

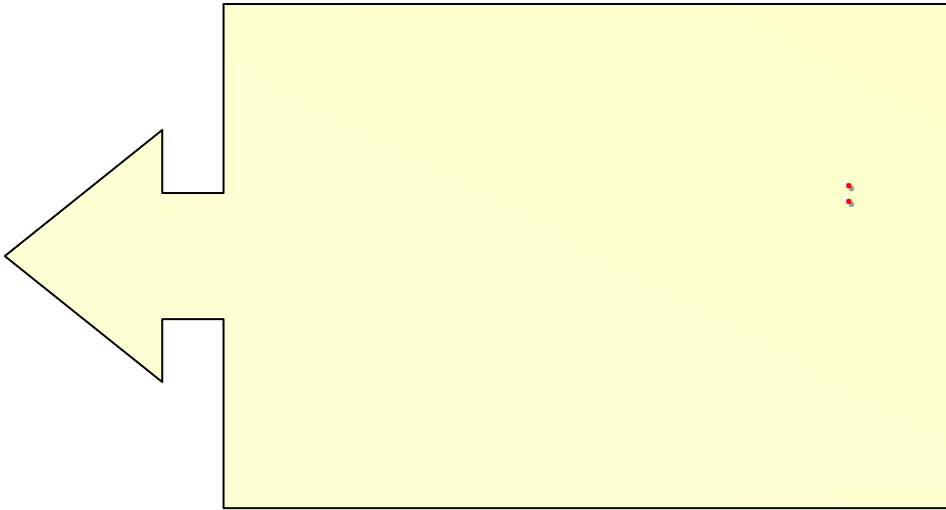


IMO MoU Office

()

-
-
-
-
-
-
-
-

-
-
-



:_____

() MARPOL

/ % ,

/ % ,

-

.

.

-

.

()

,)

.

(

.

.

/

(/)

**"REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF AIR POLLUTION
FROM SHIPS, 1997"**

_____ :()

_____ :

.(V O C s)

(K W 130)

_____ :()

■

■

■

()

■

■

■

■

■

_____ :()

■

■

■

■

_____ :()

▪

▪

_____ :()

▪

▪

_____ :

▪

()

()

()

_____ :()

_____ :()

()

(HCFC)

K W

()

130

:

.RPM 130	/	/	-
.RPM	/	/	-
. RPM	/	/ 9.8	-

()

.% ,

% ,

(VOC)

()

()

∴ _____

()

∴ ()

()

()

()

()

∴ _____ ()

()

()

()

∴ _____ ()

()

()

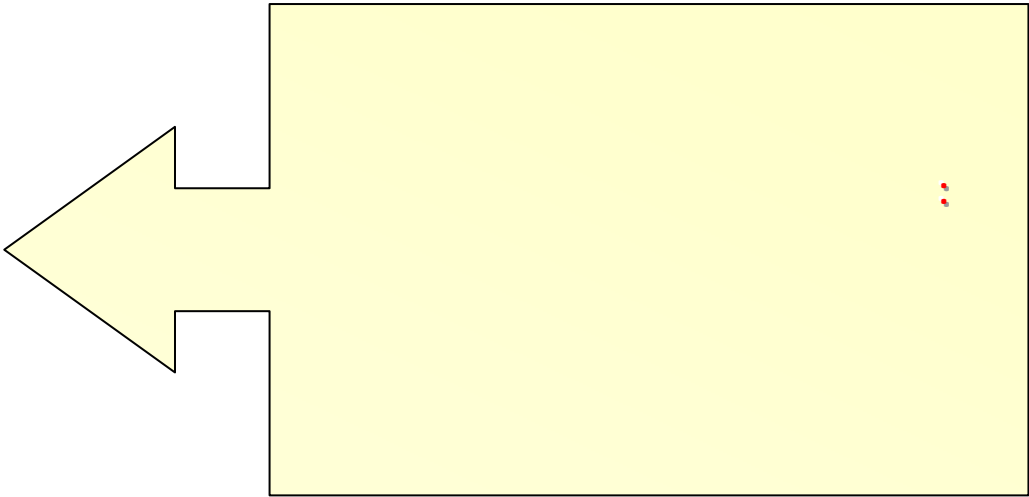
()

()

()

()

الخلاصة:



مسئولية الناقل البحري في اتفاقية أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم بحرا لعام ١٩٧٤
مقارنة بأحكام بروتوكول عام ٢٠٠٢

The liability of the carriers in Athens convention relating to
the carriage of passengers and their luggage by sea , 1974
compared with protocol of 2002

<p>• <u>مسئولية الناقل :</u></p> <p>١. لا تتعدى مسؤولية الناقل عن الخسارة الناجمة عن الوفاة أو الإصابة البدنية للراكب الناشئة عن حادث السفينة في أي مناسبة معينة عن ٢٥٠ ألف وحدة حسابية - إلا إذا أثبت الناقل أن الحادث ناشئ عن :-</p> <p>أ. عمل من أعمال الحرب ، أو أعمال عدائية ، أو حرب مدنية ، أو ظاهرة طبيعية غير عادية ، أو خاصية حتمية لا يمكن مقاومتها .</p> <p>ب. إذا كان ناشئ كلية بسبب تصرف أو إهمال عن عمد من طرف ثالث .</p> <p>وإذا تجاوزت الخسارة الحد</p>	<p>• <u>مسئولية الناقل :</u></p> <p>١. الناقل مسئول عن الضرر الذي يؤدي إلى الوفاة أو الإصابة البدنية للراكب ، وكذا الهلاك أو الضرر الذي يلحق بالأمتعة ، وذلك إذا كانت الواقعة التي نجم عنها الضرر قد حدثت أثناء عملية النقل ،</p>

وتعزي لخطأ
أو إهمال الناقل
أو تابعيه أو
وكلائه الذين
يمثلوه أثناء
تأدية وظيفتهم

٢ . يقع عبء
إثبات الحادث
على عاتق
المدعي.

٣ . يفترض خطأ
أو إهمال الناقل
أو تابعيه أو
وكلائه - إلا
إذا ثبتت
العكس- وذلك
إذا كانت الوفاة
أو الإصابة
البدنية للراكب
، أو الهلاك أو
الضرر الذي
لحق بالأمته
الموجودة
بالقمره ناشئ
عن أو له صلة
بغرق السفينة
أو تصادمها أو
جنوحها أو
انفجار أو
حريق أو عيب
ألم بها .

و بالنسبة للهلاك أو الضرر الذي
يصيب البضائع الأخرى فإن الخطأ
أو الإهمال يفترض - إلا ثبتت
العكس - بصرف النظر عن طبيعة
الحادث الذي تسبب عنه الهلاك أو
الضرر ، وفي غير ذلك من
الحالات يقع عبء إثبات الخطأ أو
الإهمال على المدعي .

٤ . الناقل غير
مسئول عن
الهلاك أو
الضرر الذي
يلحق بالنفود ،

المذكور يكون الناقل مسئولاً إلا
إذا أثبت أن الحادث لم يقع بخطأ
أو إهمال من جانبه .

٢ . إذا كانت الخسارة الناتجة عن الوفاة أو
الإصابة البدنية للراكب ليست بسبب
حادث السفينة فإن الناقل لا يكون
مسئولاً إلا إذا كانت الحادثة التي سببت
الخسارة ترجع إلى الخطأ أو إهمال منه
، ويقع عبء إثبات هذا الخطأ أو
الإهمال على المدعي .

٣ . إذا نتج عن الخسارة هلاك أو ضرر
للأمتعة الموجودة بالقمره ، فإن الناقل
يكون مسئولاً إذا نشأ الحادث الذي
تسبب في هذه الخسارة بخطأ أو إهمال
منه ، وهو مفترض في هذه الحالة

٤ . ويكون الناقل مسئولاً أيضاً عن الخسارة
التي تؤدي إلى الهلاك أو الضرر
بالأمتعة الأخرى إلا أثبت أن الحادث
الذي نجمت عنه هذه الخسارة قد حدث
بدون خطأ أو إهمال منه .

٥ . المقصود بحادث السفينة :
غرقها ، انقلابها ، تصادمها ، جنوحها ،
انفجار أو حريق بالسفينة ، أو أي عيب
بها

- ويتضمن خطأ أو إهمال الناقل خطأ أو
إهمال تابعيه ومن يمثلونه في نطاق
أعمال وظيفتهم

- ويعني عيب في السفينة أي خلل في
آدائها لوظيفتها ، أو التقصير وعدم
الموائمة مع قواعد السلامة المطبقة
بالنسبة لأي جزء من السفينة أو آلاتها

- لا تشمل الخسارة الأضرار الناشئة
عن توقيع عقوبة أو لأجل العبرة .

- ننشأ مسؤولية الناقل عن الخسارة
الناجمة عن الحوادث التي تقع أثناء
عملية النقل ، ويقع على المدعي عبء
إثبات ذلك .

- لا تحول الاتفاقية دون رجوع الناقل
على طرف ثالث

والسندات
القابلة للتداول
، والذهب
والمشغولات
الفضية
والمجوهرات
والحلي
والأعمال
الفنية ، أو أية
أشياء أخرى
ذات قيمة إلا
إذا تم إيداعها
لدى الناقل
بالأمانات -
حينئذ يكون
الناقل مسئولاً
في حدود ١٨
ألف فرنك إلا
إذا اتفق على
حد أعلى .
٥. إذا أثبت الناقل
أن الوفاة أو
الإصابة البدنية
للراكب أو أن
هلاك الأمتعة
أو إلحاق
الضرر بها
كان بسبب
خطأ أو إهمال
الراكب أو
إسهامه في هذا
الخطأ أو
الإهمال -
يجوز للمحكمة
أن تستبعد
مسئولية الناقل
كلياً أو جزئياً
طبقاً لأحكام
القانون الذي
تطبقه المحكمة
.

● تعقيب :

- طبقاً للاتفاقية يكتفي بأن يثبت المدعي وقوع الحادث الذي نشأت عنه وفاة الراكب أو إصابته ، أو هلاك الأمتعة أو تلفها فيفترض خطأ الناقل ، ومن ثم مسؤوليته عن الأضرار الناجمة عن ذلك – إلا إذا استطاع هو نفي مسؤوليته .
- ولا يعد الناقل مسئولاً عن الأشياء ذات القيمة بصحبة الراكب إلا إذا أودعها الأخير بأمانات السفينة وتكون مسؤولية الناقل في الحدود التي نصت عليها الاتفاقية .
- وتستبعد مسؤولية الناقل كلياً أو جزئياً في حالة نجاحه في إثبات خطأ أو إهمال الراكب أو إسهامه في هذا الخطأ أو الإهمال .
- ومسؤولية الناقل طبقاً لأحكام البروتوكول مفترضة أيضاً ولا يستطيع دفعها إلا بإثباته توافر القوة القاهرة أو خطأ الغير .
- هذا ويفرق البروتوكول بينما إذا كان الحادث راجع إلى الخطأ أو إهمال من جانب الناقل فيكون مسئولاً عن تعويض الضرر كاملاً ، أما إذا لم يكن بسبب خطأ و إهمال منه فلا يسأل إلا في الحدود التي نص عليها البروتوكول .
- ويكفي لا اعتبار السفينة معيبة عدم استيفائها للقواعد الدولية للسلامة البحرية الأمر الذي يرتب ذات الأثر المترتب على الحوادث الأخرى كغرق السفينة أو تصادمها أو جنوحها أو حدوث حريق بها .

● <u>حدود المسؤولية في البروتوكول :</u>	● <u>حدود المسؤولية في الاتفاقية :</u>
<p>١. لا تتجاوز مسؤولية الناقل عن الوفاة أو الإصابة البدنية للراكب في حالة عدم وجود قضية ٤٠٠ ألف وحدة حسابية .</p> <p>ويجوز للدولة الطرف في الاتفاقية أن تضع أحكاماً تحدد المسؤولية في قانونها الوطني بما لا يقل عما نصت عليه الاتفاقية على أن تخطر الأمين العام للمنظمة بذلك .</p> <p>٢. لا تتجاوز مسؤولية الناقل عن الهلاك أو الضرر الذي يلحق بالأمتعة داخل القمرة عن ٢٢٥٠ وحدة حسابية بالنسبة للراكب ، ولا تزيد عن ١٢٧٠٠ وحدة حسابية في حالة الضرر الذي يلحق بالسيارة ، ومالا يزيد عن ١٤٩ وحدة حسابية في حالة الهلاك أو الضرر الذي يلحق بالأمتعة الأخرى .</p>	<p>١. لا تتعدى حدود مسؤولية الناقل عن وفاة الراكب أو إصابته بدنياً ٧٠٠ ألف فرنك في كل عملية نقل ، ولا يمنع ذلك أن ينص القانون الوطني للدولة الطرف في هذه الاتفاقية على حد أعلى بالنسبة للناقلين الوطنيين .</p> <p>٢. ولا تتجاوز مسؤولية الناقل عن الهلاك أو الضرر الذي يلحق بالأمتعة داخل القمرة عن ١٢٥٠ ألف فرنك لكل راكب ، ولا يزيد عن ٥٠ ألف فرنك عن الهلاك أو الضرر الذي يلحق بالسيارة بما فيها أو عليها من حمولة ، ولا تتعدى مسؤوليته عن الأمتعة الأخرى ١٨ ألف فرنك بالنسبة لكل راكب .</p>
<p>(الوحدة الحسابية هي حق السحب الخاص حسبما هو معرف عن طريق صندوق النقد الدولي ، وتحول إلى العملة الوطنية للدولة التي تفصل محاكمها في الدعوى على أساس القيمة</p>	<p>-</p>

<p>الرسمية لهذه العملة في تاريخ صدور الحكم ، أو التاريخ الذي يتفق عليه طرفي الدعوى)</p>	<p>(الفرنك يعادل ٦٥,٥ ملليجم من الذهب عيار ٩٠٠)</p>
--	---

تعقيب :

- يحدد سقف المسؤولية بالنسبة للناقل في حالة وفاة الراكب أو إصابته بدنيا وفي كل حالة ب ٤٠٠ ألف وحدة حسابية عن كل عملية نقل إذا كان بالإمكان تحديد التعويض كمدفوعات في شكل دخل دوري ، فان قيمة رأس المال لهذه المدفوعات لا يجوز أن تتجاوز السقف المشار إليه .
- وفي حالة فقدان أو تلف الأمتعة الخاصة بالراكب داخل القمرة فان مسؤولية الناقل لا تتجاوز ٢٢٥٠ وحدة حسابية لكل راكب عن كل عملية نقل ، وتصل إلى ١٢٧٠٠ وحدة حسابية في حالة الفقد أو التلف الذي يصيب السيارة بما في ذلك ما هو منقول داخلها أو عليها من أمتعة ، ويحدد بما يزيد عن ١٤٩ وحدة حسابية بالنسبة للأمتعة الأخرى بخلاف ما ذكر .
- نص بروتوكول عام ١٩٩٦ المعدل لاتفاقية حدود المسؤولية في المطالبات البحرية لعام ١٩٧٦ على أن حدود مسؤولية مالك السفينة بشأن الوفاة أو الإصابات البدنية اللاحقة بمسافري السفينة هو ١٧٥ ألف وحدة حسابية مضروباً في عدد المسافرين الذين يحق للسفينة حملهم وفقاً لشهادتها ، وبما لا يتجاوز ٢ مليون وحدة حسابية للسفن التي لا تتجاوز حمولتها ألفين طن ، وتضاف ٨٠٠ وحدة حسابية لكل طن للسفن التي تصل حمولتها من ٢٠٠١ إلى ٣٠٠٠ طن ، و ٦٠٠ وحدة حسابية لكل طن للسفن التي تصل حمولتها من ٣٠٠١ إلى ٧٠٠٠ طن ، و ٤٠٠ وحدة حسابية لكل طن فوق ٧٠ ألف طن .
- هذا وقد نصت المادة ١٩ من اتفاقية عام ١٩٧٤ على أنه ليس من شأن هذه الاتفاقية أن تعدل الحقوق والالتزامات المترتبة على الناقل عملاً بأحكام الاتفاقيات الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية ، وبناء عليه فانه في حالة التعارض فان أحكام هذه الاتفاقية الأخيرة هي التي تطبق ، أي أن مجموع مسؤوليات الناقل طبقاً لبروتوكول عام ٢٠٠٢ تكون في نطاق الحدود التي نص عليها بروتوكول عام ١٩٩٦ المشار إليه .
- يسقط حق المطالبة بالتعويض طبقاً لبروتوكول عام ٢٠٠٢ بعد مضي خمس سنوات تبدأ من تاريخ نزول الراكب من السفينة أو من التاريخ الذي يعرف فيه المدعي أو الذي كان يتوجب فيه معرفة الإصابة أو الفقد أو الضرر المسبب للحادث .
- وتعتد الدول الأطراف في الاتفاقية بالأحكام القضائية النهائية الصادرة من الدولة المعنية طبقاً لنص المادة ١٧ من اتفاقية عام ١٩٧٤ إلا إذا شاب هذه الأحكام غش أو لم يتم إخطار المدعي عليه ، وبالتالي لم يمنح الفرصة لحضور الجلسات ، وتكون لهذه الأحكام القوة التنفيذية بمجرد اكتمال الإجراءات الشكلية التي تتطلبها الدولة الطرف في الاتفاقية وبما لا يسمح بفتح ملف القضية من جديد .

التأمين الإجباري :

- أضاف بروتوكول عام ٢٠٠٢ حكماً جديداً يقضي بإلزام الناقل الذي ينفذ عملية نقل الركاب كلها أو جزء منها عن طريق سفينة مصرح لها بنقل ما يزيد عن ١٢ راكب بعقد تأمين ، أو إجراء ضمان مالي ، أو

ضمان بنكي ، أو مؤسسة مالية مماثلة لتغطية مسؤوليته طبقاً للاتفاقية في حالة وفاة أو إصابة الركاب ، وبما لا يقل عن مائتي وخمسين ألف وحدة حسابية بالنسبة لكل حالة ، وتصدر السلطة المختصة في دولة تسجيل السفينة شهادة بإحدى لغات العمل لكل سفينة بإتمام ذلك وفقاً للنموذج المرفق كملحق بالبروتوكول .
ويجوز أن تعهد بإصدار هذه الشهادة إلى إحدى المؤسسات أو الهيئات المعترف بها لديها ، على أن تخطر الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية في هذه الحالة .

● تعقيب :

سبق التشريع المصري بروتوكول عام ٢٠٠٢ بصدور قرار وزير النقل والمواصلات رقم ٣٦ لسنة ١٩٩٨ بعدم التصريح لأي عبارة أو سفينة بنقل ركاب من المواني المصرية إلى المواني السعودية إلا بعد التأكد من أنها مغطاة بتأمين على الركاب وأمتعتهم من إحدى شركات التأمين أو أحد أندية الحماية والتعويض .
ويقترح إعادة النظر في القرار المشار إليه ليكون شاملاً الرحلات الأخرى ، وتعديل قيمة التأمين ليكون في نطاق الحدود التي نص عليها البروتوكول الجديد .