية بأنها عبارة عن حق السحب الخاص حسب تعريف صندوق النقد الدولي، ويتم تحويل المبالغ المحددة في الاتفاقية إلى العملة الوطنية في تاريخ الحكم أو القرار أو التاريخ المتفق عليه. ويتم تحديد حق السحب الخاص بالنسبة للدول التي ليست عضوا في صندوق النقد الدولي في ضوء القواعد المقررة في هذه الدولة.

ويلاحظ أن التحديد المقرر لمبالغ التعويض المستحقة متعلق بالنظام العام، فلا يمكن الاتفاق على إنقاص مبلغ التعويض عن المبلغ المقرر قانونًا، وإلا كان مثل

الاتفاقية الأحكام الخاصة بحدود مسؤولية الناقل، حيث قضت بأنه " مع مراعاة ما قضت به المادتين (60، 61) من الاتفاقية يكون الناقل مسؤول عن الإخلال بالتزاماته المقررة في الاتفاقية في حدود 875 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو 3 وحدات حسابية عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضائع المشحونة موضوع النزاع أيهما أكبر، كل ذلك ما لم يكن الشاحن قد أعلن الناقل بقيمة البضائع، وتم إدراج ذلك في العقد، أو تم الاتفاق على حدود أكبر للمسؤولية مما هو مقرر في نص الاتفاقية".

هذا الاتفاق باطلا، ويعد كأن لم يكن، ويظل العقد صحيحا. لكن ليس هناك ما يمنع من إمكانية الاتفاق على رفع الحد الأقصى المقرر مراعاة لمصلحة الشاحن. وبناء عليه لا تختلف قواعد التعويض القانوني الملتزم به الناقل في حادثة القرصنة عن القواعد العامة.

(ب) التعويض الاتفاقي عن أضرار القرصنة:

إذا كان ما سبق ذكره كان يتعلق بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل، فإن التساؤل يثور بخصوص مدى إمكانية اتفاق الناقل مع الشاحن على تعديل هذه الحدود بما يتناسب مع المخاطر الاستثنائية للقرصنة؟

الأصل أن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري من النظام العام، ومن ثم تقع كافة الاتفاقات التي تتم بين الناقل والشاحن حول تعديل القواعد السابقة باطلة، ويجب على المحكمة أن تعمل ما قرره القانون في هذا الصدد بصرف النظر عن ما تم الاتفاق عليه. ومع ذلك يجب التفرقة بين فرضين:

الأول/ إذا كان الاتفاق على أن يكون الحد الأقصى للتعويض أقل من الحد الذي قرره القانون، وكان هذا الاتفاق قد تم قبل وقوع حادثة القرصنة، حيث يقع مثل هذا الاتفاق باطلا لمخالفته صريح نص المادة (236). لكن إذا ثبت أن مثل هذا الاتفاق قد تم بعد وقوع الحادثة، فإن هذا الاتفاق صحيحا مرتباً لآثاره.

الثاني/ إذا كان الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل بأكثر من الحد الأقصى الذي قرره القانون، فإن هذا الاتفاق يعد صحيحا وناظرا ومرتباً لآثاره، حيث منحت المادة (237) من قانون التجارة البحري للناقل الحق في أن ينزل عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات المقررة له كما يجوز له أن يزيد من مسؤوليته والتزاماته بشرط أن يذكر هذا الاتفاق في سند الشحن. ويعد مثل هذا الاتفاق صحيحا ومرتباً لآثاره، يستوي أن يكون قد تم قبل وقوع حادثة القرصنة أو بعدها. وتعد مثل هذه الاتفاقات منطقية، فالأخذ بالمسؤولية المحدودة مقرر في الأصل لمصلحة الناقل، ومن ثم يملك أن يتنازل عنه باتفاق يرفع من خلاله حدود مسؤوليته عن تعويض الأضرار الناجمة حوادث القرصنة. وقد أكدت محكمة النقض هذا المعنى بخصوص أحد حوادث النقل الجوي، حيث قضت بأنه: " إذا كانت المادة (22) من اتفاقية وارسو قد وضعت حداً أقصى لمسؤولية الناقل عن الأمتعة أو البضائع مقدارها 250 فرنكا عن كل كيلو جرام، إلا أن النص في المادة الثالثة والعشرين في الاتفاقية ذاتها يدل على أنها قد أجازت بمفهوم المخالفة

كل شرط يهدف إلى تشديد مسؤولية الناقل أو تقدير حد أعلى للتعويض على الحد المقرر من الاتفاقية".

وبناء عليه يمكن للشاحن أن يعقد اتفاقاً مع الناقل يقرر من خلاله تشديد مسؤوليته من خلال رفع الحد الأقصى للتعويض عما هو مقرر في نصوص القانون في حالة وقوع القرصنة، وذلك إذا ما رأى الشاحن أن ذلك يحقق مصلحة خاصة له، كما لو أراد حث الناقل على اتخاذ كافة التدابير الأمنية اللازمة لضمان سلامة البضائع ضد حوادث القرصنة.

ويلاحظ أن مثل هذه الاتفاقات عديمة الأثر تجاه الناقل الفعلي، حيث إنه ليس طرفاً في الاتفاق الذي تم بين الشاحن والناقل المتعاقد، كل ذلك ما لم يقبل الناقل الفعلي هذا الاتفاق صراحة، حيث يجب عليه الالتزام به.

ويرى جانب من الفقه⁽¹⁷⁾ أنه لا يجوز للشاحن أن يطلب من الناقل رفع قيمة التعويض نظير أداء أجره إضافية في حالة حوادث القرصنة.

ونحن من جانبنا لا نرى ما يمنع إمكانية قيام الناقل بطلب أجره إضافية في حالة طلب الشاحن رفع الحد الأقصى للتعويض، وذلك لأن قبول الناقل ممارسة النقل في ظروف خطيرة يغلب عليها احتمالات وقوع القرصنة يتطلب منه استعدادات أمنية خاصة وتكاليف تزيد عن المقرر في الرحلات العادية، فإذا ما طلب الشاحن رغم كل ذلك رفع الحد الأقصى للتعويض، فلا أقل من أن يطلب الناقل هو الآخر بأجره إضافية. ويرى جانب من الفقه - نتفق معه - أن الناقل يمكنه رغم وجود اتفاق في العقد على تحديد مقدار التعويض أن يطلب بتطبيق القيود القانونية، وذلك بعد قيامه بالتنبيه على الطرف الآخر بالخضوع لهذه القيود قبل انتهاء مدة العقد، وبعد قبول الطرف الآخر لها صراحة⁽¹⁸⁾.

2/ التعويض الكامل عن أضرار القرصنة في حالة الخطأ الإرادي أو الإهمال الجسيم:

الأصل أن تحديد مسؤولية الناقل هي ميزة منحت له للتخفيف من حدة المسؤولية الواقعة على عاتقه خاصة في الحوادث التي يغلب عليها مخاطر

(17) ديجي أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، بند 109، ص 279.

(18) راجع في ذلك:

F. Letacq, responsabilite des transporteurs routiers et reparation des dommages, op. cit, p6.

الهلاك كالإرهاب والقرصنة. ولما كان الأمر يتعلق بميزة فإن الاستفادة منها مرهون بحسن نية الناقل، بحيث إذا ما تبين أنه قد خرج عن مقتضيات حسن النية، بأن شاب سلوكه غش أو إهمال جسيم تسبب في الإضرار بالبضائع، فإنه لا مجال لاستفادته من ميزة تحديد المسؤولية، ومن ثم يسأل عن التعويض الكامل.

وقد شهد تعريف الخطأ الإرادي (willful misconduct) بوصفه أساساً لمسؤولية الناقل تطوراً كبيراً انعكس على مضمونه، فقد كان يعرف في بادئ الأمر تعريفاً يقربه من الغش، حيث كان يشترط لتحققه توافر نية الإضرار لدى الناقل، ولا يكتفي فقط بإرادة الفعل، لذلك كان يعرف بأنه عبارة عن: " اتجاه إرادة الناقل إلى إحداث الضرر " (19). كما عرف أيضاً بأنه عبارة عن: " فعل أو امتناع من جانب الناقل أو أحد تابعيه وذلك بقصد إحداث ضرر، أو برعونة مقرونة بإدراك أن الضرر قد يترتب عليها" (20).

وقد وجه النقد لهذه التعريفات على أساس أن هناك فرقا بين الخطأ الإرادي والغش، فالأخير يقوم على قصد القيام بالفعل وقصد تحقق الضرر، أما الخطأ الإرادي يكتفي بشأنه مجرد إرادة الفعل دون إرادة الضرر. فالخطأ الإرادي وإن كان يدل على وجود تقصير شديد من قبل المخطئ يبرر تشديد مسؤوليته، إلا أن هذا التقصير وإن عظم يجب ألا يتجاوز حدود الإهمال، وينصرف إلى قصد وقوع الضرر (21).

ولعل في هذه التفرقة ما يخدم تأسيس مسؤولية الناقل البحري عن أضرار القرصنة بناء على فكرة الخطأ الإرادي، حيث يصعب القول بأن الناقل كان يريد من وراء ما قام به من نشاط ووقوع حادثة القرصنة وما يصاحبها من أضرار، فهذا سوف يعني أنه لن يسأل عن هذه الأضرار إلا إذا ثبتت مسؤوليته الجنائية عن هذه الحادثة، وهذا فرض يصعب تصوره من الناحية العملية، لأنه المضرور الأول منها، ومن غير المتصور أن يساهم في إلحاق الضرر لنفسه.

(19) د. محمد السعيد رشدي، الخطأ غير المغتفر، مطبوعات جامعة الكويت، الطبعة الأولى، 1995، ص 63.

(20) د. يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، بند 119، ص 301.
(21) ولعل هذا ما يميز الخطأ في مجال المسؤولية المدنية عنه في مجال المسؤولية الجنائية، حيث إن الأخيرة تقوم على توافر القصد الجنائي الذي تعكسه انصراف الإرادة لتحقيق النتيجة الإجرامية.

وقد ذهب جانب من الفقه الألماني(22) للقول: بأنه يكفي لتحقق الخطأ الإرادي اتجاه إرادة الناقل إلى الفعل المادي، حتى ولو لم تنصرف نيته إلى إحداث الضرر، نتيجة أنه أساء التوقع، أو توقع الضرر، ولكن هذا التوقع لم يكف لمنعه من مباشرة الفعل.

وفي محاولة لسلوك طريق وسط، ذهب الفقه الفرنسي: إلى أن الخطأ الإرادي للناقل يتحقق لمجرد توقعه حدوث الضرر، حتى ولو لم تتجه إرادته بصورة مباشرة إلي إحداثه(23).

هذا وقد سعت محكمة النقض الفرنسية إلي تبني مفهومًا موسعًا لفكرة الخطأ الإرادي، حيث عرفته بأنه عبارة عن: رفض الناقل عمدًا تنفيذ التزاماته العقدية، ولو لم يكن يقصد بذلك الإضرار بالعائد الآخر(24).

ويعاب على هذا التعريف أنه حصر خطأ الناقل فقط في حالات الإخلال بتنفيذ الالتزامات العقدية فقط، رغم أن خطأ الناقل يتحقق حتى ولو كان إخلاله بتنفيذ التزام غير عقدي مفروضًا عليه من قبل القواعد العامة للقانون.

وعرف الخطأ الإرادي للناقل في القانون الأمريكي بأنه عبارة عن: كل من الأفعال العمدية أو أعمال عدم الاكتراث التي تقع دون مبالاة بالنتائج(25). وعرف أيضًا بأنه عبارة عن: " فعل أو امتناع عن فعل يتم بصورة إرادوية، يعلم معه الفاعل باحتمال وقوع الضرر، أو لا يعلم باحتمال وقوع الضرر نتيجة عدم اكترائه بوقوعه" (26).

(22) راجع في ذلك:

Christian Jung, The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, op. cit, p130

(23) راجع في ذلك:

Kelly Compton Grems, punitive damages under the Warsaw convention: revisiting the drafters intent, the American university law review, Vol. (41:141),1992, p149.

(24) راجع في ذلك:

Comedi francaise, cour de cassation, chamber civile 1, publie au bulletin, du 4 fevrier.

(25) د. ثروت أنيس الأسيوطي: مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 592.

(26) راجع في ذلك:

Bertrand SABADIE, La faute nautique :un cas excepte en perte de sens, op.cit, p 122.

وعلى هدي التعريفات السابقة يبدو لنا تعريف الخطأ الإرادي للناقل في حوادث القرصنة بأنه عبارة عن تقصير متعمد (عدم تنفيذ أحد الالتزامات العقدية أو غير العقدية) يقع من الناقل بناء على فعل أو امتناع عن فعل، مع علمه باحتمال وقوع الضرر وعدم اكترائه لذلك، دون تعمد تحقق الضرر.

ويتشابه مفهوم الخطأ الإرادي بالمعني السابق مع فكرة الخطأ الجسيم المعروفة في القانون الألماني⁽²⁷⁾، والتي تعرف بأنها عبارة عن: "ترك الاحتياط عن دفع ضرر متوقع"⁽²⁸⁾. كما يعرف أيضاً بأنها عبارة عن: فعل أو امتناع عن فعل يقع بسبب استهتار الناقل، مع علمه باحتمال وقوع الضرر وفق ما ترجحه الظروف⁽²⁹⁾.

أيضاً يتشابه مضمون الخطأ الإرادي ومضمون الخطأ غير المغتفر في القانون الفرنسي (faute inexcusable)، والذي يعرف بأنه عبارة عن: فعل إرادي يقترفه الناقل عن وعى بخطورة الفعل، أو وجوب الوعي بذلك في ضوء الظروف المحيطة، مع عدم توافر سبب من أسباب الإباحة⁽³⁰⁾.

وعلى هدي التعريفات السابقة يظهر التمييز بين قبول القرصنة وإرادتها، فعند توافر الإرادة يتحقق الخطأ العمدي، وهذا يتطلب توقع النتائج الضارة وتوافر الرغبة في تحققها. أما قبول المخاطر ففيه توقع الضرر، ولكن لا توجد رغبة في تحققه⁽³¹⁾.

(27) ويرى الأستاذ الدكتور الأسبوتي أنه لا يوجد تطابق بين فكرتي العمد والخطأ الجسيم (قانون ألماني وفرنسي) وفكرة "willful misconduct" (أنجلوأمريكي)، لأن أخف صور الأخير هو عدم الاكتراث يتطلب أن يكون الفعل إرادى، وأن ينطوي سلوك الفاعل على عدم مبالاة بالنتائج، وهذا لا يتوافر في الخطأ الجسيم.

(28) د. محمد حسين على الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية - القاهرة، 1410-1990، ص161.

(29) راجع في ذلك:

Christian Jung, The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, op. cit, p 160.

(30) د. محمد حسين على الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص161.

(31) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، المرجع السابق، ص 245.

وتتأسس فكرة الخطأ الإرادي للناقل بالمفهوم السابق على عنصرين: الأول، اتجاه الإرادة لارتكاب فعل ما أو الامتناع عن أداء واجب معين. والثاني، وجود وعي لدى مرتكب الفعل أو الامتناع بالنتائج الضارة المحتملة⁽³²⁾.

هذا وقد نصت المادة (1/241) من قانون التجارة البحري المصري علي حرمان الناقل من تحديد المسؤولية إذا ما ثبت أن الضرر الذي وقع كان بسبب فعله أو امتناعه بقصد إحداث الضرر، أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث، ويسري ذات الحكم على تابع الناقل.

ويجسد النص السابق بالتعاون مع نص المادة (223) من قانون التجارة البحري) نظرة القانون المصري لفكرة تحديد مسؤولية الناقل عن أضرار حادثة القرصنة، وذلك باعتبارها ميزة له أن يستفيد منها مادام قد راعى مقتضيات حسن النية في تنفيذ التزاماته، أما إذا ما تبين أن الناقل قد خرج عن مقتضيات حسن النية، وقام بسوء سلوك إرادي فإنه يحرم من هذه الميزة.

وكما سبق أن ذكرنا، يسأل الناقل وفق أحكام القانون المصري عن أضرار حادثة القرصنة البحري إذا ما ثبت خطؤه الإرادي بالمفهوم السابق، ليس هذا فحسب، بل إن الناقل يسأل في حالة خطئه الإرادي أو إهماله الجسيم عن التعويض الكامل، أي لا يمكنه في هذه الحالة الاستفادة من فكرة تحديد المسؤولية⁽³³⁾.

وعلى الرغم من أن الاتفاقيات الدولية قد تبنت فكرة الغش بوصفها أساساً لإطلاق مسؤولية الناقل عن الحوادث البحرية، فإنها لم تستخدم مصطلح الغش صراحة، ولكنها عبرت عنه "بانصراف إرادة الناقل إلى ارتكاب فعل أو امتناع عن فعل مصحوب بالعلم التام بأن من شأن ذلك حصول الضرر، مع الإقبال رغم ذلك على ارتكابه"، وقد كان مرد ذلك إلى أن مصطلح الغش ليس له مرادف في القانون الأنجلوأمريكي، مما دعا إلى التعبير عنه بالعبارة السابقة⁽³⁴⁾.

(32) د. يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، بند 117، ص 298.
(33) راجع: د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، مرجع سابق، بند 214، ص 305. د. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، بند 122، ص 189.
(34) راجع في ذلك: د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، مرجع سابق، بند 214، ص 305.

والخطأ الإرادي أو الإهمال الجسيم لا يفترض في حق الناقل، حيث يقع على الشاحن عبء إثباته وذلك حتى ولو كانت مسؤولية الناقل مفترضة.

وقد أدرك المشرع المصري صعوبة قيام الشاحن بإثبات الخطأ الإرادي أو الإهمال الجسيم للناقل، لذلك نظم المشرع قرائن يمكن أن يعتمد عليها الشاحن لإثبات انصراف نية الناقل إلى إحداثه. فقد نصت المادة (241) أنه: " يفترض اتجاه قصد الناقل إلى إحداث الضرر في الحالتين الآتيتين:

(أ) إذا أصدر سند شحن خال من التحفظات، رغم توافر الأسباب الداعية إلى ذكرها في سند الشحن، وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية.

(ب) إذا شحنت البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها في عنابر السفينة.

وبتوافر أيًا من الفرضين السابقين يحرم الناقل من التمسك بتحديد مسؤوليته، بحيث يتحمل التعويض الكامل عن كل ما لحق البضائع من أضرار على أثر حادثة الإرهاب البحري.

ويري البعض⁽³⁵⁾ أن هذه القرائن قاطعة في الدلالة على انصراف قصد الناقل إلى إحداث الضرر، بما لا يجوز معه للناقل نفي هذه القرينة بإثبات العكس.

ونحن من جانبنا لا نتفق مع هذا الفقه، ونري أن الصياغة التي ظهر عليها النص السابق لا تفيد في اعتبار القرينة قاطعة غير قابلة لإثبات العكس، فهي لم تتضمن عبارات تفيد عدم جواز إثبات غير ذلك، ومن ثم يمكن للناقل إثبات عكس القرينة السابقة، بأنه لم يصدر عنه خطأ، أو أن خطأه غير إرادي، وذلك حتى يستفيد من تحديد المسؤولية. ويجب ملاحظة أن قيام الناقل بإثبات عدم صدور خطأ من جانبه، أو أن خطأه غير إرادي لا يحول دون قيام مسؤوليته عن أضرار القرصنة، حيث إن مسؤوليته طبقًا للقانون المصري مفترضة، ومن ثم سعيه لهذا الإثبات ينحصر في الرغبة في الاستفادة من تحديد المسؤولية عن التعويض فقط.

ويبدو لنا عدم كفاية القرائن التي تبناها المشرع بخصوص الأضرار الناجمة عن حوادث القرصنة، وكان من المتعين إضافة قرائن أخرى تدل على الخطأ الإرادي للناقل، كعدم كفاية التدابير الأمنية المتخذة من الناقل قبل وأثناء الرحلة

(35) راجع في ذلك: د. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، بند 122، ص 190.

البحرية، نظرًا لصعوبة قيام الشاحن بإثبات الخطأ الإرادي للناقل في حوادث القرصنة.

وأما عن اتفاقية هامبورج فلم تتضمن نصًا خاصًا ينظم مسؤولية الناقل عن التعويض الكامل عن أضرار الإرهاب البحري، ولكنها تضمنت نصوصًا تنظم حالات المسؤولية عن التعويض الكامل بصورة عامة.

فقد نصت الفقرة الأولى من المادة الثامنة من الاتفاقية على أنه: " لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة (6) إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير، أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير".

وتعود حكمة النص السابق لذات ما قرره قانون التجارة البحرية المصري، حيث يحرم الناقل من تحديد المسؤولية إذا ما ثبت خطأه الإرادي أو إهماله الجسيم.

أيضًا حرصت اتفاقية هامبورج على تنظيم قرائن يمكن للشاحن الاعتماد عليها لتقرير مسؤوليته عن التعويض الكامل عن أضرار القرصنة. حيث نصت المادة (4/9) على أن يسأل الناقل عن التعويض الكامل في حالة قيامه بشحن بضائع على سطح السفينة بالمخالفة لشروط العقد. أيضًا نصت المادة (4/17) على مسؤوليته الكاملة في حالة إصدار سند شحن خال من التحفظات مقابل خطاب ضمان بقصد الأضرار بالغير.

ويلاحظ على موقف كل من القانون المصري واتفاقية هامبورج أنها حصرا حرمان الناقل من تحديد مسؤوليته فقط على حالة صدور فعل أو امتناع يصدر منه هو فقط، أما ما يصدر عن تابعيه من أفعال فإنها لا تحول دون إمكانية تمسكه بتحديد مسؤوليته، ولو بلغت هذه الأفعال حد العمد.

ويعد غياب نص صريح يحرم الناقل من تحديد مسؤوليته، ويقرر مسؤوليته المطلقة عن أضرار حادثة القرصنة في حالة وقوع خطأ إرادي من تابعيه مما يؤخذ على كل من القانون المصري واتفاقية هامبورج، وذلك بالمقارنة لما عليه الحال في اتفاقية وارسو للنقل الجوي، حيث نصت المادة (1/25) من هذه الاتفاقية على أنه: " ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد عن غشه أو من خطأ يراه قانون

المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش" ، كما تنص المادة (2/25) على أنه: " يحرم الناقل من هذا الحق إذا أحدث الضرر في نفس الظروف أحد تابعيه في أثناء تأديته لأعمال وظيفته".

وقد دعا هذا الأمر البعض إلى القول بأن موقف كلا من القانون المصري واتفاقية هامبورج في هذا الخصوص من شأنه إهدار كل قيمة للاستثناء الوارد على تحديد المسؤولية، حيث لا يتصور وقوع الخطأ الإرادي إلا من تابعي الناقل، حيث غالباً ما لا يباشر الناقل عملية النقل بنفسه، وإن كان البعض يرى أنه مما يخفف من غلواء ذلك ما سمحت به الاتفاقية من إمكانية قيام الناقل بالاتفاق مع الشاحن على تجاوز حدود المسؤولية المقررة في الاتفاقية⁽³⁶⁾.

وأما عن اتفاقية روتردام فقد نصت المادة (1/61) على أنه: " لا يجوز للناقل ولا لأي شخص من المشار إليهم في المادة(18) من الاتفاقية الاستفادة من أحكام تحديد المسؤولية المقررة في المادة (59) أو المقررة في عقد النقل، إذا ما أثبت المدعي أن الهلاك ناتج عن إخلال الناقل بأحد التزاماته المقررة في الاتفاقية، والتي تعود إلى فعله أو امتناعه الذي يمثل إهمالاً من جانبه، مع علمه بأن مثل هذه الأضرار كان من المرجح وقوعها.

وطبقاً لنص المادة (2/61) لا يحق للناقل ولا لأي شخص من المذكورين في المادة (18) الاستفادة من أحكام تحديد المسؤولية على النحو المقرر في المادة (60)، وذلك إذا ما أثبت المدعي أن التأخير يعود إلى فعل أو امتناع المدعى عليه الذي يمثل إهمال من جانبه، مع علمه بأن مثل هذه الأضرار كان من المرجح وقوعها.

والملاحظ أنه على الرغم من أن اتفاقية روتردام قد تبنت فكرة التعويض الكامل بناء على الخطأ الإرادي والإهمال الجسيم كما جاء في القانون المصري واتفاقية هامبورج، فإنها ألقت بعبء الإثبات على عاتق الشاحن ووضعت له عدة قرائن يمكنه الاعتماد عليها لإثبات خطأ الناقل. فاتفاقية روتردام قد بالغت في حماية الناقلين على حساب الشاحنين في حوادث القرصنة، بداية من تأسيس مسؤولية الناقل على أساس فكرة الخطأ واجب الإثبات، مروراً بتقيد مسؤوليته الكاملة عن هذه الحوادث بإثبات خطئه الإرادي أو إهماله الجسيم. والتي تتسم

(36) راجع في ذلك: د. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، بند 128، ص 202.

بصعوبة الإثبات، بالنظر إلي ما تخلفه من تدمير يتسبب في صعوبة الوقوف بدقة على سبب ما لحق البضائع من أضرار، يأتي هذا في ظل ضعف قدرات الشاحن وإمكانياته على إثبات خطأ الناقل في حوادث القرصنة.

المطلب الثاني

مدى مسؤولية جهة التأمين عن تعويض أضرار القرصنة البحرية

ما من شك في أهمية الدور الذي يلعبه التأمين لتغطية الأضرار الناجمة عن الحوادث البحرية بشكل عام، وذلك لمساعدة الناقل في دفع التعويضات المستحقة عن هذه الحوادث، فالناقل مهما بلغت قدراته المالية لن يتمكن من دفع التعويضات المستحقة بمفرده بصورة كاملة⁽³⁷⁾. وقد زادت أهمية هذا الأمر في

(37) راجع:

Pierre chichkine , terrorisme et droit maritime , op. cit, p 32.
- ويعتبر التأمين البحري من أقدم أنواع التأمين بشكل عام، حيث يعود تاريخ نشأته إلى قانون التجار " Lex "mercatoria" ويعود الظهور الأول لقانون التأمين لعام 1906، الذي تم خلاله تقنين السوابق والأعراف السابقة على صدره في مجال التأمين.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني 2014 (233)

الأونة الأخيرة بسبب ما تبناه القضاء من تشدد في مسؤولية الناقل البحري على أثر الاستخدام المفرط للتكنولوجيا في تسيير حركة السفن وتشغيل الموانئ⁽³⁸⁾.
ومما لاشك فيه أن ظهور اتجاهات قوية لتقرير مسؤولية الناقل البحري عن أضرار القرصنة من شأنه أن يثير التساؤل عن مدى إمكانية تقرير مسؤولية جهة التأمين من خلال اختصاصها في دعوى مسؤولية الناقل عن تعويض هذه الأضرار.

ويقتضي الحديث عن هذا الأمر التعرض لصعوبات التأمين ضد مخاطر القرصنة، وموقف التشريعات من مسؤولية جهة التأمين عن تغطية هذه المخاطر، وذلك على التفصيل التالي:

1) مشاكل التأمين ضد مخاطر القرصنة البحرية:

يواجه التأمين ضد مخاطر القرصنة بالعديد من المشاكل، التي دفعت بالعديد من التشريعات إلى العزوف عن قبول التأمين ضد هذه المخاطر، ودفعت بالبعض الآخر إلى قبوله على استحياء، والتي من أهمها⁽³⁹⁾:

(أ) صعوبة الوقوف على تعريف محدد للقرصنة البحرية، والذي يعود في الأساس لتباين مواقف الدول والاتفاقيات الدولية حول ربط وقوعها بشروط معينة كارتكابها لأغراض خاصة أو اشتراط ارتكابها في أعالي البحار. من ناحية أخرى وجود بعض التعريفات التي تخلط بين القرصنة وبعض الصور المشابهة لها مثل الإرهاب البحري، الأمر الذي يتسبب في تباين موقف الدول من قبول التأمين ضد هذه المخاطر.

(ب) إن بعض القوانين الوطنية لا تغطي مخاطر القرصنة إلا إذا وقعت داخل المياه الإقليمية، لكن إذا وقعت في المياه الدولية فإن التأمين لا يشملها. يأتي هذا الحكم على الرغم من أن معظم قوانين التأمين (كقانون التأمين الفرنسي) تنظر للسفينة التي تحمل علم دولة ما على أنها جزء من إقليم هذه الدولة، إلا أنه

Stella sakellaridou, Maritime insurance & piracy, Athens Greece, 2009, p4.

(38) راجع في ذلك:

Pierre chichkine , terrorisme et droit maritime , op. cit, p 36.

(39) راجع في ذلك:

Stella sakellaridou, Maritime insurance & piracy, op. cit, p76; Pierre chichkine , terrorisme et droit maritime , op. cit, p39.

بخصوص مخاطر القرصنة على وجه الخصوص يقصر التأمين فقط على الحوادث التي تقع في المياه الإقليمية.

ت) ترى شركات التأمين أنه من الصعب تغطية المخاطر الناتجة عن القرصنة، حيث إن هذه المخاطر غير مستوفاة للشروط والمعايير اللازمة لسريان نظام التأمين عليها. كما أنهم يقولون بأنهم لا يملكون أية بيانات أو معلومات واضحة عن شكل القرصنة الذي يمكن أن يخضع للتأمين، كما أنهم يخشون من أن حجم الخسائر الناجمة عن حوادث القرصنة قد تتجاوز حجم المبالغ المتاحة لدي شركة التأمين.

ث) تذهب شركات التأمين إلى أن القرصنة تختلف عن الكوارث الطبيعية، حيث إن الأولى تسعى إلى التدمير والنهب والاستيلاء كجزء من مؤامرة تهدف إلى إحداث خلل داخل المجتمع بما يجعل من الصعب جدا التنبؤ بنتائجها وعواقبها. أما الكوارث الطبيعية فهي تقع بشكل عشوائي ودون غرض محدد، كما أن نتائجها وعواقبها يمكن التنبؤ بها باستخدام البيانات والأساليب العلمية. يضاف لذلك أن مخاطر القرصنة يقل بشأنها الحافز أو الفرصة لدي المؤمن عليه لاتخاذ التدابير الوقائية اللازمة لمواجهة مخاطر ها.

ج) وأخيراً تجد شركات التأمين صعوبة في تسعير مخاطر القرصنة، خاصة ما يطلق عليها حوادث القرصنة العملاقة "mega-piracy" (40).

وعلى الرغم من المشاكل والصعوبات السابقة فإن شركات التأمين كانت تسعى دائماً إلى صياغة سياسات تأمينية جديدة للتأمين ضد مخاطر القرصنة بصورة

(40) راجع في ذلك:

وتبدو صعوبة تسعير مخاطر القرصنة في تحديد مكان خطر القرصنة (pricing of risk)، حيث يصعب نسبته لدولة معينة، فتسعير مخاطر (وقد قيل منذ سنوات بسيطة كان يحدد في ضوء النطاق الجغرافي على أساس المناطق التي يوجد بها = صراعات قائمة أو حديثة أو على الأقل الأماكن التي بها بعض التوتر. لكن الأمر قد شهد تغيراً، وذلك بسبب أننا نأخذ في الاعتبار المناطق الجغرافية بخصوص مخاطر أقل بكثير، لكن مخاطر القرصنة بطبيعتها غير متوقعة (وقد قيل هذا بأن البحر الأبيض المتوسط قد شهد مخاطر من هذا النوع عام 1985 قبل هجوم (Achille Lauro). وسابقاً كان التسعير يتم على أساس سعر الأساس (base rates) والضرائب الإضافية، وهذا الأخير كان الأقوى، ومنتاسباً مع المخاطر، لكن من اللازم الآن تغيير كل نظم التسعير، ومراجعة فكرة سعر الأساس، وجعلها أكثر مرونة مع نظام الأقساط.

Pierre chichkine , terrorisme et droit maritime , op. cit, p 36.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني 2014 (235)

خاصة ومخاطر الإرهاب بصورة عامة، خاصة بعد وقوع أحداث الحادي عشر من سبتمبر⁽⁴¹⁾.

(2) مدى إمكانية اختصاص شركة التأمين كمدعى عليه في دعوي المسؤولية عن أضرار القرصنة:

لا يوجد في قانون التجارة البحري المصري نص خاص يعالج مسؤولية شركة التأمين عن تعويض أضرار القرصنة البحرية وكذا اتفاقية هامبورج وروتterdam. قديماً وقبل الحرب العالمية الثانية كان الأصل عدم وجود فرق بين مخاطر الحرب وباقي المخاطر الأخرى كالإرهاب والقرصنة فيما يتعلق بجواز التأمين، حيث كانت الحروب في ذلك الوقت منتشرة في أوروبا وكان السلام هو الاستثناء، وكانت مخاطر الحرب المختلفة منتشرة ومختلطة بمخاطر السلم. لكن مع نهاية القرن التاسع عشر، وعلى أثر قلة الحروب والنزاعات المسلحة أصبح خطر الحرب خطراً استثنائياً، وعزفت شركات التأمين علي أثر ذلك عن قبول التأمين ضد مخاطر الحرب والقرصنة⁽⁴²⁾. وفي عام 1937 خصصت شركات التأمين الفرنسية اتفاق خاص لمخاطر النقل عن طريق البحر، وهذا الاتفاق لم يكن يغطي مخاطر الحرب والقرصنة التي تلحق البضائع المنقولة خارج المركبات⁽⁴³⁾.

وقد أقر قانون التأمين الفرنسي رقم (67-522) في المادة (16-176) الصادر في 3 يوليو 1967 هذا الأمر، حيث نص على أن المؤمن لا يضمن المخاطر الناجمة عن:

- (1) الحرب أو الحرب الأهلية، وجميع الأسلحة وأدوات الحرب.
- (2) القرصنة.
- (3) الاعتقال أو الاحتجاز من قبل أية حكومة أو سلطة أخرى.

(41) راجع في ذلك:

M. Bernhard A. Koch, indemniser les victims de terrorisme, op. cit, p8.

(42) راجع:

Claude Pohlit, New Developments in Maritime Security and Their Impact on International Shipping, op. cit, p 32 ; Y.O.M. Nyampong, The Insurance of Aviation War and Terrorism Risks by Specialist War Insurance Markets, Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2013, p73.

(43) راجع في ذلك:

Pierre chichkine , terrorisme et droit maritime , op.cit, p 36.

4) مكافحة الشغب، والاضطرابات ومخاطر الإرهاب. وقد أضافت المادة (176-16) إلى الاستثناءات السابقة المخاطر الناجمة عن الأنشطة النووية.

هذا وقد شهدت المخاطر الناجمة عن حوادث الإرهاب والقرصنة تغييرًا كبيرًا علي أثر كثرة الهجمات الإرهابية التي شهدتها البلاد، والتي كشفت عن عدم ملائمة القوانين السارية لواقع النقل البحري، والبحث عن آلية جديدة للتعامل مع مخاطر الإرهاب والقرصنة. ففي عام 1898 قامت إحدى شركات التأمين البريطانية (شركة لويندز Lloyd's of London) - على أثر تزايد مخاطر القرصنة البحرية، التي انتشرت بشدة خاصة في السواحل الإفريقية- بتمرير قرار مفاده أن المخاطر البحرية يجب أن يتم تقييمها بصورة مستقلة وبسياسات ومعايير تأمينية خاصة. وبناء عليه سمحت بالتأمين ضد مخاطر القرصنة. بمعنى أن التأمين ضد مخاطر القرصنة والإرهاب يجب ألا يتم التعامل معه وفقًا للسياسات التأمينية التقليدية التي يتم من خلالها التعامل مع المخاطر التقليدية⁽⁴⁴⁾.

وقد عمد الاتحاد الأوروبي عام 1983 إلى إبرام اتفاقية لتعويض ضحايا الجرائم العنيفة⁽⁴⁵⁾، والتي دخلت حيز النفاذ في 1 فبراير عام 1988 وقد ألزمت هذه الاتفاقية الدول الأعضاء فيها بتبني نظم قانونية تسمح بتعويض ضحايا الجرائم العنيفة، خاصة القرصنة. وقد نصت الاتفاقية في المادة (3-b) على التزام كل دولة بتعويض المضرور من القرصنة التي ترتكب علي إقليمها، حتى ولو كان الجاني غير معروف، وذلك بشرط أن يكون المضرور ينتمي لجنسية دولة متعاقدة، أو ينتمي لدولة عضو في الاتحاد الأوروبي، وأن يكون مقيمًا في الدولة التي وقعت القرصنة على أراضيها.

وقد صدر علي أثر ذلك في 9 سبتمبر 1986 قانون لتعديل قانون التأمين السابق، حيث خصص الفصل الرابع من هذا القانون للتأمين ضد مخاطر الإرهاب والقرصنة، وهي في الأصل لا تعد من قبيل المخاطر العادية إذا ما

(44) راجع:

Y.O.M. Nyampong, The Insurance of Aviation War and Terrorism Risks by Specialist War Insurance Markets, op. cit, p73.

(45) راجع في ذلك:

The European Convention on the Compensation of Victims, available at: <http://www.coe.int/lportal/web/coe-portal>

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني 2014 (237)

كانت هذه الأعمال قد وقعت لأغراض سياسية أو مرتبطة بحرب أو أعمال تخريب.

وقد ألحق بهذا القانون المادة (126-2)، والتي نصت علي أنه لا يمكن لشركة التأمين أن تقرر إعفاءات أو تقرر حد أقصى للتعويض عن تلك التي قدمتها عن الأضرار المشابهة للأضرار الناشئة عن الإرهاب والقرصنة، ولا تقيّد من التزاماتها بخصوصها.

وينطبق النص السابق علي كافة عقود التأمين الخاصة بالملكيات والأراضي والبحار، سواء التأمين على الحياة أم علي الممتلكات أو المركبات البرية والجوية والبحرية، والتأمين على البضائع.

وفي 23 نوفمبر 1989 كانت شركات التأمين تدرج في عقودها شرطاً يعرف بشرط ضمان الأضرار والخسائر الناجمة عن الإرهاب والقرصنة"،
Guarantee Clause damages and losses resulting from acts of terrorism or attacks حيث كان هذا الضمان يقدم عن أضرار الإرهاب والقرصنة في حالات الحرب.

وطبقاً للقانون السابق حتى يستفيد المؤمن من تحمل شركة التأمين التعويضات المستحقة عن حادثة القرصنة يجب عليه إثبات أن هذه الحادثة هي سبب الضرر. وفي حالة ما إذا كان سبب الضرر غير معروف فإنه يفترض أنه نتج عن حادثة بحرية أو خطر ما غير الحرب، أي أن التأمين يشمل الأضرار الناجمة عن أعمال القرصنة مادامت ليست متعلقة بالحرب. لكن هذا الضمان كان مقصوراً على ما يقع من حوادث على إقليم الدولة أو مياهاها الإقليمية أو مجالها الجوي.

وفي عام 1990 تم تأسيس صندوق تعويض ضحايا الأعمال الإرهابية والقرصنة (FGTI)، حيث يضمن هذا الصندوق تعويضاً كاملاً لضحايا هذه العمليات إذا ما ارتكبت على الأراضي أو في المياه الإقليمية الفرنسية⁽⁴⁶⁾. ويمول هذا الصندوق من ضريبة عقود التأمين على الممتلكات، وتستكمل مواردها من

(46) راجع في ذلك:

le Fonds de garantie pour les victimes d'actes de terrorisme et d'autres infractions, voir <http://www.fgti.fr>

صندوق يمول من حصيلة الأشياء التي تتم مصادرتها من القرصنة، والمطبقة بموجب نص المادة (422-7 من قانون العقوبات الفرنسي)⁽⁴⁷⁾.

هذا وقد كشفت أحداث 11 سبتمبر عن مدى خطورة حوادث الإرهاب، الأمر الذي دعا الحكومة الفرنسية في 28 نوفمبر 2001 إلى إصدار المرسوم بقانون رقم (1337-2001)، الذي عدل من أحكام قانون التأمين، وقضى بإمكانية التأمين ضد مخاطر الإرهاب والقرصنة. وقد سمح هذا التعديل بجواز اتفاق شركة التأمين والمؤمن على أن يكون التأمين في حدود 20% من قيمة المبلغ المستحق عن تأمين الممتلكات (قيمة جسم السفينة والبضائع) بحد أدنى 20 مليون يورو في حالة التأمين على جسم السفينة، و 20% من قيمة الشيء المؤمن عليه أيهما يفضل المؤمن⁽⁴⁸⁾.

ووفق هذا القانون تلتزم شركة التأمين بتغطية التعويضات المستحقة إذا ما ثبت أن القرصنة كانت سبب الضرر. ويتم في هذه الحالة استبعاد المسؤولية الشخصية للناقل، حيث سيحل محلها نظام التأمين الخاص بحوادث الإرهاب والقرصنة والصناديق التعويضات الخاصة (compensation fund).

ومن ناحيته فرض الاتحاد الفرنسي لشركات التأمين مجموعة من الضوابط على شركات التأمين الفرنسية فيما يتعلق بالتأمين ضد مخاطر القرصنة والإرهاب البحري، كان أهمها:

- إن التأمين يجب أن يشتمل على الأضرار التي تلحق الممتلكات المادية والأدوات التكنولوجية.
- مبالغ التأمين عن الأضرار المباشرة والخسائر التشغيلية يجب أن تتجاوز 6 مليون يورو.
- يجب أن يكون الحادث قد وقع في الإقليم الفرنسي، أو في المياه الإقليمية الفرنسية.

(47) راجع:

Committee of experts on terrorism (codexter), Profiles on counter - terrorism capacity, council of Europe, p3, available at: www.coe.int/gmt

(48) راجع في ذلك:

articles R.126-1 and R.126-2 of the française Insurance Code.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني 2014 (239)

والملاحظ أن شركات التأمين الفرنسية قدمت مؤخرًا نوعين من الضمانات لتأمين مخاطر القرصنة والإرهاب البحري، والتي تمثلت في:
الأول: توسيع نطاق الضمان ضد أضرار الإرهاب البحري (وذلك على غرار السلع الدولية)، بحيث يغطي التأمين كافة الحوادث التي تقع من بداية الرحلة وحتى نهايتها، بما في ذلك النقل عن طريق البر.
الثاني: هو النص الصريح على تأمين مخاطر القرصنة التي تقع في المياه الدولية.

وفي المملكة المتحدة عام 1966 قرر المتخصصون في سوق التأمين في لندن أن الاتفاق الذي يتم ما بين الناقل البحري وشركة التأمين لا يشتمل على مخاطر الإرهاب والقرصنة، وإن المخاطر الأخيرة تعد من قبيل مخاطر الحرب. لكن في عام 1970 تزايدت هذه المخاطر، الأمر الذي دفع بشركات التأمين إلى إصدار وثيقة تأمين لتغطية مثل هذه الحوادث، تضمنت الوثيقة بندًا خاصًا يسمى: " War, Hijacking and other perils clause"⁽⁴⁹⁾.

وفي عام 2002 صنفت المملكة المتحدة مخاطر الإرهاب والقرصنة من المخاطر العادية، وذلك على أثر وقوع عدة هجمات من الجيش الأيرلندي، وأنشئت صندوقًا خاصًا لتغطية الأضرار الناجمة عن مثل هذه الهجمات، ممولا من قبل الدولة بموجب قانون إعادة التأمين ضد مخاطر الإرهاب (Reinsurance Acts of Terrorism Act 1993)⁽⁵⁰⁾، والذي حرصت الدولة على تمويله بصورة غير مباشرة.

وفي الولايات المتحدة الأمريكية فقد تم اتباع النهج ذاته المتبع في فرنسا، حيث تم السماح بالتأمين ضد مخاطر الإرهاب والقرصنة دون مخاطر الحرب، حيث تم الاستبعاد الصريح لمخاطر الحرب والحرب الأهلية والأعمال العسكرية والتمرد والأنشطة الحكومية المضادة للأعمال العسكرية واغتصاب السلطة من المخاطر التي يمكن التأمين عليها، ولم يرد ذكر للمخاطر الإرهابية ضمن هذه

(49) ديجي أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، بند 130، ص 321.
(50) راجع في ذلك:

Reinsurance (Acts of Terrorism) Act 1993, available at:
http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1993/18/pdfs/ukpga_19930018_en.pdf

المخاطر، وذلك باعتبارها من المخاطر العادية. وفي عام 2002 صدر قانون التأمين ضد مخاطر الإرهاب (TRIA)، وذلك في أعقاب هجمات الحادي عشر من سبتمبر، وقد أشرط هذا القانون لتغطية التعويضات المستحقة عن حوادث الإرهاب والقرصنة ما يلي⁽⁵¹⁾:

- أن يكون هناك عمل من أعمال العنف الذي يشكل خطرًا على حياة البشر أو الممتلكات أو البنية التحتية.
 - يشترط تحقق النتائج الضارة داخل الولايات المتحدة الأمريكية، وذلك باستثناء الاعتداءات الإرهابية التي تتم ضد الطائرات أو السفن أو مقر البعثات الدبلوماسية الأمريكية.
- ويلاحظ إن القانون الأمريكي قد سجل خطوة للأمام عن نظيره الفرنسي، حيث سمح بتغطية أضرار حوادث القرصنة والإرهاب البحري إذا ما وقعت خارج المياه الإقليمية الأمريكية، وذلك عكس ما عليه الحال في القانون الفرنسي، الأمر الذي يظهر جدوى التأمين وفاعليته، حيث إن غالبية هذه الحوادث تقع في أعالي البحار بعيدًا عن سيطرة الدول.
- وبالإضافة إلى شركات التأمين ظهرت نوادي تعمل على تغطية الرسوم والمصاريف الناتجة عن مخاطر الإرهاب والقرصنة، والتي لا تغطيها شركات التأمين (Protection & Indemnity Clubs) كما تهتم بتغطية المخاطر المستحدثة، وهي تشمل الأضرار التي تلحق السفينة والبضائع والأشخاص، ويرتبط تحديد المبلغ المستحق بقيمة السفينة، وحدود مسؤولية شركة التأمين عن تغطية المخاطر التي تلحق بالسفينة⁽⁵²⁾.
- وبناء عليه يري بعض الفقه⁽⁵³⁾ ضرورة إعادة النظر في مبدأ التأمين ضد مخاطر الإرهاب البحري والقرصنة بشكل كامل، وذلك من خلال:

(51) راجع في ذلك:

Terrorism Risk Insurance Act, available at:

<http://terrorism.uslegal.com/terrorism-risk-insurance-act/>

(52) راجع في ذلك:

International Group of P&I clubs, available at:

<http://www.igpandi.org/>

(53) راجع في ذلك:

Pierre chichkine , terrorisme et droit maritime , op.cit, p 42.

1/الوقوف بدقة على تعريف للقرصنة، وذلك للتخفيف على المؤمن عليه من الآثار الضارة للاعتداءات العشوائية أو المقصودة، والتي قد تستبعد مبدأ التأمين.

2/ ضرورة تشجيع الحكومة على ضرورة التدخل لتأمين المخاطر الناجمة عن حوادث الإرهاب البحري والقرصنة، ولا يترك الأمر فقط لشركات التأمين.

وقد حظي هذا الأمر باهتمام واسع النطاق لدى العديد من الدول خاصة في الولايات المتحدة الأمريكية منذ عام 1962 والتي سعت منذ هذا الوقت إلي تشكيل لجنة تضم منظمات ومندوبين عن شركات النقل، وقد انتهت اللجنة إلى ضرورة أن يكون التأمين ضد مخاطر الإرهاب البحري والقرصنة إجباريًا.

وقد سعت شركات النقل إلى توسعة نطاق التأمين، حيث قررت جعله يشتمل علي مخاطر الحرب في مناطق معينة بموجب اتفاق خاص مع شركات التأمين، على أن يتم دفع قسط إضافي نظير التأمين ضد هذه المخاطر، حيث يتم عمليا نقل التكلفة الإضافية لمالك البضائع، مع العلم أنه في بعض الحالات النادرة لا يتم فرض قسط إضافي إذا كانت السفينة تمارس نشاطها عادة في طرق تكثر فيها حوادث القرصنة، حيث يصعب وضع آلية منضبطة في هذه الحالة لتقدير القسط الإضافي المستحق⁽⁵⁴⁾.

وتقوم شركات التأمين في بعض الأحوال بدفع الفدية التي قد يطلبها القراصنة للإفراج عما تحت أيديهم كشكل من أشكال المصروفات العامة التي تقوم بها الشركة، وقد أظهرت الممارسة العملية قيام شركات التأمين بدفع هذه الفدية⁽⁵⁵⁾

(54) راجع في ذلك:

Piracy – the insurance implications, Marine Practice, 2011 Marsh Ltd, available at:

<http://www.igpandi.org/downloadables/piracy/news/Marsh%20Piracy%20implications.pdf>

(55) ويجب ملاحظة أن العديد من الدول (كالولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي) تعترض على مسألة دفع الفدية للقراصنة، بسبب أن هذه الأموال تستخدم لتمويل

دون أن تعلن عن حجم المصروفات العامة بصورة رسمية⁽⁵⁶⁾. وتلجأ شركات التأمين لدفع الفدية لأنها ترى أنها أفضل من دفع التعويضات المستحقة بسبب هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها، حيث عادة ما تشمل الفدية الإفراج عن السفينة بالإضافة للبضائع المحملة عليها.

ويتم الإعلان عن متوسط المصروفات لأشخاص غير الناقل، مثل مالك البضائع وكل من له مصلحة مالية في وصول البضائع آمنة.

وبناء عليه لصاحب البضائع المضرور أن يقيم دعوي المسؤولية لتعويض الأضرار الناجمة عن حوادث القرصنة ويختصم فيها الناقل وشركة التأمين، فكل منهما ملتزم بالتعويض، وذلك على سبيل التضامن، حيث يفترض في العلاقة بينهما، باعتبار أننا بصدد مسألة تجارية التضامن فيها مفترض، ولا يحتاج لاتفاق خاص. لكن يجب ملاحظة أن مسؤولية شركة التأمين مرتبطة بقيام مسؤولية الناقل، وفي ذلك قضت محكمة النقض المصرية بأنه: "متى كان اختصاص شركة التأمين أمام محكمة الموضوع مبناه وثيقة التأمين المعقودة بينها كمؤمنة وبين الناقل المؤمن له، على أن تضمن شركة التأمين بموجبها أداء مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل إذا ما ثبتت مسؤوليته قبل الغير عن الحادثة بتعويض الضرر الناشئ عنه"⁽⁵⁷⁾.

الإرهاب، الأمر الذي قد يعرض الناقل وشركة لخطر التأمين للملاحقة القضائية، الأمر الذي يجب معه الحصول على المشورة القانونية السليمة قبل التعامل مع القرصنة.
Ibid.

(56) Ibid.
(57) نقض مدني، جلسة 1966/3/15، مجموعة أحكام محكمة النقض، س 17، العدد الثاني، ص 585.

المطلب الثالث

التزامات الناقل في حالة احتجاز السفينة من قبل القراصنة

أولاً/ حكم قيام الناقل بدفع فدية للقراصنة للإفراج عن السفينة وحمولتها:

مما لا شك فيه أن القراصنة يسعون من وراء اختطاف السفينة واحتجازها الحصول على فدية مقابل الإفراج عنها وعن البضائع المحملة على متنها، خاصة وأن هذا الحل قد يراه الكثيرون يمثل طريقاً وسطاً للأطراف المختلفة، بعيداً عن الإضرار بالسفينة وحمولتها.

ويثير هذا الأمر بداية التساؤل حول مدى مشروعية قيام الناقل بدفع الفدية المطلوبة للقراصنة؟

الملاحظ أن العديد من الدول خاصة الولايات المتحدة الأمريكية تحظر دفع الفدية للقراصنة خشية وقوعها في أيدي الجماعات الإرهابية، فيعد ذلك تمويلاً غير مباشر لهم، لذلك تفرض عليهم ضرورة التأكد من أن القراصنة لا ينتمون للمنظمات الإرهابية المدرجة على القائمة المعدة من قبل وزير الخارجية الأمريكي، وهذا ما أكده قانون العقوبات الأمريكي صراحة (Title 18 of the U.S.A criminal code &2339B)، حيث قرر هذا القانون أن قيام الناقل بدفع الفدية لأحد القراصنة التابعين لإحدى المنظمات الإرهابية سيجعله يسأل جنائياً عن ذلك وفق أحكام قانون باتريوت (The Patriot Act). من ناحية أخرى قام الرئيس الأمريكي عام 2010 بإعداد قائمة بأسماء القراصنة الصوماليين الذين حصلوا على فدية⁽⁵⁸⁾.

(58) راجع:

Neil Klein, Maritime and transport law, The Cruise Industry – Tales from Davy Jones' Locker Wednesday, October 8th 2010, p5.

والملاحظ على ما سبق أنه لا يوجد حظر صريح بدفع فدية للقراصنة، وأن الهدف الأساس هو منع وصول أموال الفدية للمنظمات الإرهابية. لكن هذا لم يمنع الولايات المتحدة من فرض بعض العقوبات على الناقل الذي يقوم بدفع فدية للقراصنة، كان أهمها: حظر التعامل مع السفينة التي كانت تحت أيدي القراصنة وتم دفع فدية لتحريرها، وتجميد أصول أصحاب السفن المسجلة لدى الولايات المتحدة الأمريكية⁽⁵⁹⁾.

وقد وجد لهذا الاتجاه صدى في بعض أحكام القضاء الانجليزي، حيث ذهبت المحكمة العليا البريطانية إلى أنه على الرغم من أن دفع الفدية للقراصنة أمر من شأنه أن يشجع على هذا الأمر، خاصة إذا كانت شركة التأمين سوف تقوم بتغطية هذه المبالغ، فإن النظر إلى هذا الأمر على أنه السبيل الأسرع لإنقاذ الأرواح والممتلكات المتواجدة على متن السفينة أمرًا لا يمكن النظر إليه على أنه مخالف للسياسة العامة في بريطانيا، خاصة أن التدخل العسكري والدبلوماسي لا يجدي كثيرًا في مثل هذه الظروف⁽⁶⁰⁾. أيضًا أقرت المحاكم الكولومبية مسألة دفع الفدية، خاصة إذا ما كانت تدفع لأسباب إنسانية، مثل محاولة إنقاذ الأرواح أو تحرير الرهائن⁽⁶¹⁾.

ومن الناحية العملية يصعب تكليف الناقل بالتأكد من صفة القراصنة وانتماءاتهم، خاصة وأنه غالبًا ما سوف يعجل من إجراءات دفع الفدية لسرعة

(59) راجع:

Paying Ransoms – Could the US make this more difficult?, op. cit.

(60) راجع:

Masefield v Amlin Corporate Member Limited, High court of justice Queen's bench division commercial court, 2010 EWHC 280, available at: <http://www.steptoec.com/assets/htmldocuments/Masefield%20AG%20v%20Amlin.pdf>

(61) راجع:

Paying Ransoms – Could the US make this more difficult?, international law firm, op . cit, p3.

إنفاذ الأرواح والبضائع الموجودة على متن السفينة، نظراً لوجود مصلحة قوية له في الإفراج عن السفينة، ليس فقط لإنقاذ السفينة، ولكن لارتباط هذا الأمر بشكل وثيق بسمعته التجارية لكن هذا لا يمنع من ضرورة الاتصال بالسلطات المعنية لتقديم المساعدة المطلوبة في التعرف على صفة القرصنة(62).

ويثير العرض السابق تساؤلاً حول مدى إمكانية قيام الناقل بالرجوع على أصحاب البضائع بما دفعه من فدية لإنقاذ بضائعهم؟

يبدو لنا أن الإجابة عن هذا التساؤل تتوقف على مدى ثبوت مسؤولية الناقل عن حادثة القرصنة من عدمه، حيث إن ثبوت مسؤولية الناقل عن هذه الحادثة من شأنه أن يلزمه بدفع الفدية اللازمة لإنقاذ البضائع، كشكل من أشكال التعويض الملتزم به تجاه مالك البضائع. لكن إذا تبين أن الناقل غير مسؤول عن وقوع حادثة القرصنة فإنه غير ملتزم بتحمل مبلغ الفدية وحده، ويمكن له الرجوع على أصحاب البضائع بما دفعه طبقاً لقواعد الإثراء بلا سبب.

لكن هل يمكن للناقل استرداد ما دفعه من فدية من شركة التأمين؟

بالنظر إلى غياب سياسة موحدة بين شركات التأمين حول مدى إمكانية قبول التأمين ضد أضرار القرصنة، يمكن القول بأن الأمر سوف يتوقف على السياسة المتبعة من قبل شركة التأمين التي تعاقدها معها الناقل، وهل قبلت التأمين ضد مخاطر القرصنة أو لا، وهل شمل هذا التأمين السفينة فقط أو امتد أيضاً للأشخاص والبضائع(63).

وجدير بالذكر، أن الناقل سوف يسعى دائماً للأخذ بزمام المبادرة فيما يتعلق بالمفاوضات التي سوف تتم فيما يتعلق بالإفراج عن السفينة، لكن مما لا شك فيه

(62) راجع:

Neil Klein, Maritime and transport law, op. cit, p6.

(63) راجع:

Ibid, p6.

أنه سوف يأخذ في اعتباره دور شركة التأمين في تغطية مبالغ الفدية المستحقة لدفع نسبة من الفدية عن السفينة، كما ستتولى شركات التأمين الخاصة بالضائع المحملة على متن السفينة دفع الفدية للإفراج عن هذه البضائع، والتي من المتوقع أنها سوف تحوز على النسبة الأكبر من مبلغ الفدية المستحقة⁽⁶⁴⁾.

وليس هناك ما يمنع تحمل مستأجر السفينة لنفقات الفدية إذا ما كان استغلال السفينة يتم لحسابه خلال الفترة الزمنية التي وقعت فيها القرصنة، وله أن يستفيد أيضاً من تغطية شركة التأمين في هذه الحالة.

ثانياً/ أثر احتجاز السفينة على وضعها القانوني:

بالنظر إلى أن احتجاز السفينة يعد من أكثر التبعات المترتبة على وقوع السفينة في أيدي القرصنة، فإن كثيراً من التساؤلات التي تطرح في هذا الصدد تتعلق بأثر هذا الاحتجاز على الوضع القانوني للسفينة.

تعرض القانون القبرصي لمكافحة القرصنة لتنظيم مجموعة من هذه الآثار القانونية، مقررًا أنه لا يترتب على احتجاز السفينة ما يلي⁽⁶⁵⁾:

- 1- فقدان ملكيتها من قبل مالكيها الشرعي.
- 2- لا يتم إسقاط جنسية السفينة عنها، ولا يسقط حقها في رفع علم الدولة التي تحمل جنسيتها.
- 3- لا تفقد السفينة صلاحيتها للإبحار.
- 4- لا يتم فسخ عقود عمل الأفراد العاملين على متن السفينة.
- 5- لا يتم فسخ مشاركة الإيجار المسجلة في السجل الخاص للسفينة.

(64) راجع:

Paying Ransoms – Could the US make this more difficult?, international law firm, op . cit, p3.

(65) راجع:

The protection of Cyprus ships against acts of piracy and other unlawful acts law of- 2012, law 77-(1), (article 37).

6- لا يؤثر الاحتجاز في صحة أي عقد أبرمه مالك السفينة أو مستأجرها مع الغير.

ويتضح من النص السابق أنه لم يرتب أي أثر على احتجاز السفينة على وضعها القانوني، فمالكها يحتفظ بملكيتها رغم أن حيازتها ليست معه، وهذا يتفق مع الطبيعة القانونية الخاصة للسفينة التي رغم أنها مال منقول فإنها لا يسرى عليها قاعدة الحيازة في المنقول سند الحائز. أيضاً لا مجال للقول بإسقاط جنسية السفينة عنها لمجرد احتجازها من قبل القراصنة، بالنظر إلى أن هذا الأمر ليس هناك مبرر لحدوثه إلا إذا تم استغلال السفينة من قبل القراصنة في تنفيذ عمليات إجرامية. أيضاً لا أثر للقرصنة على استمرارية عقود عمل الأفراد العاملين على متن السفينة، بل يبدو لنا أنه يجب أن يضاف لهذا النص ما يفيد بأنه إذا ما أنقضت مدة عقد العمل أثناء فترة الاحتجاز فإن مدته تجدد تلقائياً حتى نهاية فترة الاحتجاز وعودة العاملين إلى أوطانهم، مع تحمل الناقل لكافة الأجور والنفقات المستحقة لهم، وذلك بالنظر إلى أن الناقل يجب عليه أن يتحمل تبعات هذه الظروف الاستثنائية الخاصة التي لا يد للعاملين فيه، خاصة إذا لم يصدر عنهم خطأ. وأخيراً لا أثر للقرصنة على صحة العقود التي يكون الناقل (سواء كان مالك السفينة أم مستأجرها) قد أبرمها مع الغير؛ كعقود نقل البضائع والأشخاص.

ثالثاً/ التزامات الناقل تجاه العاملين على متن السفينة خلال فترة احتجازها:

إذا كان عقد العمل يفرض على الناقل مجموعة من الالتزامات تجاه العامل بخصوص تشغيل وتسيير السفينة في الظروف العادية، فإنه مما لا شك فيه أن هذه الالتزامات سوف تصطبغ بصبغة الظروف الاستثنائية الخاصة بحادثة القرصنة.

وفى ظل أهمية وخطورة هذا الأمر، فقد حرص القانون القبرصي على التعرض لتنظيم التزامات الناقل تجاه العاملين على متن السفينة في أكثر من موضع.

وقبل أن يتعرض هذا القانون للالتزامات الناقل تجاه العاملين، عرض لمجموعة من التوجيهات التي يجب أن يحرص عليها العاملون خلال فترة احتجاز السفينة، فقد نص على(66):

(1) يكون الربان خلال فترة احتجاز السفينة هو قائدها طبقاً لأحكام القانون القبرصي.

(2) لا يتم التعامل مع أي أوامر تصدر عن القراصنة خلال فترة احتجاز السفينة على أنها أوامر صادرة عن ربان السفينة.

(3) يلتزم ربان السفينة وبقية العاملين على متن السفينة بالقيام بواجباتهم المفروضة عليهم طبقاً لعقد العمل وأحكام القانون قدر الإمكان خلال فترة احتجاز السفينة.

(4) إذا وقع من ربان السفينة أو أحد العاملين على متن السفينة خلال فترة احتجاز السفينة أي فعل يشكل جريمة أو مخالفة للقوانين فإنه لا يسأل عن ذلك مادام أن فعله لا يشكل لا يمثل اعتداء على الأرواح أو تهديدها.

والملاحظ على هذا النص أنه سعى إلى تأكيد صفة الربان بوصفه قائداً وحيداً للسفينة ومصدرًا لجميع الأوامر والتعليمات الخاصة بشؤونها بصفته نائباً عن الناقل في ذلك. كما حرص أيضاً على تأكيد التزام جميع العاملين بأحكام

(66) راجع:

The protection of Cyprus ships against acts of piracy and other unlawful acts law of- 2012, law 77-(1), (article 40-1).

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني 2014 (249)

القانون رغم احتجاز السفينة، وذلك قدر المستطاع، وفي حدود عدم الإضرار
بسلامة المتواجدين على متن السفينة.

وفي أول فرصة يتعرض فيها هذا القانون لالتزامات الناقل تجاه العاملين خلال
فترة احتجاز السفينة قرر بأن الناقل ملتزم بإعادة جميع الأفراد المفقودين إلى متن
السفينة، وفي حالة الإفراج عنها يجب أن يعيدهم إلى أوطانهم مع تحمل كافة
النفقات الناشئة عن ذلك⁽⁶⁷⁾. قضى القانون أيضاً بأنه يجب على السلطة المختصة
أن تقضي بتعويض خاص لطاقم السفينة خلال الفترة من نهاية احتجاز السفينة
حتى وصولها إلى ميناء الوصول نظير ما تحملوه من أعباء عمل إضافية نظراً
لوجود نقص في عدد أفراد الطاقم. كما قضى أيضاً بأنه يجوز للسلطة المختصة
إيقاف أو تعليق تنفيذ الربان أو العاملين لالتزاماتهم طبقاً لأحكام القانون القبرصي
والاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بالحد الأقصى لساعات العمل⁽⁶⁸⁾.

والسؤال الذي يثور في هذا الصدد يتعلق بحكم غياب العاملين أثناء فترة
احتجاز السفينة، ومدى اعتبار هذا الغياب انقطاع عن العمل يبرر للناقل فسخ عقد
عملهم؟

قرر القانون القبرصي إجابة عن هذا التساؤل أن أفراد طاقم السفينة المتغيبين
خلال فترة احتجازها لا يعتبرون قد قصروا، وتظل عقود عملهم سارية، وذلك
إذا ما ثبت أن غيابهم يعود لأحد الأسباب الآتية⁽⁶⁹⁾:

(67) راجع:

The protection of Cyprus ships against acts of piracy and other unlawful
acts law of- 2012, law 77-(1), (article 43-1).

(68) راجع:

The protection of Cyprus ships against acts of piracy and other unlawful
acts law of- 2012, law 77-(1), (article 39).

(69) راجع:

The protection of Cyprus ships against acts of piracy and other unlawful
acts law of- 2012, law 77-(1), (article 42-1).

- 1- أجبروا على النزول من السفينة بفعل القرصنة.
 - 2- أنهم كانوا معتقلين أو محتجزين خارج السفينة أو تم إعاقة عودتهم إليها.
 - 3- عدم قدرتهم على العودة للسفينة في المكان التي كانت فيه رغم إطلاق سراحهم.
 - 4- عدم قدرتهم على العودة للسفينة في المكان التي كانت فيه رغم تمكنهم من الهرب من الاعتقال.
 - 5- أنهم لم يتمكنوا من العودة للسفينة في المكان التي كانت فيه بسبب مرضهم بغض النظر عن أسباب مرضهم أو وقت مرضهم.
- والملاحظ على هذا النص أنه تعامل مع الأسباب السابقة على أنها أعمار يعفى العامل على أثرها من المسؤولية عن الانقطاع عن العمل، ويمتنع على الناقل في الوقت ذاته أن يفسخ عقودهم في حالة غيابهم لتحقق أحد الأعمار السابقة. وتأكيداً من قبل القانون على هذا الأمر، نص أيضاً على أن الناقل ملتزم بعودة العاملين المتغييبين بعذر، وذلك حتى ولو انتهت عقود أعمالهم، ماداموا لم يعودوا لأوطانهم⁽⁷⁰⁾.
- ولعل النص السابق حرص بصورة جلية على التأكيد على خصوصية الظروف الاستثنائية لحادثة القرصنة على علاقة العمل، والتي تفرض بدورها التزامات استثنائية على عاتق أطراف العلاقة، خاصة الناقل، والتي من أهمها الالتزام بالإبقاء على عقد العمل رغم تغيب العامل مادام هذا الغياب كان بعذر، بل والإبقاء على هذا العقد رغم انتهاء مدته لحين عودة العامل إلى وطنه.

(70) راجع:

The protection of Cyprus ships against acts of piracy and other unlawful acts law of- 2012, law 77-(1), (article 42-2).

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني 2014 (251)

والملاحظ أن الالتزام لا يتحملوه الناقل بمفرده، بل يلتزم العامل بالعودة إلى السفينة فور انتهاء الظروف التي كانت تحول دون عودته⁽⁷¹⁾.
وجدير بالذكر أن التزام الناقل بعودة العاملين إلى السفينة ليس مطلقاً، ولكنه مقيد بالأشكال صعودهم على السفينة مخاطر على أمنهم وسلامتهم أو صحتهم أو على أمن وسلامة المتواجدين على متن السفينة⁽⁷²⁾.
وعلى الرغم من التزام الناقل بإعادة العامل المفقود على أثر تعرض السفينة للقرصنة إلى وطنه، فإن القانون قد صرح للناقل أن تغادر السفينة مكانها بعد إطلاق سراحها من الاحتجاز، وذلك إذا تبين أن بقائها في هذا المكان من شأنه أن يعرضها للخطر أو يعرض حياة أو صحة الأفراد المتواجدين على متنها للخطر. لكن يلتزم الناقل رغم ذلك بإخطار السلطات المختصة للبحث عن هؤلاء الأشخاص في المنطقة الجغرافية التي احتجزت فيها السفينة، كما يجب عليه أن يتخذ الترتيبات اللازمة لإعادة الأعضاء الذين تغيبوا بعذر قدر الإمكان، وتغطية النفقات اللازمة لذلك⁽⁷³⁾.

وإذا كان ما سبق ذكره من التزامات الناقل تجاه العاملين على متن السفينة يتعلق بعلاقة العمل التي تجمع بينهم، فإن القانون القبرصي قد قرر إعفاء الناقل من مسؤوليته عما يلحق العاملين من إصابة بدنية أو وفاة إذا استطاع أن يثبت:
1- إن إصابة العامل وقعت خارج وقت مباشرته لعمله على متن السفينة.

(71) راجع:

The protection of Cyprus ships against acts of piracy and other unlawful acts law of- 2012, law 77-(1), (article 43-2).

(72) راجع:

The protection of Cyprus ships against acts of piracy and other unlawful acts law of- 2012, law 77-(1), (article 42-2).

(73) راجع:

The protection of Cyprus ships against acts of piracy and other unlawful acts law of- 2012, law 77-(1), (article 43-2-b).

- 2- إن إصابة العامل تعود لخطأه.
- 3- إن العجز أو الإصابة كانت بالعامل وقت إبرام عقد العمل.
- ولعل الأسباب السابقة تعكس بصورة جلية أن إعفاء الناقل من مسؤوليته تجاه ما يصيب العامل من أذى بدني مرتبط بحدوث سبب أجنبي يقطع علاقة السببية بين نشاط الناقل والضرر الذي وقع⁽⁷⁴⁾.

خاتمة

سعت هذه الدراسة جاهدة إلى إبراز مدى خطورة حوادث القرصنة على رافد التجارة الدولية الأول، وهو قطاع النقل البحري، والتي تمثلت ليس فقط في فداحة الخسائر البشرية والمادية لهذه الحوادث، ولكن أيضاً في صعوبة حصول المضرور على تعويض جابر لأضراره في ظل عجزه عن ملاحقة القرصنة من ناحية، وعدم قدرته على إثبات عناصر المسؤولية المدنية في حقهم من ناحية أخرى، خاصة وأن هذه الحوادث تقع بعيداً عن سمع وبصر المضرور.

وقد دعت الأسباب السابقة إلى التساؤل عن مدي إمكانية تقرير مسؤولية الناقل عن تعويض صاحب البضائع عن ما لحق به من أضرار على أثر حادثة القرصنة. ولم يكن الدافع من وراء هذا التساؤل مجرد إيجاد شخص يتحمل المسؤولية في مواجهة المضرور، والتضحية بالناقل في سبيل تحقيق ذلك الهدف، ولكن لأنه - وفق ما أظهرته الدراسة - يمكن أن يتسبب بخطئه في الإضرار بالبضائع عند وقوع حادثة القرصنة، بعدما ثبت أنه أضحي ملتزماً بمجموعة من الالتزامات الأمنية التي تبرر مسؤوليته عن أضرار القرصنة في مواجهة

(74) راجع:

The protection of Cyprus ships against acts of piracy and other unlawful acts law of- 2012, law 77-(1), (article 54-1).

المضرور إذا ما أخل بتنفيذ هذه الالتزامات، رغم ما توصف به حوادث القرصنة من كونها حوادث فجائية يصعب توقعها أو دفعها.

وقد دعا التساؤل السابق إلى البحث عن تنظيم قانوني خاص يقرر مسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة، إلا أن هذه المحاولة كشفت عن وجود فراغ تشريعي لمواجهة واحدة من أهم الإشكالات القانونية خطيرة في الوقت الراهن، وذلك بعد أن أصبحت حوادث القرصنة التي ترتكب قرابة السواحل الصومالية من أكثر العقوبات التي تهدد وبشدة مستقبل التجارة الدولية فيما بين دول العالم، وطرحت تحديات قانونية خطيرة.

وقد تسبب هذا الفراغ في البحث في أروقة التشريعات البحرية على الصعيدين الوطني والدولي لتأصيل مسؤولية الناقل على هدي نصوصها، وقد كشف هذا البحث عن العديد من النتائج القانونية، كان أهمها أن القرصنة تعد من قبيل الحوادث التي يمكن أن يسأل عنها الناقل في مفهوم القانون المصري وكذا الاتفاقيات الدولية المعنية بالنقل البحري، خاصة وأن ما شهده قطاع النقل البحري من تقدم مذهل على صعيد وسائل الأمن من ناحية ووسائل الاتصال من ناحية أخرى، زاد إلى حد بعيد من قدرة الناقل على توقع القرصنة وعلى دفعها.

من ناحية أخرى صار من المقبول أن تتأسس مسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة، ليس فقط لكونه ضامن لسلامة البضائع ويجب أن يتحمل كافة تبعات المخاطر التي قد تضرر بها، ولكن أيضاً لتصور خطئه الذي يمكن أن يتسبب في الإضرار بالبضائع في حوادث القرصنة. أيضاً أظهرت الدراسة وجود اختلاف بين التشريعات القانونية الوطنية والدولية في أساس مسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة، فبعضها كان يجعل الناقل مكلف ببذل عناية والبعض كان يلزمه بتحقيق نتيجة، والبعض كان يجعل خطأه مفترض والآخر كان يجعل خطأه

واجب الإثبات، وأن هذا الاختلاف جاء على أثر تباين قدرات الناقل الأمنية من فترة زمنية لأخرى، والتي انعكست بشكل كبير على طبيعة مسؤوليته عن أضرار الإرهاب والقرصنة. وقد تبين لنا ضرورة تأسيس مسؤولية الناقل عن هذه الحادثة على فكرة الضمان، باعتبارها الأكثر ملائمة مع دور الناقل الملتزم بالسلامة، وذلك في ظل تطور الأدوات والأجهزة المستخدمة في النقل البحري والتي مكنت الناقل من إمكانية توقع ودفع حادثة القرصنة، وقد ظهر أثر ذلك فيما اتجهت إليه أحكام القضاء من التشدد في مفهوم القوة القاهرة.

أظهرت هذه الدراسة أيضاً أهمية تحديد مسؤولية الناقل عن تعويض أضرار القرصنة بحدود معينة، وذلك بغية إحداث توازن بين حق المضرور في الحصول عن تعويض يجبر الضرر، وحق الناقل في عدم إطلاق مسؤوليته عن تعويض أضرار القرصنة، التي تتسم بجسامة وفداحة الأضرار الناجمة عنها، الأمر الذي يصعب معه إطلاق مسؤوليته خشية العزوف عن القيام بنشاط النقل البحري، على أن يبقى تحديد مسؤوليته مرهوناً بعدم صدور غش أو خطأ جسيم من قبله. وقد أوضحت الدراسة أيضاً الأهمية الخاصة للتأمين ضد مخاطر القرصنة البحرية، لكونه يساهم بشكل كبير في دعم حصول المضرور على تعويض جبرا لما أصابه من ضرر، خاصة بعد أخذت شركات التأمين في العدول عن موقفها الراض للتأمين ضد مخاطر القرصنة، على أثر انتشار هذه الحوادث، وقيامه بوضع ضوابط معينة للتأمين عليها.

وأخيراً كشفت هذه الدراسة النقاب عن مجموعة من الالتزامات الحديثة للناقل عند احتجاز السفينة تجاه العاملين على متن السفينة وأيضاً تجاه أصحاب البضائع، كما تعرضت لبحث مدى التزام الناقل بدفع فدية للقرصنة.

التوصيات

هذا وقد خلصت هذه الدراسة لمجموعة من التوصيات نجملها فيما يلي:

- 1- ضرورة تبني تعريف دولي موحد للقرصنة بغية تمييزها عن أعمال العنف الأخرى التي تختلط بها.
- 2- يجب إعادة النظر في طبيعة الالتزامات الأمنية للناقل، خاصة بعد التطور الهائل الذي شهده قطاع النقل البحري، والذي ساعد الناقل كثيرًا على إمكانية توقع القرصنة وإمكانية التصدي لها، ويجب تنظيمها بموجب اتفاقية دولية موحدة، وذلك لضمان معاملة متساوية للشاحنين.
- 3- يجب التخلي عن المفهوم التقليدي لخطأ الناقل البحري الذي يرتبط من حيث الأصل بالمخاطر التقليدية للنقل البحري؛ كالأعطال الميكانيكية للسفينة، وتبني مفهومًا يناسب مع المخاطر الحديثة لهذا النقل، خاصة في ظل ما يشهده قطاع النقل البحري من تقدم يسمح له بذلك.
- 4- يجب تأسيس مسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة بناء على مبدأ المسؤولية الموضوعية، بحيث لا يتحمل الشاحن عبء اثبات خطأه، ولا يسمح للناقل أن يدفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي.

- 5- يجب التمييز فى مجال مسؤولية الناقل عن أضرار القرصنة بين الخطأ الارادى والخطأ غير الارادى حتى فى ظل الأخذ بالمسئولية الموضوعية، وذلك لحرمان الناقل من امكانية دفع مسؤوليته (حتى بإثبات السبب الأجنبى) أو التمسك بالتعويض المحدود فى ظل ثبوت خطأه الارادى، وذلك عكس الخطأ غير الارادى.
- 6- يجب تبنى تشريعات قانونية تنظم مسؤولية شركات التأمين عن أضرار القرصنة، وتقضى على المشاكل التى كانت تعترض التأمين عن هذه الأضرار، وتمكن المضرور من اختصام شركة التأمين فى دعوى المسؤولية عن أضرار القرصنة.
- 7- يجب التعامل مع القرصنة على أنها من قبيل الحوادث البحرية التى يمكن أن يسأل عنها الناقل
- 8- ضرورة إعادة النظر فى الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري لتضمينها نصوصاً تراعى خصوصيات مسؤولية الناقل البحري عن حوادث القرصنة، خاصة فيما يتعلق بأساس المسؤولية ووسائل دفعها.
- 9- يجب تبنى تشريعات قانونية تنظم التزامات الناقل تجاه الشاحنين وكذلك تجاه العاملين على متن السفينة خلال فترة احتجازها على أثر اعتداء القرصنة وطبيعة مسؤوليته عند الاخلال بأحد هذه الالتزامات، خاصة وأن مثل هذه المسائل لا يتم الاتفاق عليها فى العقود البحرية (كعقد النقل البحرى وعقد العمل البحرى).
- 10- يجب وضع اتفاقية دولية تنظم آليات التعاون والمساعدة التى يجب على الدول أن تقدمها للسفينة عند تعرضها للقرصنة، خاصة فى مجال المساعدة القضائية لإثبات حجم الضرر وسببه والمسئول عنه.

قائمة المراجع

أولاً/ المراجع العربية:

- 1- د.أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية- القاهرة، الطبعة الأولى، 2009.
- 2- إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، (بدون تاريخ نشر).
- 3- د. أحمد محمد رفعت، الإرهاب الدولي، دار النهضة العربية- القاهرة، (بدون تاريخ نشر).
- 4- د.أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج، منشأة المعارف – الإسكندرية، (بدون تاريخ نشر).
- 5- د.ثروت أنيس الأسيوطي: مسؤولية الناقل الجوي، (بدون دار نشر)، الطبعة الأولى، 1960.

- 6- د. جلال وفاء محمد، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995.
- 7- د. خالد مصطفى فهمي، تعويض المضرورين عن الأعمال الإرهابية، دار الفكر الجامعي، 2007.
- 8- د. عادل عبد الله المسدي، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، 2010.
- 9- د. عمر فؤاد عمر، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، دار النهضة العربية- القاهرة، الطبعة الأولى، 2000.
- 10- د. عبد الرافع موسي، مدى الشدة في أساس مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص، دار النهضة العربية- القاهرة، (بدون تاريخ نشر) ص 39.
- 11- د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، الإرهاب الدولي، دار النهضة العربية- القاهرة، 1986.
- 12- د. عبد الله الهواري، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، المكتبة العصرية- المنصورة، الطبعة الأولى، 2010.
- 13- د. علاء الدين راشد، المشكلة في تعريف الإرهاب، دار النهضة العربية، 2006.
- 14- محمد بهجت قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، 1992.
- 15- د. محسن عبد الحميد البيه، النظرية العامة للالتزام (المصادر غير الإرادية) دار النهضة العربية، 2008.

- 16- د. محمد السعيد رشدي، الخطأ غير المغتفر، مطبوعات جامعة الكويت، الطبعة الأولى، 1995.
- 17- د. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، 1995.
- 18- د. محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء (رسالة دكتوراه)، مكتبة النهضة المصرية، 1957.
- 19- د. محمد موسي دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي، دار النهضة العربية، 1406هـ - 1985م.
- 20- د. يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة الإسكندرية، 1993.
- ثانيًا/ - الأحكام القضائية:
- 1- نقض مدني مصري، 17/ 12/ 1995، طعن 554، لسنة 59 ق، مجموعة أحكام النقض (الجزء الثاني)، قاعدة 274.
- 2- نقض مدني، جلسة 1966/3/15، مجموعة أحكام محكمة النقض، س 17، العدد الثاني.
- ثالثًا/ المراجع الأجنبية:

- 1- Andrew Marshall, maritime terrorism could have global economic impact, insurance journal, March 5, 2010.
- 2- Antonio Cassese, The Multifaceted Criminal Notion of Terrorism in international Law, Journal of International Criminal Justice 4 (2006).

- 3- Batoul Modarress & A. Ansari & Emil Thies, The effect of transnational threats on the security of Persian Gulf maritime petroleum transportation, Springer Science Business Media, 24 June 2012.
- 4- Ben Saul, The Legal Response of the League of Nations to Terrorism, Journal of International Criminal Justice 4 (2006).
- 5- Bertrand SABADIE, La faute nautique :un cas excepte en perte de sens, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes Faculté de Droit et de Sciences politiques, Juin 1999.
- 6- Bjørn Møller, Piracy – Maritime Terrorism and naval strategy, Danish institute for international studies report 2009.
- 7- Christian Jung, The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law, 1997.
- 8- Christopher Joyner, Navigating Troubled Waters (Somalia, Piracy, and Maritime Terrorism), Georgetown Journal of International Affairs, Winter/ Spring 2009.

- 9- Christopher Joyner, Navigating Troubled Waters, Somalia, Piracy, and Maritime Terrorism, Law&Ethics, Winter/Spring 2009.
- 10- Claude Pohlit, New Developments in Maritime Security and Their Impact on International Shipping, LL.M in Shipping Law-Heilighenhagen Germany, (Without the date of publication), available at: lawspace.law.uct.ac.za/dspace/bitstream/2165/233/1/Pohlit.pdf
- 11- Diana Chang, Piracy laws and the effective prosecution of pirates, Boston College International & Comparative Law Review (Vol. 33:273),2010.
- 12- El Harouat c/ ENIM, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 15, 2009.
- 13- Graham Gerard, Pre-empting Maritime Terrorism in Southeast Asia, Institute of South East Asian Studies, 29 November 2002.
- 14- Guo Xinning, Anti-Terrorism Maritime Security and ASEAN-China Cooperation; A Chinese Perspective, Institute of Southeast Asian Studies, 2005.
- 15- H.E. Jose' Luis Jesus, Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects, The

international journal of marine and coastal law, Vol 18,
No 3, 2003.

- 16- Han-Ru ZHOU, Le test de la personne raisonnable en responsabilité civile, Revue du Barreau/Tome 61/Automne 2001.
<http://www.imo.org/OurWork/Security/Instruments/Pages/CoP.aspx>
- 17- ILO/IMO Code of practice on security in ports, available at:
- 18- J. R. Kuehmayer, Marine Accident and Casualty Investigation Boards, Austrian Marine Equipment Manufacturers, 2008.
- 19- James Kraska & Brian Wilson, Maritime piracy in east Africa, Journal of International Affairs, Vol. 62, No. 2, Spring/Summer 2009.
- 20- Jean Marie, La Cour Pénale Internationale et le terrorisme international: Le problème de compétence ratione materiae, Memoire Online 2007, p6.
- 21- Kelly Compton Grems, punitive damages under the Warsaw convention: revisiting the drafters intent, the American university law review, Vol. (41:141),1992.

- 22- Kevin X Li; Jin Cheng, Maritime Law and Policy for Energy Security in Asia: a Chinese Perspective, journal of Maritime Law and Commerce, vol.37, No 4, 2006.
- 23- M. Bernhard A. Koch, indemniser les victimes de terrorisme, bureau du comite europeen de cooperation juridique (CDCJ-BU), Strasbourg, 27 novembre 2006.
- 24- M. Cherif Bassiouni, Legal responses to international terrorism, martinus Nijloff publishers, 1988.
- 25- M. Fehmi Ulgener, Obligations and Liabilities of the Carrier, Chapter 5, Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2011.
- 26- M. Lortie - R. Pelletier, Incidents in manual handling activities, Safety Science 21 (1996).
- 27- Marcel Fontaine - Marcel Fontaine, Drafting international contracts: an analysis of contract clauses, BRILL, 2006.
- 28- Michel Cannarsa, Compensation for Personal Injury in France, p3, available at:<http://www.jus.unitn.it/cardoza/review/2002/cannarsa.pdf>
- 29- Myra Williamson, Terrorism & war and international law, the Ash gate international law series, 2009.

- 30- Necmettin Akten, Shipping accidents: a serious threat for marine environment, J. Black Sea/Mediterranean Environment, Vol 12:269-304(2006).
- 31- Neil Klein, Maritime and transport law, The Cruise Industry – Tales from Davy Jones’ Locker Wednesday, October 8th 2010.
- 32- Paul Chauveau, Droit Aerien, paris, librairie technique, 1951.
- 33- Pierre chichkine , terrorisme et droit maritime , Master II droit maritime et des transports, Centre de Droit Maritime et des Transports Universite de droit , D'econome et des sciences D'aix –marseille III, Faculte de droit, 2008.
- 34- Stella sakellaridou, Maritime insurance & piracy, Athens Greece, 2009.
- 35- William Tetley, Marine Cargo Claims, 4 Ed., 2008. available at: <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/mcc4th/>
- 36- Y.O.M. Nyampong, The Insurance of Aviation War and Terrorism Risks by Specialist War Insurance Markets, Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2013.

- 37- ZDZISLAW GALICKI, International Law and Terrorism, American behavioral scientist , Vol. 48 No. 6, February 2005.

رابعاً/المؤتمرات:

- 1- Peter Gordon - James E. Moore- Harry W. Richardson, Economic Impact Analysis of Terrorism Events, Discussion Paper No.22(Prepared for the OECD/ITF Round Table of 11-12 December 2008 on Security, Risk Perception and Cost-Benefit Analysis, available at: http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/discussion_papers/DP200822.pdf

خامساً/التقارير:

- 1- Committee of experts on terrorism (codexter), Profiles on counter - terrorism capacity, council of Europe, p3, available at: www.coe.int/gmt.
- 2- Counter piracy under International Law, academy briefing No. 1, Academy of International Humanitarian, , August 2012.
<http://www.crs.hr/hrv/PDF/regulative/MS75-24.pdf>
<http://www.internationaltransportforum.org/4E8983DA-8251-4AE9-8891->

[F21758491965/FinalDownload/DownloadId-BFEDC984C13691CEAE959E6F1EBC8A61/4E8983DA-8251-4AE9-8891-F21758491965/pub/pdf/05ContainerSecF.pdf](https://www.fgti.fr/F21758491965/FinalDownload/DownloadId-BFEDC984C13691CEAE959E6F1EBC8A61/4E8983DA-8251-4AE9-8891-F21758491965/pub/pdf/05ContainerSecF.pdf)

- 3- International Group of P&I clubs, available at:
<http://www.igpandi.org/>
- 4- La Surete du transport intermodal de conteneurs , conference Europeenne des ministres des transports , OCDE 2005, disponible à;
- 5- le Fonds de garantie pour les victimes d'actes de terrorisme et d'autres infractions, voir <http://www.fgti.fr>
- 6- Liste de critères de l'OCDE visant a définir le terrorisme dans une perspective d'indemnisation, 15 décembre 2004, available
at:<http://www.oecd.org/dataoecd/55/3/34065616.pdf>
- 7- Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia, Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy, International maritime origination, MSC.1/Circ.1339 14 September 2011.
- 8- Report issued by the Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in

Asia (ReCAAP), available at:

http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/kaiyo/pdfs/kyotei_s.pdf

- 9- Report of the maritime safety committee on its seventy-fifth session, Maritime Safety Committee, Agenda item 24, MSC 75/24, 29 May 2002, available at:
- 10- U.S. Department of Justice, Federal Bureau of Investigation, Reports and Publications, Terrorism 2002-2005, available at: <http://www.fbi.gov/stats-services/publications/terrorism-2002-2005>

سادساً/ التشريعات القانونية والاتفاقيات الدولية:

- 1- Convention on the High Seas, Done at Geneva on 29 April 1958. Entered into force on 30 September 1962. United Nations, *Treaty Series*, vol. 4, article (15).
- 2- Convention for the suppression of unlawful acts of violence against the safety of maritime navigation, 1988, available at:
<http://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv8-english.pdf>

- 3- Draft Code of Crimes against the Peace and Security of Mankind, International Law Commission, 1995, vol. II(1), p 47, available at: <http://www.un.org/law/ilc/index.htm>.
<http://terrorism.uslegal.com/terrorism-risk-insurance-act/>
http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_high_seas.pdf
http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1993/18/pdfs/ukpga19930018_en.pdf
http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1997/28/pdfs/ukpga19970028_en.pdf
<http://www.tsa.gov/assets/pdf/MTSA.pdf>
- 4- IMO Code for the investigation of marine casualties and incidents, Resolution, A.849(20) is from 1997, available at: <http://www.maiif.org/codes.htm>
- 4- International ship and port facility security code (ISPS Code), certification regulations , 2003, available at: <http://www.prs.pl/pages/obszary/certyfikacja-isps/ISPScode.pdf>
- 5- Legislative guide to the universal legal regime against terrorism , Prepared by the United Nations Office on Drugs and Crime, United nations publication Sales No.: E.08.V.9 ISBN 978-92-133780-8, 2008.

- 6- Maritime transportation security Act of 2002, Public Law 107–295 107th Congress, chapter 701- port security, available at:
- 7- Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997- (Chapter 28), available at:
- 8- Paying Ransoms – Could the US make this more difficult?, international law firm, available at:
<http://incelaw.com/documents/pdf/strands/shipping/article/paying-ransoms-could-the-us-make-this-more-difficult.pdf>
- 9- Piracy – the insurance implications, Marine Practice, 2011 Marsh Ltd, available at:
<http://www.igpandi.org/downloadables/piracy/news/Marsh%20Piracy%20implications.pdf>
- 10- Regulations for the investigation of marine casualties and incidents, available at:
<http://www.jma.gov.jo/INCIDENTS.pdf>
- 11- Reinsurance (Acts of Terrorism) Act 1993, available at:
- 12- Terrorism Risk Insurance Act, available at:
http://www.naic.org/cipr_topics/topic_tria.htm
- 13- The Arab Convention for the Suppression of Terrorism a serious threat to human rights,2002, part two- (2-1),

available at:

http://files.studiperlapace.it/spp_zfiles/docs/20050107181518.pdf

- 14- The European Convention on the Compensation of Victims, available at: <http://www.coe.int/lportal/web/coe-portal>
- 15- The protection of Cyprus ships against acts of piracy and other unlawful acts law of- 2012, law 77-(1), available at: http://psm.du.edu/media/documents/national_regulations/countries/europe/cyprus/cyprus_2012_protection_of_ships_against_piracy.pdf
- 16- United Nations - Security Council, Resolution 1566 (2004), S/RES/1566, available at: <http://fr.unrol.org/files/n0454282.pdf>
- 17- United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, United nations commission on international trade law, United nations publication Sales No. E.09.V.9, Vienna, 2009.
- 18- United Nations Convention on the Law of the Sea, , article (101), available at: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

سابعًا/ الأحكام القضائية:

- 1- Comedi francaise, cour de cassation, chambre civile 1, publie au bulletin, du 4 fevrier.
- 2- FARRANDOC, (Robin Hood Flour Mills Ltd. v. N.M. Paterson & Sons Ltd.), cité par William TETLEY: « Marine Cargo Claims ».

- 3- Federal District Court Jurisdiction in Passenger Claims Against Cruise Ship Companies, available at: <http://www.rivkindlaw.com/lawyer-attorney-1703400.html>
- 4- Masefield v Amlin Corporate Member Limited, High court of justice Queen's bench division commercial court, 2010 EWHC 280.
- 5- Supreme Court, International Jurisdiction in Claim for Damages in Shipping Accident, Case No. 22285(wa) of 2005, available at: http://www.tomeika.jur.kyushu-u.ac.jp/transaction/case/pdf/h181031e_maritime.pdf
- 6- Sale v. Haitian Centers Council, Inc., 509 U. S. 155, 173–174 (1993); KIOBEL v. ROYAL DUTCH PETROLEUM CO.
- 7- Global Process Systems Inc and another (Respondents) v Syarikat Takaful Malaysia Berhad, (Appellant), UKSC 5, On appeal from the Court of Appeal (Civil Division), 2009.
- 8- HOUSE OF LORDS, Riverstone Meat Co. v. Lancashire Shipping Co., The Muncaster Castle, 1961, AC 807, available at: http://pntodd.users.netlink.co.uk/cases/cases_m/munc_c.htm
<http://www.steptoelaw.com/assets/html/documents/Masefield%20AG%20v%20Amlin.pdf>
- 9- Cass, CA November 15, 1983; Cass. com. May 14, 1991.

ثامناً/القرارات:

- 1- United Nations, Security Council, S/RES/1535 (2004), Distr.: General 26 March 2004, available at: <http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFC>

[F9B-6D27-4E9C-8CD3-
CF6E4FF96FF9%7D/CTED%20Res%201535.pdf](http://www.un.org/News/Press/docs/2005/gal3276.doc.htm)

- 2- United Nations, Security Council, S/2004/642, Distr.: General, 12 August 2004, available at:<http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/S-2004-642.pdf>
- 3- United Nations, Security Council, S/2004/70, Distr: General ,26 January 2004, available:
<http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/founding/s-2004-70.pdf>
- 4- Parliamentary assembly, Recommendation 1426 (1999), available at:
- 5- General Assembly, Sixth Committee - 4th Meeting (AM), 7/10/2005, available at:
<http://www.un.org/News/Press/docs/2005/gal3276.doc.htm>
- 6- Security Council debates legal options for pursuing pirates off Somali coast, UN daily news, Issue dh/5722, Wednesday, 25 August 2010, p1. available at:
<http://www.un.org/news/dh/pdf/english/2010/25082010.pdf>
- 7- Revised interim guidance to ship-owners , ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area, International maritime organization, MSC.1/Circ.1405/Rev.2, 25 May 2012, available at:
<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1405-Rev2.pdf>
<http://assembly.coe.int/Documents/AdoptedText/ta99/er ec 1426.htm>