

الأخطاء الإرادية وغير الإرادية للناقل البحري كأساس لمسؤولية الناقل وتابعيه

عن أضرار الإرهاب: دراسة تحليلية

Adel Alkhadher Salem Albreiki¹ & Hasnizam Hashim²

¹ طالب دكتوراه في القانون، كلية الشريعة والقانون، جامعة العلوم الإسلامية الماليزية: mans3316@gmail.com

² محاضر متقدم بكلية الشريعة والقانون، جامعة العلوم الإسلامية الماليزية: hasnizam@usim.edu.my

ملخص

هذه الورقة البحثية هي جزء من دراسة موسعة يجريها الباحث حول؛ مسؤولية الناقل البحري في التشريع الإماراتي والاتفاقيات الدولية في ظل الإرهاب الدولي. هدفت الورقة مناقشة الخطأ الإرادي للناقل البحري وتابعيه، والخطأ غير الإرادي للناقل. ومن خلال المنهج الوصفي التحليلي توصل البحث إلى النتائج الآتية: الخطأ الإرادي للناقل في حوادث الإرهاب؛ هو تقصير متعمد من الناقل في عدم تنفيذ الالتزامات العقدية أو غير العقدية، بناء على فعل أو امتناع عن فعل، مع علمه باحتمال وقوع الضرر وعدم اكترائه لذلك، دون تعمد تحقق الضرر. شملت حالات الخطأ الإرادي؛ إدراك الناقل باحتمال وقوع الإرهاب وعدم اتخاذه الإجراءات الأمنية اللازمة لمنع وقوعه. عدم اكتراث الناقل أو تابعيه. عدم قيام الناقل بتحذير الركاب من خطر الإرهاب عند علمه باحتمال وقوعه. أما أشكال الخطأ الإرادي للناقل في حوادث الإرهاب فشملت؛ الإخلال بأحد التزامات العقد مع علمه باحتمال وقوع الضرر. أو امتناعه عن القيام بعمل بموجب العقد أو القانون بصورة إرادية. أما الخطأ غير الإرادي أو الإهمال؛ فهو عدم مراعاة العناية الواجبة أثناء تنفيذ الالتزامات دون قصد الإضرار، ويقوم على عنصرين: إخلال الناقل بالتزام قانوني، وألا يقصد إحداث الضرر. أما حالات هذا الخطأ فكانت: الخطأ العقدي للناقل، والخطأ التقصيري.

الكلمات المفتاحية: الخطأ الإرادي، الخطأ غير الإرادي، مسؤولية الناقل.

عند الحديث عن الخطأ الإرادي بوصفه أساساً لمسؤولية الناقل البحري، فقد كان الخطأ الإرادي يعرف فيما مضى تعريفاً يقربه من الغش، حين كان يشترط لتحقيقه توافر نية الإضرار لدى الناقل، ولا يكفي فقط بإرادة الفعل، لذلك كان يعرف الخطأ الإرادي بأنه عبارة عن: "اتجاه إرادة الناقل إلى إحداث الضرر"⁽¹⁾. كما عرف أيضاً بأنه عبارة عن "فعل أو امتناع من جانب الناقل يترتب عليها"⁽²⁾.

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

ولعل في هذه التفرقة ما يخدم تأسيس مسؤولية الناقل البحري عن أضرار حوادث الإرهاب بناء على فكرة الخطأ الإرادي، حيث يصعب القول بان الناقل كان يريد من وراء ما قام به من نشاط وقوع حادث الإرهاب وما يصاحبها من أضرار، فهذا سوف يعني أنه لن يسأل عن هذه الأضرار إلا إذا ثبتت مسؤوليته الجنائية عن هذا الحادث، وهذا فرض يصعب تصوره من الناحية العملية، لأنه المضرور الأول منه، ومن غير المتصور أن يساهم في الحاق الضرر لنفسه⁽³⁾. ويكفي لتحقيق 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.

أما الخطأ غير الإرادي أو الإهمال، فهو عبارة عن عدم مراعاة الناقل للعناية الواجب مراعاتها أثناء تنفيذ التزاماته، دون قصد الإضرار. وعرف أيضاً بأنه: إقدام الناقل على الفعل وهو لا يدرك احتمال وقوع الضرر، لكنه كان من الممكن أن يتجنب وقوعه لو بذل عناية معقولة⁽⁴⁾.

(1) رشدي، محمد السعيد. 1995م. الخطأ غير المغتر. الكويت: جامعة الكويت. ص 62.

(2) البناء، يحيى أحمد. 1993. أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل البحري. رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، مصر. بند 119، ص 301.

(3) رشدي، محمد السعيد، مرجع سابق، ص 66.

(4) فهمي، أحمد منير. 1991. مكافحة القرصنة والغش التجاري. ج2، الرياض: الغرفة التجارية، ص 86.

في ضوء ما تقدم، ناقش الباحث الموضوع في مطلبين، خصص الأول للخطأ الإرادي للناقل البحري في حوادث الإرهاب، وخصص المطلب الثاني للخطأ غير الإرادي كأساس لمسؤولية الناقل البحري عن أضرار الإرهاب.

المطلب الأول: الخطأ الإرادي للناقل البحري في حوادث الإرهاب

يتعرض هذا المطلب لمفهوم الخطأ الإرادي للناقل، و نماذج لحالات الخطأ الإرادي للناقل البحري في حوادث الإرهاب، التي شملت: إدراك الناقل باحتمال وقوع الإرهاب وعدم اتخاذه الإجراءات الأمنية اللازمة لمنع وقوعه. عدم اكتراث الناقل أو تابعي الناقل. ويختتم المطلب بعرض أشكال الخطأ الإرادي للناقل في حوادث الإرهاب.

مفهوم الخطأ الإرادي للناقل

ذهب الفقه الفرنسي إلى أن الخطأ الإرادي للناقل يتحقق بمجرد توقعه حدوث الضرر، حتى ولو لم تتجه إرادته بصورة مباشرة إلى إحداثه⁽¹⁾. وقد سعت محكمة النقض الفرنسية إلى تبني مفهوم موسع لفكرة الخطأ الإرادي، حين عرفته بأنه رفض الناقل عمداً تنفيذ التزاماته العقدية، ولو لم يكن يقصد بذلك الإضرار بالعائد الآخر.

ويُعبأ 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 مفروضاً عليه من قبل القواعد العامة للقانون⁽²⁾.

وعرف الخطأ الإرادي للناقل في القانون الأمريكي بأنه عبارة عن كل من الأفعال العمدية أو أعمال عدم الاكتراث التي تقع دون مبالاة بالنتائج⁽³⁾. وعرف أيضاً بأنه عبارة عن "فعل أو امتناع عن فعل يتم بصورة إرادية، يعلم منه الفاعل باحتمال وقوع الضرر، أو لا يعلم باحتمال وقوع الضرر نتيجة عدم اكترائه بوقوعه⁽¹⁾.

(1) الشامي، محمد حسين علي. 1990-1410. ركن الخطأ في المسؤولية المدنية. القاهرة: دار النهضة العربية. ص 158.

(2) رشدي، محمد السعيد، مرجع سابق، ص 68.

(3) عثمان، عبد المجيد، مرجع سابق، ص 181.

ومن التعريفات السابقة يبدو لنا تعريف الخطأ الإرادي للناقل في حوادث الإرهاب؛ أنه 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 بالمعنى السابق مع فكرة الخطأ الجسيم المعروفة في القانون الألماني والتي تعرف بأنها عبارة عن "ترك الاحتياط عن دفع ضرر متوقع"⁽²⁾. كما يعرف أيضا بأنه عبارة عن فعل أو امتناع عن فعل يقع بسبب استهتار الناقل، مع علمه باحتمال وقوع الضرر وفق حسب الظروف⁽³⁾.

أيضا يتشابه مضمون الخطأ الإرادي ومضمون الخطأ الذي لا يُغتفر في القانون الفرنسي، والذي يعرف بأنه عبارة عن فعل إرادي يقترفه الناقل عن وعي بخطورة الفعل، أو وجوب الوعي بذلك في ضوء الظروف المحيطة، مع عدم توافر سبب من أسباب الإباحة⁽⁴⁾.

وفي التعريفات السابقة يظهر التمييز بين قبول الإرهاب وإرادته، فعند توافر الإرادة يتحقق الخطأ العمدي، وهذا يتطلب توافر توقع النتائج الضارة وتوافر الرغبة في تحقيقها. أما المخاطر، فيتوافر فيها توقع الضرر، ولكن لا توجد رغبة في تحقيقه. 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⁽⁵⁾.

نماذج لحالات الخطأ الإرادي للناقل البحري في حوادث الإرهاب:

أولاً. إدراك الناقل باحتمال وقوع الإرهاب وعدم اتخاذه الإجراءات الأمنية اللازمة لمنع وقوعه:

(1) عثمان، عبد المجيد، مرجع سابق، ص 182.

(2) الشامي، محمد حسين علي، مرجع سابق، ص 161

(3) رشدي، محمد السعيد، مرجع سابق، ص 72.

(4) عثمان، عبد المجيد، مرجع سابق، ص 184.

(5) البناء، يحي أحمد مرجع سابق، بند 117، ص 298.

يمكن مساءلة الناقل عن الأضرار التي تلحق الركاب بسبب حادث الإرهاب بناء على الخطأ الإرادي، وذلك إذا ثبت أن الناقل أو أحد تابعيه كانوا على علم باحتمال وقوع هذه الحادثة، وما قد يترتب عليها من أضرار، ومع ذلك لم يتخذوا الإجراءات والتدابير اللازمة لتوقي وقوعها. فلو أن الناقل قبل قيامه بالرحلة البحرية كان على علم بوجود جماعات إرهابية أو انتشار للنزاعات الطائفية أو غياب أو ضعف أجهزة الأمن في مناطق معينة تقع في خط سير رحلته، ولم يمتنع رغم ذلك عن القيام بهذه الرحلة، أو قام بها دون اتخاذ الإجراءات الأمنية اللازمة لحماية السفينة ومن على متنها، فإن هذا لا يمكن أن يوصف بأنه مجرد إهمال من الناقل، ولكنه خطأ إرادي، يجب معه أن يسأل عن الأضرار التي تلحق بالركاب نتيجة لهذا، بل إن هذه الحالة تدعو إلى التشديد من مسؤولية الناقل، ولعل هذه الحالة تجسد فكرة الخطأ الإرادي بصورة واضحة، فالناقل رغم عمله بوجود الخطر واحتمال وقوع الضرر لم يكثر، وقصد ممارسة النشاط رغم ذلك، لكن دون أن يتوافر لديه نية وقوع الضرر.

تبدو أهمية الوقوف على معيار تقدير علم الناقل البحري باحتمال وقوع الضرر في حوادث الإرهاب في أنه سينعكس على نطاق الأعمال والتصرفات التي تعد من قبيل الخطأ الإرادي للناقل في حوادث الإرهاب. وفقاً للمعيار الشخصي يجب لاعتبار التصرف الصادر عن الناقل خطأ إرادياً أن يكون هو شخصياً على علم بأن سلوكه (سواء بالعمل أو بالامتناع عن العمل) ينطوي على مخالفة، وأن ممارسة هذا السلوك من شأنها الإضرار بمصالح الشاحنين، فالناقل لكي يُسأل عن أضرار الإرهاب وفقاً لهذا المعيار يجب أن يكون هو شخصياً على علم باحتمال وقوعه في ضوء تقديراته الشخصية⁽¹⁾.

ويلاحظ أن الأخذ بهذا المعيار من شأنه أن يضيق من نطاق الحالات التي سيعتبر فيها سلوك الناقل خطأ إرادياً مسؤولاً عنه، حيث يصعب إثبات وجود هذا العلم لدى الناقل، باعتبار أن محل الإثبات مسألة نفسية غير ملموسة. يضاف لذلك فإن درجة الخطأ الموجب للمسؤولية يختلف من ناقل لآخر، نظراً لاختلاف قدراتهم الشخصية في الوعي واليقظة، فما يعتبر خطأ بالنسبة لناقل قد لا يعد خطأ بالنسبة لناقل آخر⁽²⁾.

(1) الشامي، محمد حسين علي، مرجع سابق، ص 164.

(2) العشماوي، أيمن إبراهيم، مرجع سابق، ص 50.

يقوم المعيار الموضوعي على أساس قياس علم الناقل باحتمال وقوع الحادث الإرهابي في ضوء معيار ثابت محدد سلفاً، وهو معيار الناقل الحريص في نفس ظروف الناقل وكفاءته، وذلك بصرف النظر عما وقر في نفس الناقل شخصياً، حيث يفترض علم الناقل باحتمال وقوع الإرهاب إذا كان الشخص العادي في نفس ظروف وكفاءته كان يجب عليه أن يعلم بذلك⁽¹⁾.

والمعيار الموضوعي عادل في تحديد خطأ الناقل، بالنظر إلى أنه يتعد عن الخوض في ظروفه الشخصية، لكونها أموراً يصعب تقديرها والوقوف عليها بدقة، خاصة في حوادث الإرهاب، حيث أن مثل هذه الحوادث توصف بالكوارث التي قد تؤدي في الغالب إلى وفاة كافة الموجودين على متن السفينة خاصة في حوادث التفجيرات، الأمر الذي لا يبقى معه سوى التحقيقات التي تتم لبحث بعض المسائل الفنية المدعومة ببعض الرسائل اللاسلكية والتسجيلات الصوتية، ومن ثم وجب الاعتماد على معيار موضوع مجرد يقيس الإجراءات والتدابير الضرورية واجبة الاتباع في مثل هذه الحوادث.⁽²⁾ إنَّ المعيار الذي يقاس من خلاله تقصير الناقل في اتخاذ التدابير اللازمة عند وقوع الإرهاب يجب أن يكون معياراً موضوعياً مجرداً من الظروف الشخصية للناقل، لكن يجب في ذات الوقت أن يأخذ في الاعتبار الظروف الخاصة بحوادث الإرهاب، وما تحتاج إليه من بذل عناية ومجهود خاص لتفادي وقوعها⁽³⁾.

ويعود ترجيح المعيار الموضوعي لتقدير وتقييم علم الناقل باحتمال وقوع الضرر في حوادث الإرهاب إلى إنَّ التعرف على علم الناقل باحتمال وقوع حادث الإرهاب بمعيار شخصي من شأنه أن يحدث خطأً بين الخطأ المدني والخطأ الجنائي للناقل، فالخطأ الأخير يحتاج إلى التحقق من توافر القصد الجنائي بالاعتماد على معيار شخصي يبحث في النوايا والبواعث، أما الخطأ المدني فيكفي لنسبته للناقل الاعتماد على معيار موضوعي مجرد من الظروف الشخصية الخاصة بالناقل، لأنَّ الأمر لا يتعلق بارتكاب الناقل للإرهاب، ولكن في تسبب خطئه في وصول ضرر الإرهاب للراكب:

(1) الأسيوطي، ثروت أنيس. 1966. مسؤولية الناقل البحري في القانون المقارن. د.م: دار النهضة العربية. ص 448

(2) عثمان، عبد المجيد، مرجع سابق، ص 188.

(3) الشامي، محمد حسين علي، مرجع سابق، ص 166.

يتسم الأخذ بالمعيار الموضوعي بالعدالة والمنطق، نظراً لاعتماده معيار ثابت محدد سلفاً، هو معيار الشخص الحريص في نفس ظروف الناقل وكفاءته، الأمر الذي يؤدي إلى توحيد المعاملة تجاه جميع الناقلين، خاصة أن حوادث الإرهاب تتسم بالدولية. من ناحية أخرى، من شأن الأخذ بهذا المعيار توسعة نطاق الأعمال التي تعد من قبل الخطأ الإرادي للناقل، كما أنه سيسهل من عملية إثبات عمله بانطواء سلوكه على خطأ⁽¹⁾.

ثانياً. عدم اكتراث الناقل أو تابعيه:

تتحقق فكرة عدم الاكتراث في القانون الأنجلو أمريكي، عندما يعلم الناقل بأنه من المحتمل وفقاً لمجريات الأمور أن يترتب على فعله أو امتناعه الإرادي هلاك أو تلف أو تأخير للبضاعة محل عقد النقل البحري، ومع ذلك يقدم على الفعل غير مكترث للهلاك أو التلف أو التأخير الذي سوف يحدث⁽²⁾.

وينص بروتوكول بروكسل لعام 1968م على فكرة عدم الاكتراث؛ باعتبارها مانعاً من موانع التعويض العادل المنصوص عليه في هذا القانون وملزمة للناقل البحري بتعويض كامل الضرر الواقع على البضاعة المهالكة أو التالفة، يسقط حق الناقل في التمسك بتحديد المسؤولية في الأحوال التي يثبت فيها أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر من الناقل الفعلي أو أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر، أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أو ضرر يمكن أن يحدث⁽³⁾.

وقد ذهب رأي فقهي إلى تعريف عدم الاكتراث بأنه: الخطأ الواعي أو الخطأ غير المغتفر ولكنه ليس الخطأ الجسيم، وذلك لأن الخطأ الجسيم يتوافر حيث يكون الناقل قد واجه احتمال وقوع الضرر كنتيجة محتملة لفعله أو امتناعه دون أن يكثرث مع ذلك، في حين أن عدم الاكتراث المصحوب بإدراك أو ضرر لا يمكن أن

(1) العشماوي، أيمن إبراهيم، مرجع سابق، ص 63.

(2) الحقباني، فهد بن حمود النايف. 2000. مسؤولية الناقل البحري للبضائع بمقتضى الشحن في النظام البحري السعودي. دراسة مقارنة المملكة العربية السعودية: د.ن. ص 276.

(3) الأسيوطي، ثروت أنيس، مرجع سابق، ص 451.

يحدث أو يتحقق فقط إذا كان الناقل يعلم باحتمال وقوع الضرر، وإنما أيضاً حيث يكون عليه أن يعلم، وتلك هي عناصر الخطأ الواعي أو الخطأ الذي لا يُعْتَفَر (1).

عناصر فكرة عدم الاكتراث:

تقوم فكرة عدم الاكتراث على عنصرين، العنصر الأول: أن تنصرف إرادة الناقل إلى إتيان الفعل أو الامتناع عن الفعل، فإذا ارتكب الناقل فعلاً غير إرادي فإنه من غير المتصور اعتباره عدم اكتراث، ومن ثم لا يلتزم الناقل بدفع التعويض العادل لقيمة البضاعة الهالكة أو التالفة ومثال ذلك إذا ما انحرف الناقل عن خط السير المتفق عليه بينه وبين الشاحن لظروف خارج عن إرادته وذلك لظرف طارئ كأن يحصل إغلاق في الطريق أو نشوب حرب بين دولتين أدت به إلى أن يسلك طريقاً آخر مما أحدث تأخراً في تسليم البضاعة حيث فوت على الشاحن الفرصة في بيع البضاعة، ويلتزم بدفع التعويض في حدود المسؤولية (2).

العنصر الثاني: أن يكون الناقل - لحظة إتيان الفعل أو الامتناع عنه - على علم تام باحتمال حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير للبضاعة محل عقد النقل البحري، كأثر مترتب على ارتكابه الفعل أو الامتناع ويظهر من ذلك أن حالة عدم الاكتراث تتحقق في الحالة التي كان يجب على الناقل أن يعي حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير كأثر مترتب على ارتكاب الفعل أو الامتناع الذي يصدر عنه (3).

حالات عدم الاكتراث بالنسبة للناقل البحري

من حالات عدم اكتراث الناقل البحري؛ أن يتسلم الناقل البضاعة من الشاحن ويتركها على أرصفة الميناء دون حراسة أو مراقبة، مع علمه بأن هناك احتمالاً كبيراً لسرقة هذه البضاعة، نظراً لعدم وجود حراسة على البضاعة وهي على أرصفة الميناء (4).

(1) الشامي، محمد حسين علي، مرجع سابق، ص171.

(2) الفقي، محمد السيد، (2007). تطور قواعد قانون النقل البحري، تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص134.

(3) الحقباني، فهد بن حمود النابف، مرجع سابق، ص281.

(4) الأسيوطي، ثروت أنيس، مرجع سابق، ص453.

وفي حالة ما إذا امتنع الناقل عن إصلاح جزء من أجزاء السفينة، بعد بدء الرحلة مع علمه باحتمال هلاك أو تلف البضاعة المحملة على متن السفينة، ومع ذلك لم يبادر إلى إصلاحه، الأمر الذي سيؤدي إلى تلف البضاعة أو هلاكها⁽¹⁾.

حالات عدم الاكتراث بالنسبة لتابعي الناقل البحري

ومن حالات عدم الاكتراث بالنسبة لتابعي الناقل: حالة ترك الربان السفينة في أحد الموانئ لقضاء ثلاثة أيام خارج الميناء مع علمه التام أن فعله قد يؤدي إلى التأخير في تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه وهذا التأخير قد يسبب ضرراً للمرسل إليه ومن الحالات أيضا قيام الربان بالرحلة بالرغم من الظروف البحرية السيئة: مثل: العواصف والرياح والضباب والأمواج مع علمه باحتمال تلف البضاعة أو هلاكها جراء الظروف البحرية السيئة.

ومن الحالات أيضا تسلم أمين السفينة للبضاعة من الشاحن لشحنها، ثم تركها على الأرصفة دون حراسة مع علمه التام باحتمال حدوث الهلاك أو التلف جراء عدم الحراسة⁽²⁾.

بعض التشريعات البحرية التي نصت على هذه الحالة من الأحوال التي يستثنى فيها تحديد المسؤولية بمنع الناقل من اللجوء إلى التحديد عند توافرها، قد قصدت إقامة التوازن بين مصلحة الشاحن والناقل، فإن كانت هذه التشريعات قد منحت الناقل ميزة تحديد المسؤولية فان هذا لا يعني إطلاق حريته في استغلال هذه الميزة وإنما استثنت التشريعات بعض الحالات أيضا قيام الربان بالرحلة بالرغم من الظروف الأمنية السيئة في المنطقة واحتمالية تعرض السفينة للإرهاب. ومن الحالات أيضا تسلم أمين السفينة للبضاعة من الشاحن لشحنها، ثم تركها على الأرصفة دون حراسة مع علمه التام باحتمال حدوث الهلاك أو التلف جراء عدم الحراسة⁽³⁾.

ثالثاً. عدم قيام الناقل بتحذير الركاب من خطر الإرهاب عند علمه باحتمال وقوعه

(1) المرجع السابق، ص455.

(2) الفقي، محمد السيد، مرجع سابق، ص135.

(3) الأسيوطي، ثروت أنيس، مرجع سابق، ص453.

تتعامل هذه الحالة مع الناقل الذي نما إلى علمه أن رحلته البحرية من المحتمل تعرضها لعمل إرهابي، ومع هذا لم يتم إبلاغ الركاب وتحذيرهم من أخطار الإرهاب قبل بداية الرحلة، وذلك بصرف النظر عن اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي وقوع الإرهاب من عدمه من قبل الناقل.

ويعرف الالتزام بالتحذير بصورة عامة بأنه عبارة عن إلزام أي شخص بتحذير شخص آخر إذا ما تبين له وجود خطر حال ومحقق، يهدد الأخير في نفسه أو ماله⁽¹⁾. وقد بدت أهمية هذا الالتزام في مجال النقل البحري على أثر ما شهدته التزام الناقل بسلامة الأشخاص والبضائع من تطور، حيث لم يعد يقتصر على مجرد بذل العناية والحيلة لتأمين السلامة، بل أصبح ذات مضمون فني ومهني، يجعل هذا الالتزام يشتمل على كل ما يرتبط بالسلامة البحرية

هذه الحالة لا تتعامل مع التدابير التي يجب على الناقل اتخاذها لتفادي تعرض الرحلة البحرية لمخاطر الإرهاب، ولكنها تتعامل مع التزام يقع على عاتق الناقل تجاه الشاحنين والركاب وإبلاغهم باحتمال تعرض الرحلة للإرهاب، فالناقل قد يكون على علم باحتمال وقوع الإرهاب، ولكنه يعتقد بأنه اتخذ كافة التدابير اللازمة لمواجهة والتعامل معه، ورغم هذا يكون من حق الراكب أن يعلم بهذه المخاطر، ليكون القرار له فيما يتعلق بالقيام بالرحلة من عدمه⁽²⁾.

ويرى جانب من الفقه أن إعلام الراكب بمخاطر الإرهاب التي يحتمل أن تتعرض لها الرحلة البحرية هو التزام يقع على عاتق الناقل، وأن هذا الالتزام قائم بذاته، ولا يغني عنه قيامه باتخاذ كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع الإرهاب⁽³⁾.

يقوم المعيار الموضوعي على أساس قياس علم الناقل باحتمال وقوع الحادث الإرهابي في ضوء معيار ثابت محدد سلفاً، وهو معيار الناقل الحريص في نفس ظروف الناقل وكفاءته، وذلك بصرف النظر عما وقر في نفس

(1) الحقباني، مصدر سابق، ص 275.

(2) محمددين، جلال وفاء، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة، ص 77.

(3) الأسيوطي، ثروت أنيس، مرجع سابق، ص

الناقل شخصياً، حيث يفترض علم الناقل باحتمال وقوع الإرهاب إذا كان الشخص العادي في نفس ظروف وكفاءته كان يجب عليه أن يعلم بذلك⁽¹⁾.

- أ- يشترط لتحقيق الخطأ الإرادي للناقل عن أضرار الإرهاب اتجاه إرادته إلى إثبات الفعل المادي للخطأ سواء بالعمل أو بالامتناع عن العمل.
- ب- إنه ينظر للخطأ الإرادي للناقل على أنه نتيجة عمل إرادي، وليس نتيجة سهو أو عدم اكتراث، دون أن يشترط إرادة إحداث النتيجة.
- ج- تقع على مسؤولية الناقل احتمالية وقوع الإرهاب، ومن ثم حدوث الضرر، وقبوله مع ذلك القيام بعملية النقل.

أشكال الخطأ الإرادي للناقل في حادثة الإرهاب:

- أ- أن يخل الناقل بتنفيذ أحد الالتزامات الواقعة عليه بموجب العقد أو القانون بصورة إرادية، ويكون على علم باحتمال وقوع الضرر.
- ب- أن يمتنع الناقل عن القيام بعمل بموجب العقد أو القانون بصورة إرادية، مع عدم الاكتراث بالنتائج التي يمكن أن تترتب على ذلك، وينصرف مضمون عدم الاكتراث إلى عدم مبالاة الشخص بما إذا كان فعله يشكل خرقاً لواجب ما، ولا يبالي بما إذا كان هذا الفعل قد يؤدي إلى أضرار ما⁽²⁾.

وعلى الرغم من أن الاتفاقيات الدولية قد تبنت فكرة الغش كأساس لإطلاق مسؤولية الناقل عن الحوادث البحرية، إلا إنها 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 الأنجلو أمريكي، مما دعا إلى

(1) الحقباني: فهد بن حمود النايف، مرجع سابق، ص 281.

(2) محمددين، جلال وفاء، مرجع سابق، ص 83.

التعبير عنه بالعبرة السابقة⁽¹⁾. والخطأ الإرادي أو الإهمال الجسيم، لا يفترض في حق الناقل، بل يقع على الراكب عبء إثباته وذلك حتى ولو كانت مسؤولية الناقل مفترضة.

المطلب الثاني: الخطأ غير الإرادي كأساس لمسؤولية الناقل البحري عن أضرار الإرهاب

يعد الخطأ غير الإرادي المناط الحقيقي لمسؤولية الناقل البحري عن أضرار حوادث الإرهاب، وذلك لقلّة الحالات التي يمكن معها تصور تحقق الخطأ الإرادي للناقل بخصوص هذه الحوادث، حيث قلما يتصور أن يكون لدى الناقل إدراك باحتمال وقوع مثل هذه الحوادث، ولا يتخذ التدابير اللازمة لتجنب وقوعها.

ويعرف الخطأ غير الإرادي أو الإهمال بأنه عبارة عن عدم مراعاة الناقل للعناية الواجب مراعاتها أثناء تنفيذ التزاماته، دون قصد الإضرار⁽²⁾. وعرف أيضا بأنه عبارة عن إقدام الناقل على الفعل وهو لا يدرك احتمال وقوع الضرر، لكنه كان من الممكن أن يتجنب وقوعه لو بذل عناية معقولة. أيضا عرف بأنه عبارة عن عدم بذل الناقل العناية التي يبذلها الرجل الحريص حرصا غير معتاد⁽³⁾.

ويتضح مما سبق أن الخطأ غير الإرادي للناقل يقوم على عنصرين:

الأول: إخلال الناقل بالتزام قانوني ملتزم به.

الثاني: ألا يقصد الناقل من وراء هذا الإخلال إحداث الضرر.

ويرى بعض الفقه أن الخطأ يتحقق من الناقل ليس فقط فيما يتعلق بالالتزامات الخاصة بإدارة السفينة وتشغيلها، ولكن أيضا فيما يتعلق بالمحافظة على الأشخاص والبضائع وضمنان سلامتهم. فالخطأ غير الإرادي يتحقق من قبل الناقل طبقاً لمفهوم هذا النص إذا أخل الناقل أو أحد تابعيه في اتخاذ جميع ما كان يجب اتخاذه من تدابير معقولة لتجنب الحادث وتبعاته⁽⁴⁾.

(1) الحقباني: فهد بن حمود النابيف، مرجع سابق، ص 288

(2) فهيمي، خالد مصطفى، مرجع سابق، ص 86.

(3) الفقي، محمد السيد، مرجع سابق، ص 142.

(4) محمددين، جلال وفاء، مرجع سابق، ص 93.

وبناء عليه يتحقق الخطأ غير الإرادي للناقل عن الأضرار التي تلحق بالركاب على أثر وقوع الإرهاب إذا ما صدر عنه إهمال أو عدم تبصر بخصوص تنفيذ التزاماته للمحافظة على سلامة الركاب، كما لو قصر في جعل السفينة صالحة للملاحة البحرية، أو أهمل في اتخاذ التدابير الأمنية اللازمة، أو تراخي في إنقاذ الركاب على أثر وقوع الإرهاب، وكان كل ذلك دون قصد الإضرار، وإنما كان على سبيل الخفة أو الرعونة⁽¹⁾.

ويجب عدم الخلط بين الخطأ غير الإرادي والغلط في مقام مسؤولية الناقل البحري عن أضرار حوادث الإرهاب، فالخطأ عبارة عن انحراف النقل عن السلوك السليم والمتبع، أما الغلط فهو عبارة عن سهو أو غفلة لا ترقى إلى حد الخطأ أو الإهمال تقع من الناقل دون قصد أو تقصير شديد⁽²⁾. وعدم وجود فرق بين الخطأ والغلط في مجال المسؤولية المدنية، وأن كليهما مترادفان في معنى المسؤولية، ويدل هذا الفقه على صحة رأيه بالقول بأن من أحد الأسباب الرئيسية التي تجعل الخطأ معياراً غير ملائم للمسؤولية المدنية هو أن كلمة خطأ نفسها تنطبق على الغلط⁽³⁾.

حالات الخطأ غير الإرادي للناقل في حوادث الإرهاب:

ويمكن تصور الخطأ غير الإرادي في حوادث الإرهاب في عدة حالات، أهمها ما يلي:

أ- الخطأ العقدي للناقل: ويتصور ذلك في حالة إخلال الناقل في تنفيذ الالتزام بالمحافظة على سلامة الأشخاص والبضائع كما هو مقرر في عقد النقل (سواء صراحة أو ضمناً) أثناء وقوع حادثة الإرهاب، ويستوي في مسؤولية الناقل في هذا الصدد صدور الخطأ عنه شخصياً أو عن أحد تابعيه، ما دام الأمر يتعلق بتنفيذ عقد النقل. ويمكن أن يتجسد الخطأ العقدي للناقل في حوادث الإرهاب في الحالات التالية:

- عدم اتخاذ التدابير الأمنية اللازمة لمواجهة حوادث الإرهاب: حيث يمكن للمضروب من حادثة الإرهاب الرجوع على الناقل لتقصيره في اتخاذ التدابير الأمنية اللازمة لتأمين السفينة ضد حوادث

(1) الفقي، محمد السيد، مرجع سابق، ص 145.

(2) العشماوي، إيمان إبراهيم، مرجع سابق، ص 237.

(3) المرجع السابق، ص 236.

الإرهاب، فالناقل مسؤول عن تأمين السفينة وتجهيزها بما يلزم لمواجهة هذا الحادث خاصة على أثر انتشار وتعدد صور وقوعها، ومن ثم إخلال الناقل بتأمين السفينة يعد إخلالاً من جانبه بالتزامه بضمان السلامة، ومن ثم تتعدّد مسؤوليته عن ذلك. وقد وجه نقد لما سبق، بدعوى أنه لا يمكن التعويل على إجراءات التأمين المتخذة من قبل الناقل لمنع وقوع حادثة الإرهاب، حيث مهما كانت هذه الإجراءات قوية ودقيقة لا يمكن تفادي أضرار مثل هذه الحادثة⁽¹⁾.

ولا يتفق الباحث مع هذا النقد، حيث إن ما يشهده قطاع النقل البحري من تقدم مذهل سواء فيما يتعلق بالمحركات المستخدمة أم الأدوات التقنية والتكنولوجية خاصة في مجال الاتصال بالسفينة وتتبع خط سيرها أثناء رحلتها، لا يمكن معه استبعاد قدرة الناقل على مواجهة الاعتداءات الإرهابية التي يمكن أن تقع على السفينة، وتفادي آثارها، ومن ثم تقصير الناقل في اتخاذ التدابير يشكل خطأ يمكن أن يسأل عنه.

- التقصير في التعامل مع آثار أحداث الإرهاب بعد وقوعه: ويمكن تصور خطأ الناقل في حادثة الإرهاب انطلاقاً من تقصيره في التعامل مع حادثة الإرهاب بعد وقوعها، مما تسبب في مضاعفة الآثار الخطيرة عن هذه الحادثة، فعجز الناقل في بعض الأحيان عن مواجهة الإرهاب، لا يعني عجزه أيضاً عن مواجهة آثاره من خلال ما يجب عليه بذله من جهود الإغاثة وإنقاذ الأشخاص والبضائع من الهلاك، كما لو كان الهجوم الإرهابي قد أسفر عن اندلاع حريق، حيث يجب على الناقل مواجهة هذا الحريق بوسائل وأدوات الإطفاء اللازمة، أو الاستغاثة بأقرب فرق الإنقاذ والطوارئ، وإلا يمكن اعتباره مسؤولاً عن التعويض⁽²⁾. وبناء على عليه يتحمل الناقل تبعات ما يلحق البضائع من أضرار إذا ما ثبت أنها وقعت بسبب سوء سلوك التابعين أو إهمالهم الشديد، ويبرر ذلك بأن الناقل ضامن لأخطاء تابعيه فيما يقع منهم من أخطاء.

(1) محمددين، جلال وفاء، مرجع سابق، ص 88

(2) العشماوي، إيمان إبراهيم، مرجع سابق، ص 241.

ب. الخطأ التقصيري للناقل: ويتصور ذلك في حالة صدور خطأ أو تقصير من قبل الناقل يشكل إخلالاً بأحد الالتزامات العقدية أثناء حادثة الإرهاب سبب ضرراً للمسافر، وكان هذا الخطأ يمثل إخلالاً بالتزام عام مفروض على الناقل بالمحافظة على سلامة البضائع المشحونة. ويتجلى الخطأ التقصيري للناقل البحري في حادثة الإرهاب من تقصيره في التعامل مع الآثار الناتجة عن هذه الحادثة بعد وقوعها، مما تسبب في مضاعفة الأضرار الناشئة عنها، فعجز الناقل في بعض الأحيان عن مواجهة الإرهاب، لا يعني عجزه أيضاً عن مواجهة آثاره من خلال ما يجب عليه بذله من جهود الإغاثة وإنقاذ البضائع من الهلاك، كما لو كان الهجوم الإرهابي قد أسفر عن اندلاع حريق في البضائع، حيث يجب على الناقل مواجهة الحريق بوسائل وأدوات الإطفاء اللازمة، وإلا يمكن اعتباره مسؤولاً عن تعويض الأضرار الناشئة عن الحادثة.

خاتمة

يرى الباحث أنّ خطأ الناقل في حوادث الإرهاب لا يخرج عن نطاق الخطأ في مفهومه العام، وما يميز هذا الخطأ هو المعيار الذي يقاس به مقدار العناية المطلوبة من الناقل. فالضرر الذي يلحق الراكب جرّاء حوادث الإرهاب يحتم على الناقل بذل جهد استثنائي لتفاديه، يفوق الجهد المبذول في حوادث أخرى، نظراً لكثرة وتنوع التدابير الواجب عليه مراعاتها للتنبؤ بوقوع هذه الحوادث وتفادي آثارها الضارة إذا ما وقعت.

إنّ الضرر الواقع جرّاء الإرهاب، لا يخرج عن كونه تقصيراً من جانب الناقل في اتخاذ التدابير اللازمة للحفاظ على سلامة الركاب والبضائع، لكنه تقصير في بذل جهد كبير لتفادي وقوع الضرر، ومما لا شك فيه؛ أن خطأ الناقل مرتبط بالتزاماته سواء تلك التي نص عليها عقد النقل، أم تلك التي تفرضها القواعد العامة في القانون، والتي من أهمها التزامه بالحفاظ على سلامات الركاب والبضائع وقيامه بكافة التدابير اللازمة لذلك.

قائمة المراجع

الأسيوطي، ثروت أنيس. 1966. مسؤولية الناقل البحري في القانون المقارن. د.م: دار النهضة العربية.

- البناء، يحيى أحمد. 1993. أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل البحري. رسالة دكتوراه، مصر: جامعة الإسكندرية.
- الحقباتي، فهد بن حمود النايف. 2000. مسؤولية الناقل البحري للبضائع بمقتضى الشحن في النظام البحري السعودي. دراسة مقارنة المملكة العربية السعودية: د.ن. رشدي، محمد السعيد. 1995م. الخطأ غير المغتفر. الكويت: جامعة الكويت.
- السنهوري، عبد الرازق. 2004. الوسيط في شرح القانون المدني. الجزء الأول. نظرية الالتزام بوجه عام. الإسكندرية: منشأة المعارف.
- الشامي، محمد حسين علي. 1990. ركن الخطأ في المسؤولية المدنية. القاهرة: دار النهضة العربية.
- العشماوي، أيمن إبراهيم. 1998. تطور مفهوم الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية. القاهرة: دار النهضة العربية.
- الفاقي، محمد السيد، 2007. تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.
- فهيم، أحمد منير. 1991. مكافحة القرصنة والغش التجاري. ج2، الرياض: الغرفة التجارية.
- محمد، جلال وفاء. 1989. تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.
- محمد، جلال وفاء. 1991. المبادئ العامة في القانون التجاري البحري. بيروت: الدار الجامعية للنشر والتوزيع.
- محمد، جلال وفاء. 1993. مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، ع1 و2.