

3-2018

المسؤولية المدنية للناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة في الاتقيات الدولية وقانوني دولة الإمارات (والمملكة المتحدة)

محمد عبد الرحمن المرزوقي

Follow this and additional works at: https://scholarworks.uaeu.ac.ae/private_law_theses

Part of the [Law Commons](#)

Recommended Citation

الرحمن المرزوقي, محمد عبد, "المسؤولية المدنية للناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة في الاتقيات الدولية وقانوني دولة الإمارات والمملكة المتحدة)" (2018). *Private Law Theses*. 13.
https://scholarworks.uaeu.ac.ae/private_law_theses/13

This Thesis is brought to you for free and open access by the Private Law at Scholarworks@UAEU. It has been accepted for inclusion in Private Law Theses by an authorized administrator of Scholarworks@UAEU. For more information, please contact fadl.musa@uaeu.ac.ae.

3-2018

The Liability of the Maritime Carrier when Transporting Dangerous Goods: A Comparative Study of International Convention, the laws of the United Arab Emirates, and the United Kingdom

محمد عبد الرحمن المرزوقي

Follow this and additional works at: https://scholarworks.uaeu.ac.ae/private_law_theses



Part of the [Law Commons](#)

Recommended Citation

عبد الرحمن المرزوقي, محمد عبد "The Liability of the Maritime Carrier when Transporting Dangerous Goods: A Comparative Study of International Convention, the laws of the United Arab Emirates, and the United Kingdom" (2018). *Private Law Theses*. 13. https://scholarworks.uaeu.ac.ae/private_law_theses/13

This Thesis is brought to you for free and open access by the Private Law at Scholarworks@UAEU. It has been accepted for inclusion in Private Law Theses by an authorized administrator of Scholarworks@UAEU. For more information, please contact fadl.musa@uaeu.ac.ae.

جامعة الإمارات العربية المتحدة

كلية القانون

القانون الخاص

المسؤولية المدنية للناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة في
الاتفاقيات الدولية وقانوني دولة الإمارات والمملكة المتحدة)

محمد عبدالرحمن المرزوقي

أطروحة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص

إشراف د. محمد النصور

مارس 2018

إقرار أصالة الأطروحة

أنا محمد عبدالرحمن المرزوقي، الموقع أدناه، طالب دراسات عليا في جامعة الإمارات العربية المتحدة ومقدم الأطروحة الجامعية بعنوان " المسؤولية المدنية للناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة في الاتفاقيات الدولية وقانوني دولة الإمارات والمملكة المتحدة)"، أقر رسمياً بأن هذه الأطروحة هو العمل البحثي الأصلي الذي قمت بإعداده تحت إشراف د. محمد النصور، أستاذ مساعد في كلية القانون. وأقر أيضاً بأن هذه الأطروحة لم تقدم من قبل لنيل درجة علمية مماثلة من أي جامعة أخرى، علماً بأن كل المصادر العلمية التي استعنت بها في هذا البحث قد تم توثيقها والاستشهاد بها بالطريقة المتفق عليها. وأقر أيضاً بعدم وجود أي تعارض محتمل مع مصالح المؤسسة التي أعمل فيها بما يتعلق بإجراء البحث وجمع البيانات والتأليف وعرض نتائج و/أو نشر هذه الأطروحة.

توقيع الطالب:  التاريخ: 2018/04/17

حقوق النشر © 2018 محمد عبدالرحمن المرزوقي
حقوق النشر محفوظة

إجازة أطروحة الماجستير

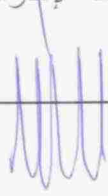
أجيزت أطروحة الماجستير من قبل أعضاء لجنة المناقشة المشار إليهم أدناه:

(1) المشرف (رئيس اللجنة) - د / محمد أبو العثم النصور

الدرجة : أستاذ مشارك

قسم القانون الخاص

كلية القانون - جامعة الإمارات العربية المتحدة

التوقيع:  التاريخ: ١٨/٣/١٤

(2) عضو داخلي : د / علاء الدين عبدالله الخصاونه

الدرجة : أستاذ مشارك

قسم : القانون الخاص

كلية : القانون - جامعة الإمارات العربية المتحدة

التوقيع:  التاريخ: ١٨/٢/١٤

(3) عضو خارجي : د / أحمد قاسم فرح

الدرجة : أستاذ مشارك

كلية : القانون

جامعة : الشارقة

التوقيع:  التاريخ: ١٨/٢/١٤

اعتمدت الأطروحة من قبل:

(1) عميد كلية القانون : الأستاذ الدكتور / محمد حسن علي محمد

التوقيع:  التاريخ: ١٨ / ٣ / ٢٠١٨

(2) عميد كلية الدراسات العليا: الأستاذ الدكتور / ناجي وكيم

التوقيع:  التاريخ: ١/5/2018

النسخة رقم ١٥ من ١٥

الملخص

تختلف الاضرار الناجمة عن قيام الناقل البحري في نقل البضائع الخطرة عن النقل العادي للبضائع من عدة جوانب أمنية وبيئية. وقد بحثنا في هذه الرسالة عن مفهوم البضائع الخطرة في الاتفاقيات الدولية البحرية، وقد أشارت بعض الاتفاقيات إلى أنواع معينة من البضائع تعتبرها الاتفاقية بضائع خطيرة، مثل اتفاقية المواد الخطرة والضارة لعام 2010 (HNS) واتفاقية المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي لسنة 1969، اما الاتفاقيات الأخرى فلم تعرّف البضائع الخطرة مع أشارتها إلى التزام الشاحن وليس الناقل بضرورة الافصاح عن البضائع وحالتها إلى الناقل وهو ما جاء به القانون الاماراتي والانجليزي وهناك مدونة البضائع الخطرة البحرية الدولية (IMDG) وهي مدونة مهمة في نقل البضائع الخطرة لكونها تحتوي على إرشادات نقل البضائع الخطرة وكيفية التعامل مع نقلها وحالات الطوارئ والسلامة ولم تتطرق المدونة الى مسؤوليات الناقل، وقد أشارت إلى البضائع الخطرة وفقا لتركيبها العلمي، وتمنع تعريف البضائع الخطرة وفقا لاسم الشهرة أوالم تداول في الأسواق، كما تعد المدونة ملزمة لكل الدول المصادقة على اتفاقية سولاس ومنها دولة الامارات والمملكة المتحدة. هناك تباين أساس المسؤولية في الاتفاقيات الدولية، فبعض الاتفاقيات تقيم مسؤولية الناقل على أساس المسؤولية التصديرية مثل اتفاقية (HNS) واتفاقية المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي لسنة (1969)، أما اتفاقية بروكسل وهامبورج وروتردام فتطرق إلى مسؤولية الناقل وفقا للعلاقة التعاقدية مع الشاحن والمرسل إليه. الأصل أن كل شخص مسؤول عن التعويض بقدر الضرر الذي يحدثه، ولكن استثنت القوانين البحرية هذه القاعدة بسبب الظروف المحيطة بالنقل البحري ومخاطره، وتحقيق حماية مصالح الأشخاص المتضررين، وكذلك لكي تشجع الناقل البحري على الإستمرار في النقل.

كلمات البحث الرئيسية: البضائع الخطرة، مسؤولية الناقل البحري، ضمانات التعويض، حدود مسؤولية الناقل البحري.

العنوان والملخص باللغة الإنجليزية

The Liability of the Maritime Carrier when Transporting Dangerous Goods: A Comparative Study of International Convention, the laws of the United Arab Emirates, and the United Kingdom

Abstract

The environmental and security damage caused by maritime carriers who carry goods contrasts depends on the nature of goods whether dangerous or normal goods. In this research, we explore the concept of dangerous goods in international maritime conventions. Some of the conventions refer to certain types of goods that are considered to be dangerous, such as the HNS Convention and the Civil Liability for Oil Pollution Damage Act of 1969. Other conventions do not distinguish dangerous goods as they only refer to the obligations of the shipper to disclose the condition of the goods to the carrier. This is mentioned in English law as well as the UAE law. Another code is the IMDG code, which deals with the transport of dangerous goods as it contains guidelines on how to deal with transferring dangerous goods and how to deal with them safely in case of emergencies. The Code does not address the carrier's responsibilities and referred to dangerous goods according to their scientific composition. The Code is applicable to all countries including the UAE and the UK and they should ratify on the SOLAS Agreement. The basis of the liability differs in the international conventions. To illustrate, some of the conventions assess the carrier's liability based on the tort liability such as the HNS Convention and the 1969 Civil Liability for Oil Pollution Damage Convention. Other conventions base the liability on the carrier in accordance with the contractual relationship with the shipper and the consignee such as the Brussels, Hamburg and Rotterdam

Conventions. Everyone is liable for compensation to the extent of the damage caused. However, maritime laws exclude this rule because of the circumstances surrounding the transport and its risk, and to protect the interests of affected persons to encourage the maritime carrier to continue.

Keywords: Dangerous goods, responsibility of the maritime carrier, guarantees of compensation, limits of maritime carrier liability.

شكر وتقدير

شكري وتقديري وخالص عرفاني إلى كافة العاملين في جامعة الامارات العربية المتحدة ومكتبة جامعة الامارات وإلى المشرف على الرسالة الدكتور محمد النصور وإلى المحفز الأول لي زوجتي وإلى معلمي الدكتور معتز ياسمينه رحمه الله وإلى كل شخص ساهم بمساعدتي بشكل مباشر وغير مباشر في مساندتي على القيام بهذه الرسالة.

الإهداء

أهدي الرسالة إلى أبي رحمه الله وامي الغالية وزوجتي العزيزة وابنائي وأشقائي وإلى أرواح
شهداء الوطن

قائمة المحتويات

i.....	العنوان
ii.....	إقرار أصالة الأطروحة
iii.....	قوق الملكية والنشر
iv.....	إجازة أطروحة الماجستير
vi.....	الملخص
vii.....	العنوان والملخص باللغة الإنجليزية
ix.....	شكر وتقدير
x.....	الإهداء
xi.....	قائمة المحتويات
1	المقدمة
7	الفصل الأول: ماهية البضائع الخطرة ورقابة الدولة عليها ومسؤولية الناقل البحري عن نقلها
7	المبحث الأول: مفهوم البضائع الخطرة
7	المطلب الأول: مراحل تطور التشريعات المنظمة لنقل البضائع الخطرة وأسباب زيادة نقلها ومخاطرها
8	الفرع الأول: التطور التاريخي للتشريعات المنظمة للبضائع الخطرة
13	الفرع الثاني: أسباب زيادة نقل البضائع الخطرة ومخاطر نقلها
17	المطلب الثاني: تعريف البضائع الخطرة ورقابة الدولة عليها
17	الفرع الأول: تعريف البضائع الخطرة
22	الفرع الثاني: دور الدولة في الرقابة على نقل البضاعة الخطرة
31	المبحث الثاني: مسؤولية الناقل البحري والشاحن عن نقل البضائع الخطرة
31	المطلب الأول: مسؤولية الناقل عن نقل البضائع الخطرة

الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع	
الخطرة في الاتفاقيات الدولية	31
الفرع الثاني: نطاق مسؤولية الناقل عن نقل البضائع الخطرة	
وفق القانون الإماراتي والإنجليزي	40
المطلب الثاني: مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة	44
الفرع الأول: مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة في	
الاتفاقيات الدولية	44
الفرع الثاني: مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة في	
القانون الإماراتي والإنجليزي	45
الفصل الثاني: آثار مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة	48
المبحث الأول: حدود مسؤولية الناقل البحري وحالات إعفاءه و ضمانات	
التعويض	48
المطلب الأول: حالات الإعفاء من المسؤولية ومبدأ تحديد	
المسؤولية القانونية للناقل البحري	49
الفرع الأول: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية	49
الفرع الثاني: مبدأ تحديد المسؤولية القانونية للناقل	56
المطلب الثاني: ضمانات التعويض عن أضرار نقل البضائع	
الخطرة	74
الفرع الأول: صناديق التعويض عن نقل البضائع الخطرة	75
الفرع الثاني: ضمانات التأمين وخطابات الضمان	80
المبحث الثاني: دعوى المسؤولية بشأن نقل البضائع الخطرة	91
المطلب الأول: المحكمة المختصة في دعوى مسؤولية الناقل	
البحري عن نقل البضائع الخطرة	92
الفرع الأول: المحكمة المختصة وفق الاتفاقيات الدولية	92
الفرع الثاني: المحكمة المختصة في القانون الإماراتي	
والإنجليزي	95
المطلب الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل عن نقل البضائع	
الخطرة	98
الفرع الأول: تقادم دعوى المسؤولية في الاتفاقيات الدولية	98
الفرع الثاني: تقادم الدعوى في التشريع الإماراتي	
والإنجليزي	100

104 الخاتمة
106 النتائج
107 التوصيات
109 قائمة المصادر والمراجع

المقدمة

تمثل البحار والمحيطات نسبة 71% من مجموع مساحة الكرة الأرضية، ولذلك فإن الملاحة البحرية تحتل -منذ قديم الزمان- مكان الصدارة في مجال نقل البضائع وذلك بسبب قلة التكاليف وسهولة النقل والكميات الكبيرة التي تُنقل دفعة واحدة. إن أيّ ضرر يقع على النسبة الكبرى من مساحة الكرة الأرضية -الماء- يرجع بالضرر في النهاية على البشرية جمعاء، كما أن هناك تناقضاً بين حاجة البشرية لنقل البضائع الخطرة في البحر بواسطة السفن وازدهار هذه الوسائل في النقل، وبين ضرورة المحافظة على بيئة بحرية -كجزء من باقي البيئات- نظيفة وسليمة وخالية من التلوث.

تعتمد التجارة العالمية على نقل البضائع الخطرة، وتعد نسبة 50% من البضائع المنقولة بحراً بضائع خطرة¹ أو ضارة بالبيئة، وهي تُنقل في صورة مواد كيميائية أو في صورة نפט أو غاز أو نفايات،² أو غير ذلك من البضائع، كما أن أغلب البضائع الخطرة تُنقل سائبة حيث تشكل البضائع المُعبأة ذات الخطر العالي نسبة 10% - 15%³. ونتيجة لعمليات نقل بضائع الخطرة فإن الأضرار المتوقعة على الأرواح والبيئة بشكل عام قد تُوصف بالكارثية، ولذلك فلا يتوقع التعامل مع البضائع كلها على قدر المساواة وفق قانون واحد، لا يميز بين البضائع الشديدة الخطورة، وبين البضائع التي تحمل مقداراً أقل من الخطورة. لذلك تشير بعض الاتفاقيات إلى تعريف البضائع الخطرة بالإشارة عن مسؤولية الناقل في نقل البضائع الخطرة. لذلك يرى البعض أن وضع تعريف كامل للبضائع الخطرة يمثل أحد التحديات التي تواجه المُشرّعين.⁴ فمثلاً اقترح الباحث الألماني (Mehz) تعريف البضائع الخطرة وفقاً للمتعارف على خطورتها الدائمة، أو التي يمكن نقلها وفق ظروف معينة آمنة وتحتاج إلى مهارة مثل الغاز، أو البضائع التي ليست خطيرة

1. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (P. 1). Istanbul: Springer.

2. اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود. (2011). سويسرا: برنامج الأمم المتحدة للبيئة.

3. Ozbek .The carriage of dangerous goods by sea. (P. 1) Ibid

4. Fujita, Tomotaka. (2011). Shipper's obligations and liabilities under the Rotterdam rules. The University of Tokyo. Japan.

في ذاتها ويحتمل أن تصبح خطيرة في حال نقلها بجانب بضائع أخرى، أو البضائع التي ليست خطيرة ولكنها قد تضر البضائع الأخرى، أو البضائع المتغيرة المظهر والخصائص، أو وفقا للبضائع المحتملة الخطورة.⁵

وعليه سوف نتطرق في هذا البحث في الفصل الأول إلى مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة وذلك بمقارنتها في القوانين الإماراتية والإنجليزية والاتفاقيات البحرية الدولية المختصة في نقل البضائع الخطرة اما في الفصل الثاني سوف نذكر الأسباب التي تؤدي إلى الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها، ومعرفة شروط التعويض عن الأضرار الواقعة من نقل البضائع الخطرة وحدود التعويض فيها، والصناديق الخاصة المنشأة للتعويضات عن أضرار البضائع الخطرة.

أسباب اختيار الموضوع

تُعد موانئ الدولة من أهم الموانئ العالمية التي يتم نقل البضائع الخطرة منها وإليها خاصة ميناء خليفة في أبوظبي وميناء راشد في دبي، ودخول الإمارات إلى نادي الطاقة النووية السلمية لتوليد الطاقة والقيام بنقل أول حاوية لمفاعل من كوريا الجنوبية إلى الإمارات، كلُّ هذه الأسباب دعت إلى التفكير في القانون الواجب التطبيق على حالات نقل البضائع الخطرة وخاصة في حال وقوع أضرار، وحدود التعويض عن هذه الأضرار، ومعرفة المحكمة المختصة، وتقادم الدعاوى عن هذه المسؤولية وخاصة أن هذه البضائع ليست على درجة واحدة من الخطورة، فقد لا تكون أضرارها لساعات أو لحظات، بحيث تمتد لسنوات طويلة وخاصة المواد النووية.

5. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (P. 62). Istanbul: Springer.

أهمية الموضوع

تشكل البضائع الخطرة أضراراً كبيرة على أموال المتعاقدين والغير والبيئة وعلى الناقل نفسه في حال وقوع فعل الضرر، وقد وقعت حوادث سابقة تسببت في أضرار كبيرة للغير، وقد كان موقع دولة الإمارات العربية المتحدة المميز عاملاً مؤثراً إذ جعلها نقطة التقاء بين الغرب والشرق في نقل البضائع الخطرة، إضافة إلى كثرة مصانع البتروكيماويات في الدولة ولجوء كثير من الشركات التجارية إلى الإمارات لفتح فروع لها وخاصة العاملة في مجال المواد ذات التصنيف الخطير. أغلب الدراسات السابقة يتركز على المسؤولية بين الناقل والشاحن على أساس مسؤولية والتزامات كل من الطرفين والأضرار التي تقع عليهما دون التطرق إلى مسؤولية الناقل عن نقل البضائع الخطرة في حال الإضرار بالغير والبيئة والإجراءات الوقائية التي تقوم بها الدول لتخفيف حدة هذا الضرر.

ولذلك، تكمن أهمية الموضوع في زيادة نقل البضائع الخطرة عبر البحر بواسطة الناقلين؛ لذلك وجب التعرف على القانون الواجب التطبيق لتحديد مسؤولية الناقل البحري في حال نقل البضائع الخطرة، ومعرفة ماهية البضائع الخطرة، وأنواع البضائع، والشروط الواجب توافرها في السفن التي تنقل البضائع الخطرة حتى يمكن الحكم على قيام الناقل بتقديم سفينة صالحة لنقل البضائع الخطرة أم لا.

إشكالية الدراسة

يعد النقل البحري بشكل عام مهما وحيوياً في التجارة الدولية وذلك بإسهامه في نقل البضائع بكميات ضخمة بشكل عام ومن البضائع التي يتم نقلها هي البضائع الخطرة. تظهر في حالة نقل البضائع الخطرة عدة إشكالات تدعو على التساؤل ومحاولة الإجابة عنها وهي إشكالية الضمانات المفروضة على الناقل عند نقل البضائع الخطرة وهل يُلزم الناقل بالتأمين الإجباري؟

وإشكالية تعريف البضائع الخطرة، وفق أي معيار يتم تحديد هذا النوع من البضائع هل هي خطيرة أم لا؟ لكي تُطبق عليها الإجراءات المطلوبة في هذه الحالة.

تختلف البضائع الخطرة من حيث الأضرار التي تسببها؛ فهل ترك المُشَرِّع حدود التعويض عن الأضرار واحدة؟ أم أن تحديد سقف المسؤولية كان وفق نوع البضائع وتصنيفها؟ وما حدود مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة؟

الدراسات السابقة

هناك عدة دراسات تناولت نقل البضائع الخطرة بحراً ومنها:
عطية، وليد. (2015). مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

تناولت هذه الدراسة مقارنة مسؤولية الناقل في اتفاقية هامبورج وبروكسل وروتterdam في صورة سند الشحن فقط وفي مقابلها التزام الشاحن، ولم تتطرق الدراسة إلى الاتفاقيات الأخرى المهمة المتضمنة لمسؤولية الناقل البحري كاتفاقية سولاس واتفاقية منع التلوث من الزيت وغيرها من الاتفاقيات المهمة كما أن الدراسة لم تشتمل على دور التأمين، وقد تطرقت الدراسة فقط إلى المسؤولية بين الناقل والشاحن والتزام كل منهما، كما أن التعريفات التي ذُكرت في الدراسة لم تتخصص في الوصول إلى مفهوم البضائع الخطرة وعلى اعتبار أن أي بضاعة تشكل خطراً على السفينة هي بضاعة خطيرة.

الدراسة الثانية التي تم التطرق إليها وهي:

Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea.

Istanbul: Springer.

تطرقت هذه الدراسة إلى التزامات الناقل والشاحن بشكل عام ومقارنتها بالقوانين الأمريكية والألمانية والإنجليزية وحدود المسؤولية في القوانين الثلاثة، وتعريف البضائع الخطرة

بشكل عام وخاص، ولم تتطرق الدراسة إلى نظام التعويض -الذي سوف نتطرق إليه- وفقاً للقوانين الإماراتية والإنجليزية، وأهم الاتفاقيات البحرية الدولية المتخصصة، ولم تتطرق إلى تصنيفات السفن الخاصة بحمل البضائع الخطرة والاشتراطات المطلوبة في كل سفينة، وكذلك لم تتطرق إلى إجراءات التقاضي والتقدم في الدعاوى ذات العلاقة.

والدراسة الثالثة:

Schuda, Robert. (3-1-1992). The international maritime organization and the draft convention with the carriage of hazardous and noxious substances by sea. Master Thesis. University of Miami Law School. Miami. USA.

وهي رسالة بحث ماجستير لطالب بجامعة ميامي نشرت سنة (1992)، وبحث فيها عن مسودة إتفاقية المواد الخطرة والضارة بحرا (HNS)، والدور الذي تقوم به المنظمة الدولية البحرية عن نقل البضائع الخطرة وركزت الرسالة على دور المنظمة في الرقابة على نقل البضائع الخطرة، ولم تذكر حالات حدود مسؤولية الناقل البحري حال وقوع الاضرار من نقل البضائع الخطرة.

ومن الدراسات السابقة كذلك رسالة ماجستير من جامعة في الصين وعنوانها:

Yi, Yang. (2007). Obligations and liabilities for consigning dangerous goods. Master Thesis. Dalian Maritime University. China.

وقد ركزت الرسالة في أغلب مواضيعها على واجبات الشاحن والتزاماته عن نقل البضائع الخطرة، ولم تتطرق إلى التزامات الناقل البحري بشكل كبير.

منهجية الدراسة

سوف نعتمد في هذه الدراسة على المنهج المقارن الذي يقوم في الأساس على مقارنة مسؤولية الناقل عن نقل البضائع الخطرة وماهية البضائع الخطرة والتعويض بسبب نقل البضائع الخطرة في القانون الإماراتي والإنجليزي والاتفاقيات البحرية الدولية، المُنظمة لنقل البضائع الخطرة مثل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل البضائع الخطرة والمواد الضارة عن طريق البحر (HNS)⁶ واتفاقية سولاس واتفاقية ماربول وغيرها من الاتفاقيات المهمة التي تُعنى بالمسؤولية عند نقل البضائع الخطرة.

تقسيم الدراسة

تقسم الدراسة على فصلين. سوف نبحث في الفصل الأول عن ماهية البضائع الخطرة ومسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة. أما الفصل الثاني سوف نتطرق إلى آثار مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة.

6. Hazardous and noxious substances by sea convention.

الفصل الأول: ماهية البضائع الخطرة ورقابة الدولة عليها ومسؤولية الناقل البحري عن نقلها

مسؤولية الناقل عند نقل البضائع الخطرة يجب علينا معرفة حتى تُفَعَّل ماهية البضائع الخطرة حتى تُقَيِّم -على أساسه- مسؤولية الناقل عن نقل البضائع في حال كانت بضائع خطيرة أو وفق تصنيف آخر، وما هي الرقابة التي تقوم بها الدولة تجاه الناقل والأطراف الأخرى عن نقل البضائع الخطرة؟.

المبحث الأول: مفهوم البضائع الخطرة

إن السبب الأول اللافت لصُنَّاع القرار لضرورة وضع تشريعات تُنظِّم نقل البضائع الخطرة ومنها الزيت بأنواعه هو حادث السفينة (توري كانون) الذي وقع في 1967/3/18 حيث كانت تحمل كمية من الزيت وتعرضت أثناء نقله لحادث على السواحل الإنجليزية نتج عنه تسرب الزيت من السفينة وتلوث السواحل الإنجليزية مما دعا إلى عقد مؤتمر بروكسل سنة 1969 وظهر المعاهدة الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت. وعليه فسوف نذكر التطور التاريخي للتشريعات المُنظِّمة لنقل البضائع الخطرة في الاتفاقيات الدولية وتشريع دولة الإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة.⁷

المطلب الأول: مراحل تطور التشريعات المنظمة لنقل البضائع الخطرة وأسباب زيادة نقلها ومخاطرها

سوف نتطرق إلى التطور التاريخي في معرفة التشريعات المنظمة للبضائع الخطرة ومراحل تطورها وأهمية البضائع الخطرة والمخاطر المترتبة على نقلها.

7. يوسف، معلم. المسؤولية الدولية بدون ضرر - حالة الضرر البيئي. (ص. 18). رسالة دكتوراه. جامعة منتوري. الجزائر.

الفرع الأول: التطور التاريخي للتشريعات المنظمة للبضائع الخطرة

إن النهضة الصناعية الحديثة وتطور السفن جعل الدول والمنظمات الدولية تهتم بتشريعات البضائع المنقولة بحراً وخاصة البضائع المسببة لأضرار على الإنسان والبيئة البحرية والأموال، وبناءً عليه فسوف نتطرق إلى تطور التشريعات والقوانين التي جاءت على ذكر البضائع الخطرة أو قامت بتصنيفها، وسوف نبدأ بالاتفاقيات الدولية ومن ثم نبحت ذلك في القانون الإماراتي والإنجليزي.

أولاً: في الاتفاقيات الدولية

1. اتفاقية سولاس

في عام (1914) كان أول ظهور لاتفاقية تتناول البضائع الخطرة والاهتمام بها بشكل أكثر وهي الاتفاقية الخاصة بسلامة الأرواح في البحار (Solas)،⁸ حيث حرصت على التفريق بين نقل البضائع الخطرة ونقل الركاب والمسافرين، ولم تُعرّف الاتفاقية البضائع الخطرة وتركت لكل دولة الحق في ذلك، ولقد تطورت هذه الاتفاقية لمواكبة التطورات المؤدية إلى السلامة العامة للركاب والممتلكات والبيئة مما جعل المملكة المتحدة تُصادق عليها سنة 1949.⁹ وقد اعتُمدت اتفاقية سولاس من قِبَل المنظمة البحرية الدولية في 1/نوفمبر/1974 وأصبحت سارية المفعول في 25 مايو 1980 وأُضيف إلى الاتفاقية بروتوكولان الأول في 17 فبراير 1978 والثاني في 3 فبراير 2000، وتتكون الاتفاقية من ثلاثة عشر فصلاً،¹⁰ وأهم هذه الفصول هي الفصول التي تتطرق إلى تفصيل نقل البضائع الخطرة كالفصل الخامس الخاص بسلامة الملاحة والسادس الخاص بنقل البضائع وأنواع الوقود الزيتي والفصل السابع الذي يدور حول نقل البضائع الخطرة والفصل الثامن الذي يتناول السفن النووية. وقد نوّهت الاجتماعات المتكررة لاتفاقية (Solas) بضرورة العمل على وضع فصل خاص بالبضائع الخطرة، وبناءً عليه ظهرت مدونة نقل البضائع

8. Safety of Life at Sea.

9. عطية، وليد. (2015). مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). (ص. 23). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

10. وقد صادقت عليها دولة الإمارات سنة 2007. عبدالحى، عماد. لبيب، أحمد. (2015). شرح القانون البحري في دولة الامارات العربية المتحدة. (ص. 19). الشارقة: مطبعة الجامعة.

الخطرة دولياً (IMDG)¹¹ في سنة (1965) وهو القانون الدولي للبضائع الخطرة بشكل خاص.¹² وقد وضعت هذه المدونة مجموعةً كبيرةً من أنواع وتصنيفات البضائع الخطرة وكيفية التعامل معها.¹³ وبعد عدة اجتماعات للجنة السلامة البحرية الدولية جاء قرار مايو سنة (2002) في دورتها السبعين باعتبار أحكام مدونة (IMDG) إلزامية ودخولها حيز التنفيذ اعتباراً من يناير (2006).¹⁴ أما عن نطاق الاتفاقية والتي تُطبق أحكامها على جميع أنواع السفن بصرف النظر عن حجمها ومواصفاتها الناقلة للمواد الشاملة لها مدونة (IMDG).¹⁵

2. اتفاقية بروكسل

هي المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد الشحن القائمة بتاريخ 25 أغسطس 1924، وعُدلت ببروتوكول 1968/3/23، وقد تطرقت الاتفاقية إلى البضائع القابلة للاشتعال أو الانفجار أو الخطرة،¹⁶ ولم تُصادق عليها دولة الإمارات،¹⁷ ووقّعت عليها المملكة المتحدة في 1930/6/2، وانسحبت منها في 1977/6/13.¹⁸

11. IMDG: IMDG: International maritime dangerous goods code.

12. International maritime dangerous goods code. (2006). London. IMO. (p. 8).

13. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (P. 78). Istanbul: Springer.

وتشتمل المدونة على سبعة أجزاء:

الجزء الأول: الأحكام العامة والتعريفات والتدريب.

الجزء الثاني: تصنيف البضائع.

الجزء الثالث: قائمة السلع الخطرة والاستثناءات في حالة النقل المحدود.

الجزء الرابع: التغليف وشروط الخزانات.

الجزء الخامس: الأحكام المتعلقة بعمليات الشحن.

الجزء السادس: بناء اختبار التعبئة وحوايات الغاز وحجم الخزانات.

الجزء السابع: الأحكام المتعلقة بعمليات النقل.

14. International maritime dangerous goods code. International maritime organization. London. 2006. (P. 2).

15. International maritime dangerous goods code. International maritime organization. London. 2006. Part 1. chapter 1.4.1.1. (p. 29).

The relevant provisions of chapter XI-2 of SOIAS 74, as amended, and of part A of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code apply to companies, ships and port facilities engaged in the transport of dangerous goods and to which regulation XI-2 of SOIAS 74, as amended, apply taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

16. ناصيف، الياس. (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها. (ص 171). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية. وجاء في المادة الرابعة الفقرة السادسة من الاتفاقية بروكسل: إن البضاعة القابلة للاشتعال أو الانفجار أو الخطرة والتي لم يكن الناقل أو وكيله أو قبطان السفينة ليقبل بشحنها، فيما لو سبق أن أطلع على طبيعتها أو خصائصها، يمكن في أي وقت سابق للتفريغ، تنزيلها، من قبل الناقل في أي مكان أو إتلافها أو نزع المادة الخطرة عنها، وذلك بدون أي تعويض ويكون الشاحن مسؤولاً عن الأضرار والمصروفات الناتجة مباشرة وغير مباشرة عن الشحن.

17. عبدالحى، عماد، ليبي، أحمد. (2015). شرح القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة. (ص. 21). الشارقة: مطبعة الجامعة.

18. ناصيف، الياس. (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها. الطبعة الأولى. (ص. 252). بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

3. اتفاقية ماربول

وهي "الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن" (marpol)، والتي وقعت عام 1973.¹⁹ ونظراً لأهمية البيئة وازدياد عدد السفن التي تبحر يومياً ناقلة البضائع فقد صدرت هذه الاتفاقية وهدفها الأساسي حماية البيئة بشكل عام من المواد الخطرة الصادرة من السفن.²⁰ تم اعتماد الاتفاقية في مؤتمر عقده المنظمة البحرية الدولية في 8 أكتوبر 1973 وعُدلت الاتفاقية ببروتوكول 1978 ثم ببروتوكول 1997 أهم دور مضمون للاتفاقية بأن تشجع الدول على القيام بإجراءات أكثر سلامة وحرصاً عند نقل البضائع الملوثة للبيئة في حال تسربها من السفن.²¹

4. اتفاقية هامبورج

وهي اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، وقد تناولت الاتفاقية قواعد نقل البضائع الخطرة من حيث التزامات الشاحن التي يجب أن يتخذها وحق الناقل في التصرف في البضاعة الخطرة، ولم تصادق دولة الإمارات على اتفاقية هامبورج.²²

5. اتفاقية المواد الخطرة والضارة (HNS)

في عام 1996 تم توقيع الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحراً عام 2010. حيث عرفت الاتفاقية اختصاراً بـ (HNS).²³ وقد اعتُمدت الاتفاقية في مؤتمر عُقد في لندن من قبل المنظمة البحرية الدولية في مايو 1996، حيث تتناول الاتفاقية أضرار التلوث الناجمة عن تسرب الزيت من الناقلات الصهرجية، وتشتمل على مستويين من التعويضات: المستوى الأول يساهم فيه ملاك

19. يطلق البعض عليها ماربول 78/73 أو اتفاقية منع التلوث من الزيت لعام 1973.

20. تحتوي الاتفاقية على ستة مرافق هي:

المرفق الأول: لوائح منع التلوث بالزيت.

المرفق الثاني: لوائح منع التلوث بمواد ضارة سائبة.

المرفق الثالث: لوائح منع التلوث بالمواد الضارة المعبأة المنقولة بحراً.

المرفق الرابع: لوائح منع التلوث بقاذورات مجاري السفن.

المرفق الخامس: لوائح منع التلوث بقمامة السفن.

المرفق السادس: منع تلوث الهواء من السفن.

21. عطية، وليد. (2015). مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). (ص. 28). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

22. عبدالحى، عماد، لبيب، أحمد. (2015). شرح القانون البحري في دولة الامارات العربية المتحدة. (ص. 25). الشارقة: مطبعة الجامعة.

23. Hazardous and noxious substances by sea convention.

السفن، والمستوى الثاني من المساهمات التي يحصل عليها الصندوق من موردي المواد الضارة والخطرة، ودخلت الاتفاقية حيز التنفيذ سنة 2009 إلا أن عدد الدول التي صدقت عليها لم يكن كافياً؛ ولذلك عُقد مؤتمر آخر، وعُدلت الاتفاقية ببروتوكول في إبريل 2010 وحصلت على المصادقة الكافية، وأصبحت اتفاقية نافذة منذ ذلك الوقت ولم تصادق عليها دولة الإمارات²⁴ وقد صادقت عليها المملكة المتحدة.²⁵

6. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا

لسنة 2009

تبنت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي هذه الاتفاقية، وذلك لتوحيدها من عدم توحيد الأنظمة القانونية القائمة ممارسات النقل الحديثة في النقل البحري كالنقل بالحاويات²⁶ استخدام الوثائق الإلكترونية، وتطرفت الاتفاقية إلى قواعد تخص البضائع الخطرة.²⁷

ثانيا: في تشريعات دولة الإمارات والمملكة المتحدة

بعد أن ذكرنا أهم الاتفاقيات المنظمة للبضائع الخطرة وتطورها، سوف نتناول ذلك في القانون الإماراتي والإنجليزي:

1. تطور التشريع الإماراتي

ينظم القانون التجاري البحري الاتحادي في دولة الإمارات العربية المتحدة رقم (26) لسنة (1981) المعدل بالقانون الاتحادي رقم (11) لسنة (1988) والقرارات الإدارية والوزارية حالات النقل البحري، ولم يغفل المشرع الإماراتي عن ذكر البضائع الخطرة في التشريع البحري

24. عبدالحى، عماد، لبيب، أحمد. (2015). شرح القانون البحري في دولة الامارات العربية المتحدة. (ص23). الشارقة: مطبعة الجامعة.
25. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (P. 32). Istanbul: Springer.
26. خالد، صالح. (2016). النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر. (ص. 26). الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.
27. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا. (2009). فيينا: لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي.
المادة 32:

عندما تكون البضائع، أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح، بحكم طبيعتها أو خاصيتها، خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة:
أ- يبلغ الشاحن الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو إلى طرف منفذ. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم بخطورتها من مصدر آخر، كان الشاحن مسؤولا تجاه الناقل عما ينجم عن عدم الإبلاغ بذلك من خسارة أو ضرر؛
ب- ويضع الشاحن على البضائع الخطرة علامة أو وسما يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو اشتراطات أخرى من جانب السلطات العمومية تكون سارية أثناء أي مرحلة من النقل المعتمز لتلك البضائع. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك، كان مسؤولا تجاه الناقل عما ينجم عن ذلك التقصير من خسارة أو ضرر.

عند نقل البضائع الخطرة وجاء في المادة (271) من القانون التجاري البحري²⁸ بحق الناقل بتصريف بالبضاعة في حال قيام خطورتها على السفينة أو عدم إعلام الناقل عن خطورة البضاعة. ومن الناحية التنظيمية تعتبر الهيئة الاتحادية للمواصلات البرية والبحرية هي الجهة المختصة في الرقابة والإدارة على نقل البضائع بشكل عام، وقد سُمح للموانئ بتنظيم المرافق الخاصة بها وفق تشريعات دولية متوافقة معها وخاصة عند نقل البضائع الخطرة.²⁹ وتكون الجهة المختصة بشكل خاص في إمارة أبوظبي دائرة النقل والتي تنظم القوانين المحلية والرقابة على المرافق.³⁰ أما في إمارة دبي هي هيئة الطرق والمواصلات والتي يجب توافيقها مع التشريعات الدولية والاتحادية.³¹

كما أن دولة الإمارات قد صادقت على اتفاقية ماربول وسولاس³² واللذان تُعدان من أهم الاتفاقيات المتعلقة في بعض أجزائها بنقل البضائع الخطرة وكيفية التعامل معها.³³

2. تطور القانون الإنجليزي

يُعد القانون الإنجليزي من أقدم التشريعات البحرية العريقة، وكان أول تشريع للقانون البحري الإنجليزي قد شُرِعَ سنة (1894) وتَدَرَّجَ حتى تم تعديله سنة (1995).³⁴ حيث تطرق قانون الشحن التجاري الإنجليزي لسنة (1995) إلى البضائع الخطرة في المادة (87) وفي التعليمات بنقل البضائع الخطرة من حيث الرص والشحن. خولت المادة (85) من القانون التجاري وزير الخارجية بإصدار كل ما يلزم من تعليمات وإجراءات متعلقة بالسلامة والقيام بإجراءات

28. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981- المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ. رقم المادة (271):
"إذا شُحنت السفينة ببضائع خطرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار جاز للناقل في كل وقت أن يخرجها من السفينة أو يتلفها أو أن يزيل خطورتها دون أي تعويض إذا أثبت أنه لم يكن يرضى بشحنها لو علم بنوعها أو بطبيعتها. فضلاً عن ذلك يسأل الشاحن عن الأضرار والمصاريف الناشئة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة."
وإذا شُحنت بضائع من هذا القبيل يعلم الناقل ورضائه وأصبحت خطراً على السفينة أو على شحنها جاز إنزالها من السفينة وإتلافها أو إزالة خطرهما بمعرفة الناقل دون مسؤولية عليه مع مراعاة أحكام الخسائر البحرية المشتركة عند الاقتضاء".
29. قطاع النقل البحري- اللوائح التنظيمية (العامة والموانئ البحرية). (ص 4) دائرة النقل- أبوظبي. 2010.
30. قطاع النقل البحري- اللوائح التنظيمية (العامة والموانئ البحرية). (ص 5) دائرة النقل- أبوظبي. 2010.
31. نظام التعرف لميناء جبل علي وميناء راشد الواقعة في دبي، الإمارات العربية المتحدة. (ص12). موانئ دبي العالمية. 2015. دبي. الإمارات.
32. عبدالحى، عماد. لبيب، أحمد. (2015). شرح القانون البحري في دولة الامارات العربية المتحدة. (ص23). الشارقة: مطبعة الجامعة.

33. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (p. 91). Istanbul: Springer.

34. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (p. 89). Istanbul: Springer.

مناسبة لمعالجة الأضرار المترتبة عن نقل البضائع الخطرة.³⁵ وعلاوة على ذلك فإن الإرشادات الخاصة بالشحن التجاري (MSR) لسنة (1997) تلحق بالسفن الحاملة للجنسية الإنجليزية أينما كانت، وتُطبق على السفن الأخرى الموجودة في إقليم المملكة المتحدة. ويؤدي عدم نقل الضائع الخطرة وفقاً للقانون الإنجليزي إلى عقوبات مالية وفقاً لما جاء في المادة (87).³⁶ في مثل حالة كان الاعلام أو الوصف عن البضائع الخطرة غير كافٍ أو تحديد أطراف عقد النقل بشكل خاطئ.

الفرع الثاني: أسباب زيادة نقل البضائع الخطرة ومخاطر نقلها

هناك أسباب أدت إلى زيادة نقل البضائع الخطرة حيث تربط هذه الزيادة بارتفاع المخاطر الناتجة عن نقل البضائع الخطرة.

أولاً: أسباب زيادة نقل البضائع الخطرة

أن أكثر الوسائل حريةً في النقل بشكل عام هي النقل البحري والجوي خلافاً للنقل البري، الذي يحتاج إلى بنية تحتية ممتدة مع المركبات الناقلة للبضائع، لكنّ النقل البحري يُعد أكثر الوسائل المستخدمة في نقل البضائع حول العالم وخاصة البضائع الخطرة، وذلك لأن النقل البحري آمن بشكل يفوق النقل الجوي وخاصة مع زيادة الاهتزازات في النقل الجوي، والتي قد تؤدي إلى تفاعل البضائع الخطرة، وإن أسباب ازدياد نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر تعود إلى تطور إنتاج المواد المصنعة الخطرة بكميات كبيرة والتقدم العلمي الكبير في مجال تعبئة البضائع بشكل

35. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 85: The Secretary of state may by regulations (in this act referred to as "safety regulations") make such provision as he considers appropriate for all or any of the following purposes—

(a) for securing the safety of United Kingdom ships and persons on them, and for protecting the health of persons on United Kingdom ships;
(b) for securing the safety of other ships and persons on them while they are within United Kingdom waters and for protecting the health of persons on ships other than United Kingdom ships while they are within United Kingdom waters.

انظر أيضاً عطية، وليد. (2015). مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). (ص. 31). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

36. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article (87)/3: The powers conferred on the court by subsections (1) and (2) above are exercisable notwithstanding that the owner of the goods—

(a) has not committed any offence under safety regulations relating to dangerous goods;
(b) is not before the court; and
(c) has no notice of the proceedings; and notwithstanding that there is no evidence to show to whom the goods belong.

سريع وآمن وتخصيص السفن الناقلة للبضائع الخطرة مثل الناقلات ذات الخزانات لنقل النفط والغاز، حيث تمتلك الإمارات حوالي 650 ناقلة نفط.³⁷

أما عن أحد أسباب ازدهار البضائع ذات الطابع الخطر هو اكتشاف النفط، حيث إن دولة الإمارات تُعد أحد من المُصدِّرين العشرة الأوائل على مستوى العالم للنفط، وكما تستهلك المملكة المتحدة كميات ضخمة من النفط وهي دولة مستوردة للنفط.³⁸

كما أن ندرة بعض البضائع أدَّى إلى ابتكار مركبات كيميائية بديلة وتسويقها ونقلها بكميات كبيرة عن طريق البحر. والذي أدى إلى ازدهار تجارة البضائع الخطرة وتسويقها عبر العالم وانفتاح دول العالم على بعضها بعضاً. إضافة لتطور السفن الناقلة للبضائع الخطرة من حيث التخصص والخبرة والسرعة وزيادة سعة السفن والحصول على أرباح طائلة لا تستطيع الناقلات البرية والجوية القيام بها.³⁹

ثانياً: مخاطر نقل البضائع الخطرة

تُعد البضائع بشكل عام سواء أكانت مادة خام أو مادة مُصنَّعة خطراً بصرف النظر عن مدى خطورتها، ففي بعض الأحيان قد تُعد بضائع كالقطن بضاعة خطيرة، وخاصة بسبب سهولة اشتعالها رغم أن طبيعتها العادية لا تشكل خطورة، وأهم الأخطار التي قد يُخشى وقوعها هي مخاطر البضائع الخطرة التي تضر البيئة والتي تعود بمردود سلبي على الإنسان والكائنات المحيطة به أو في خطورة وقوع هذه البضاعة في أيادٍ إرهابية، لتستغلها وفق أفكارها الضالة وعليه سوف نتطرق إلى مخاطر نقل البضائع الخطرة بيئياً وأمنياً.

37. مناخ الاستثمار في الدول العربية. (2010). المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات. (ص. 186). الكويت.
38. Steward, Leighton. (July 1994). The oil pollution Act 1990: Issues and solutions. (P. 89) Library of congress catalog.
39. عطية، وليد. (2015). مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). (ص. 38). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

1. المخاطر البيئية

إن أحد أهم الاخطار عن نقل المواد الخطرة هو التسربات النفطية إلى البيئة البحرية، ومن أحد الحوادث عن التسربات الزيتية التي حدثت في إبريل 2017 حيث تسربت كمية من النفط قبالة سواحل مدينة كلباء التابعة لإمارة الشارقة في دولة الإمارات ولم يتم التعرف على المصدر المُحدث لهذا التسرب، وقامت فرق تابعة لإدارة الطوارئ والأزمات والكوارث والقوات المسلحة وشركة (أدكو) بمكافحة هذه البقع المتسربة.⁴⁰

ووقعت كارثة تسرب نفطي آخر في 13 نوفمبر 2002 لناقلة تُدعى (بريستيج) والتي انشطرت إلى نصفين بسبب العواصف قرب السواحل الإسبانية مما تسبب في تسرب حوالي 150 ألف برميل من النفط.

وأشهر واقعة تسرب نفط من السفن كان للسفينة (توري كانيون) والتي حدثت في 18 مارس 1967 حيث تسرب إلى السواحل الإنجليزية والفرنسية كميات هائلة من النفط حيث كانت السفينة تحمل 210 ألف برميل، وقد قام سلاح الجو البريطاني بقصف السفينة خشية تسرب ما تبقى من النفط في خزاناتها مما أدى إلى احتراقها.⁴¹

من ذلك يظهر أن هذه المواد والتسربات التي تحدث، قد تؤدي إلى التلوث بشكل عام وتدمير للبيئة البحرية والقضاء على الكائنات التي تعيش فيه أو تعتمد عليه مما قد يسبب هجرة معينة لهذه الكائنات.

40. صحيفة الإمارات اليوم. <http://www.emaratalyoum.com/local-section/health/2017-04-04-1.984098>. دبي.

4.4.2017.

41. Kamdem, Fetze. (1999). La responsabilite du transporteur maritime du marchandises au niveau international. Master Thesis. Universite lavl. Quebec. Canada.

2. المخاطر الأمنية

تتمثل أكبر المخاطر الأمنية لنقل البضائع الخطرة بحراً في الاستيلاء على البضاعة الخطرة واستغلالها من قبل جماعات تُعد ذات خطر على أمن المجتمع الدولي أو القيام بتهريب تلك المواد الخطرة في السفن وإيصاله إلى جهات أخرى إرهابية أو مُحَرِّبة.

تُشكّل القرصنة البحرية التي تحصل بشكل متكرر قبالة سواحل الصومال هاجساً لدى المجتمع الدولي وقد قام القراصنة الصوماليون في 1 سبتمبر 2008 بخطف سفينة تحمل مواد كيميائية في خليج عدن، وفي 11 يونيو 2015 بالاستيلاء على ناقلة نفط ماليزية كانت مُحَمَّلة بـ 50 ألف برميل من النفط.

وفي 11 إبريل 2016 خطف قراصنة سفينة تركية تُدعى (إم تي بولي) تابعة لشركة (كابتا نوغول) وكانت تحمل مواد كيميائية قبالة سواحل نيجيريا.⁴²

3. المخاطر إقتصادية

إن الأضرار الناتجة عن نقل البضائع الخطرة قد تؤدي إلى دفع تكاليف باهضة لإصلاح وإعادة الحال إلى سابق عهده، وخاصة أن حوادث نقل البضائع الخطرة يؤدي إلى التلوث البحري يؤثر على الناتج القومي لبعض الدول الساحلية التي تعتمد بشكل كبير في دخل أفرادها من البحر، وكما أن التكاليف العالية لمكافحة أضرار البضائع الخطرة تؤثر على الدول بدفعها لمبالغ هائلة للسيطرة على عدم إمتداد الاضرار إلى أبعد مدى.

4. المخاطر القانونية

أن أهم التحديات التي تواجه المشرعين والنصوص القانونية المنظمة لنقل البضائع الخطرة هو إيجاد نصوص دائمة لنقل البضائع الخطرة، كأن تعرف البضائع الخطرة وفق مسمياتها دون تجديد لهذه المسميات، مما يوقع عبئاً على المشرعين بتجديد والبحث عن الجديد من

42. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (p. 21). Istanbul: Springer.

البضائع الخطرة، كما ان البضائع الخطرة غالبها ما يكون ذي تركيب طبي مما يجعل الشخص القانوني بحاجة إلى رأي الأشخاص المختصين في الكيمياء حتى يتم معالجة كل الثغرات المترتبة عن نقل البضائع الخطرة.

المطلب الثاني: تعريف البضائع الخطرة ورقابة الدولة عليها

سوف نبحث أولاً في مفهوم البضائع الخطرة وذلك في الفرع الأول من الاتفاقيات الدولية البحرية وفي التشريع الإماراتي والإنجليزي.

الفرع الأول: تعريف البضائع الخطرة

نشير بدايةً إلى تعريف البضائع الخطرة ومفهومها وفقاً للاتفاقيات الدولية.

أولاً: تعريف البضائع الخطرة في الاتفاقيات الدولية

هناك عدة اتجاهات في تعريف البضائع الخطرة وقد استندت بعض الاتفاقيات الدولية وبعض تشريعات الدول في تعريف البضائع الخطرة على التركيب المادي والفيزيائي لهذه البضائع،⁴³ وذلك حتى تكون الاتفاقيات الدولية أكثر مرونة للدول التي ترغب في المصادقة عليها والسماح لها بإضافة ما تشاء من وصف أو تعريف أو تصنيف للبضائع الخطرة كما جاء في اتفاقية (45Solas & 44Morp) ⁴⁵.

ذكرت اتفاقية بروكسل المواد الخطرة في المادة الرابعة الفقرة (6) في حالات نقل البضائع الخطرة وحق الناقل في التصرف في تلك الحالات ولم تُعرّف اتفاقية بروكسل المواد الخطرة.⁴⁶

43. عطية، وليد. (2015). مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). (ص. 13). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

44. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL).

45. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS).

46. Kamdem, Fetze. (1999). La responsabilite du transporteur maritime du marchandises au niveau international. (P. 23-25). Master Thesis. Universite Iavl. Quebec. Canada.

لقد تعمّقت قواعد هامبورج أكثر في ذكر المواد الخطرة وفقاً للمادة (13) منها الخاصة بواجبات الشاحن التي تنص على ضرورة إعلام الناقل عن طبيعة البضاعة الخطرة والاحتياطات الواجب اتخاذها عند اللزوم.⁴⁷

أما في اتفاقية المواد الخطرة والضارة (HNS) أشارت للمواد الخطرة في حالتها ذات طبيعة صلبة أو سائلة أو غازية والتي ذكرت في إتفاقية ماربول أو مدونة IMDG ولكن لم تعرف البضائع الخطرة.

وجاءت مدونة (IMDG)⁴⁸ نتيجة لتوصيات مؤتمر سولاس (1960) بضرورة اعتماد مدونة دولية خاصة لنقل البضائع الخطرة عن طريق البحر حتى تم اعتماد المدونة الدولية للسلع الخطرة البحرية والمعروفة بـ (IMDG) في سنة 1965 وتغطي المدونة: وسائل تعبئة المواد الخطرة، وطرق تخزين البضائع، وفصل المواد عن بعضها، ووصف المواد الخطرة والعلامات المميزة لها، وغيرها من معاملات نقل هذه المواد.⁴⁹ وفي عام (2004) تم إدراج مدونة (IMDG) في اتفاقية سولاس واتفاقية ماربول وصار إلزاماً على كل دولة صادقت على الاتفاقيتين الالتزام بالمدونة. وتُعرّف المدونة البضائع الخطرة بأنها المواد القابلة للاشتعال أو الانفجار أو القابلة للاشتعال الذاتي إما وحدها أو إذا وُضعت بجانب مادة أخرى أو هي مواد تخرج منها غازات قابلة للانفجار أو أبخرة سامة أو روائح مُثَلِّفة أو هي مواد قابلة للانفجار عند امتزاجها مع الهواء.⁵⁰ كما تنظم مدونة (IMDG) نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر لغرض منع وقوع إصابات أو وفيات أو أضرار مادية على السفن والشحنات المنقولة وممتلكات الغير.

وقد عرّفت اتفاقية سولاس البضائع الخطرة السائبة الصلبة بأنها أي مواد -غير السوائل والغازات- والتي تتكون من جسيمات أو حبيبات أو أكبر منها والمذكورة في المدونة البحرية

47. Qi, Shaojiang. (2013). Study on major legal issues of carriage of dangerous goods at sea. (P. 24-45) Master Thesis. World Maritime University. China.

48. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (p. 16). Istanbul: Springer.

49. Ozbek. The carriage of dangerous goods by sea. (P. 46). Ibid.

50. إبراهيم، هشام. (2017). قانون النقل البحري. (ص. 275). الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية.

الدولية للسلع الخطرة والتي تُشحن مباشرةً إلى السفينة دون القيام بتغليفها أو وضعها في حاويات.⁵¹ ولم تتطرق الاتفاقية إلى تعريف آخر للبضائع الخطرة.⁵²

أما اتفاقية ماربول فقد عرّفت المادة الضارة وفق المادة الثانية بأنها أي مادة يمكن أن يسفر إدخالها إلى البحر عن تعريض صحة الإنسان للخطر أو الإضرار بالنباتات والحيوانات البحرية أو المساس بالبيئة الطبيعية أو بطرق استخدام البحر المشروعة الأخرى ولا سيما أي مادة خاضعة للمراقبة وفق الاتفاقية أو الإضرار بالمرافق الاستجمامية.⁵³

أما قواعد روتردام فإنها لم تُعرّف البضائع الخطرة مع تطرّفها إلى التزامات الشاحن في حال نقل البضائع الخطرة. رأينا أن الاتفاقيات الدولية قد اعتمدت في تعريف البضائع الخطرة على صفاتها بشكل غالب ولم تتطرق إلى تعريفها، بينما قامت بعض الاتفاقيات بتحديد بضائع بعينها على اعتبارها ضارة.

ثانياً: تعريف البضائع الخطرة في التشريع الإماراتي والإنجليزي

لقد رأينا أن الاتفاقيات الدولية لها عدة اتجاهات في تعريف البضائع الخطرة رغم وجود بعض التشابه في جزئياتها، وبناءً عليه فسوف ننظر في التشريعات الإماراتية والإنجليزية لتعريف البضائع الخطرة.

لم يُعرّف المُشرّع الإماراتي في القانون التجاري البحري البضائع الخطرة ولكنه تطرق إلى حالة شحنها كما جاء في المادة (271).⁵⁴ إلا أن بعض الهيئات منها موانئ دبي العالمية قد

51. سولاس. (2014). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية. الفصل VII. اللائحة 7. (ص. 385).

52. عابنة، محمود. (2015). أحكام عقد النقل دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية. (ص. 106). الطبعة الأولى. عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.

53. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (p. 50). Istanbul: Springer.

54. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الامارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 - المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ. المادة 271:

1- إذا شحنت السفينة بضائع خطرة أو قابلة للاشتعال أو للانفجار جاز للناقل في كل وقت أن يخرجها من السفينة أو أن يتلفها أو أن يزيل خطورتها بدون أي تعويض إذا أثبت أنه لم يكن يرضى بشحنها لو علم بنوعها أو بطبيعتها. فضلاً عن ذلك يسأل الشاحن عن الأضرار والمصاريف الناشئة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة.

2- وإذا شحنت بضائع من هذا القبيل يعلم الناقل ورضائه وأصبحت خطراً على السفينة أو على شحناتها جاز إنزالها من السفينة وإتلافها أو إزالة خطرهما بمعرفة الناقل بدون مسئولية عليه مع مراعاة أحكام الخسائر البحرية المشتركة عند الاقتضاء.

عرفت البضائع الخطرة بأنها: "أي مكون أو مادة تم تعريفها أو الإشارة إليها أو تصنيفها على أنها مادة خطرة بموجب قانون الصحة والسلامة الصادر عن مؤسسة الموانئ والجمارك والمنطقة الحرة والمتضمنة المواد المذكورة في المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة (IMDG) وأي مواد كيميائية أو مكونات أكسيد الكربون وأي مواد هيدروكربونية أو بترولية أو منتجات أو نفايات بترولية وأي منتجات ناتجة عن عملية استقلاب أو تفاعل أو تفكك كيميائي أو أي مشتقات من أيٍّ من المواد المذكورة أعلاه أو أي مادة أو نفايات كيميائية أخرى والمصنفة أو التي تم تصنيفها بناءً على أسس المسؤولية بموجب قوانين البيئة".⁵⁵

ولم يصنف القانون الإماراتي البضائع الخطرة وجاء على ذكرها في المادة (271) من القانون التجاري البحري الإماراتي بوصفها بضاعة خطرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار ولم يذكر قانون المعاملات المدنية الإماراتي لذكر البضائع الخطرة. بعد التطرق إلى التشريع الإماراتي وعدم تعريفه للبضائع الخطرة سنرى في التشريع الإنجليزي حول تعريفه للبضائع الخطرة.

وقد اعتمد القانون الإنجليزي على مدونة (IMDG) في نقل توصيات المدونات وتطبيقها على نقل المواد الخطرة، والسلطة المختصة في بريطانيا لمراقبة نقل البضائع الخطرة والمسؤولية عن نقلها بصورة آمنة عن طريق البحر هي (وكالة الحرس البحري) وفي الأنهار والنقل الداخلي هي (وكالة الحرس الساحلي).⁵⁶ أما القضاء الإنجليزي فإنه يرى أن البضائع الخطرة لا تقتصر على تعريف، كما أنه وسّع نطاق البضائع الخطرة حيث شمل البضائع التي تُعرض السفينة أو من المحتمل أن تُعرضها لمخاطر قانونية أو سياسية أو للحجز أو المصادرة أو التأخير أو تعرض البضائع الأخرى لنفس المخاطر.⁵⁷ ففي قضية شحن أرز من البصرة إلى الإسكندرية وقبل وصول السفينة طلب الشاحن من الناقل مواصلة الرحلة إلى بريطانيا وعند وصول السفينة إلى

55. نظام التعرف لميناء جبل علي وميناء راشد الواقعة في دبي، الإمارات العربية المتحدة. موانئ دبي العالمية. 2015. دبي. الامارات. (ص. 1).

56. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (p. 36). Istanbul: Springer.

57. غنام، شريف. (2012). التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دولياً عبر البحر. (ص. 116). الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.

مواني بريطانيا تم حجز السفينة (22) يوماً بسبب عدم السماح بنقل شحنة الأرز دون موافقة السلطات المختصة وفق إجراء يطلب هذا الأمر ولم يكن الناقل يعلم به وعلى ذلك طالب الناقل بتعويض عن التأخير في حجز السفينة مدة (22) يوماً اعتبرت المحكمة أن الشحنة تُعد خطرة حيث عرّضت السفينة للتأخير واستحق الناقل التعويض عن ذلك. أي أن المحاكم الإنجليزية ترى البضائع خطيرةً بقدر الضرر الواقع منها على الإنسان والسفن والأضرار المادية.⁵⁸

وقد فسّر مجلس اللوردات البريطاني البضاعة (الخطرة) الواردة في المادة (6) من اتفاقية بروكسل وفق ما جاء في المادة 4/6 البند (1) بأن البضائع الخطرة هي (ما يمكن أن تمثل خطورة على البضائع الأخرى أو السفينة،⁵⁹ أو التي قد تصبح خطراً على الإنسان والأموال بشكل عام).⁶⁰ كما جاء في: قضية (1968): In Micada Compania Naivera S.A.V :
Texim⁶¹ حيث تم فيها الاتفاق بين الطرفين على مشاركة إيجار سفينة وذكر فيها شرط يمنع نقل بضائع خطرة، وكان غرض العقد هو نقل (الحديد) وبسبب الظروف الجوية كالرطوبة تسبب الحديد في أضرار للسفينة رغم أن الحديد لم يكن يشكل بضاعة خطرة ولكن بسبب الظروف المحيطة به وعدم العناية اللازمة له جعلت (الحديد) بأن يصبح بضاعة خطرة وعليه قضت إحدى المحاكم الإنجليزية بأن البضاعة أصبحت خطرة وأن المستأجر قد انتهك شروط العقد.

ولم يُصنّف القانون الإنجليزي البضائع الخطرة وأوكل ذلك إلى مدونة IMDG رغم تطرقه إلى تلوث البحر من النفط ومخاطر البضاعة على الإنسان والأموال.⁶²

58. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (p. 61). Istanbul: Springer.
59. ناصيف، الياس. (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها. (ص. 172). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
60. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (p. 69). Istanbul: Springer.
61. عطية، وليد. (2015). مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). (ص. 17). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
62. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (p. 190). Istanbul: Springer.

الفرع الثاني: دور الدولة في الرقابة على نقل البضاعة الخطرة

إن وجود التشريعات سواء الدولية أو المحلية لتنظيم نقل البضائع الخطرة دون فرض رقابة الدولة عليها، وذلك لخطورتها العالية سواء خلال فترة النقل أو بعد إيصالها إلى المكان المقصود جعل الاتفاقيات الدولية والتشريعات المحلية تفرض إجراءات وشهادات خاصة بنقل البضائع بشكل عام والبضائع الخطرة بشكل خاص. وقد تختلف نوع الرقابة على البضائع وإجراءاتها بحسب نوع البضائع وبناءً عليه فسوف نطلع على ما تطلبه الاتفاقيات من الدول للقيام به في حال نقل البضائع الخطرة ومن ثم فسوف نتطرق إلى رقابة نقل البضائع الخطرة في القانون الإماراتي والإنجليزي.

أولاً: رقابة الدولة على نقل البضاعة الخطرة في الاتفاقيات الدولية

سوف نبحث بداية عما جاء من دور للدول في الرقابة على البضائع الخطرة في الاتفاقيات الدولية.

حسب الفصل (1) من اتفاقية سولاس في اللائحة (6) يكون للسلطة المختصة لكل دولة دور في القيام بعمليات معاينة السفن وتفقدتها والتأكد من تنفيذ كل سفينة تزيد حمولتها عن (500 طن)⁶³ لأحكام لوائح مدونة سولاس.⁶⁴ وقد منحت المدونة الدولية الحق في تعيين جهات خاصة ذات خبرات كافية للقيام بهذا العمل ومنح هذه الجهات صلاحيات السلطات العامة من حيث: مطالبة السفينة بالتصليح والقيام بعمليات المعاينة والتفقد في حالة طلب السلطات المختصة ذلك. وإذا تبين بعد إجراء الفحص، أن حالة السفينة تشكل خطراً على البحارة والغير يتم سحب الشهادات المعنية بالسلامة والحيلولة دون إبحار السفينة.

63. ويقصد بحمولة السفينة سعتها الداخلية الحجمية وتقاس بالطن الحجمي (tonneau) ويساوي 2.83 متر مكعب أو 100 متر مكعب. ويستخدم في مصطلح حمولة السفينة نوعان للقياس. الأول بالحمولة الكلية والذي يشمل مجموع فراغات السفينة بأكملها بما في ذلك معدات السفينة والثاني بالحمولة الصافية وهو مدى ما تستطيع السفينة نقله. أنظر عبدالحى، عماد. ليبب، أحمد. (2015). شرح القانون البحري في دولة الامارات العربية المتحدة. (ص. 33). الشارقة: مطبعة الجامعة.

64. اتفاقية سولاس. (2014). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية. الفصل 1. اللائحة 6. (ص. 26).

وفقاً لاتفاقية أوبرسي، وهي الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لعام 1990. فأى طرف له الحق في اتخاذ التدابير المناسبة سواء أكان طرفاً فردياً أو جماعات بالاستعداد والتصدي لحادث التلوث الزيتي. ولا تنطبق الاتفاقية على السفن الحربية والسفن الحكومية غير التجارية، وتُطبَّق على حوادث السفن التي تسرب منها الزيت.⁶⁵

حيث أن على كل دولة تحمل السفينة علمها، أن تطلب منها خطط الطوارئ في حال وقوع تلوث زيتي والقيام بالتفتيش على ذلك. كما أن على الدول الأطراف التأكد من وجود خطط طوارئ لدى موانئها. وهناك إجراءات في حال وقوع حادث لسفينة تنقل زيتاً، ففي حال وقوع حادث يتعين على رُبَّان السفينة رفع تقرير عن أي حادث إلى أقرب دولة ساحلية.⁶⁶ كما يجب على الدولة التي تتلقَّى التقرير اتخاذ إجراءات فورية عند تسلُّم التقرير.⁶⁷ وبشكل عام فرضت اتفاقية أوبرسي واجبات على الدول الأطراف في الاتفاقية يجب على هذه الدول العمل بها.

تجيز الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حال وقوع حوادث مسببة للتلوث الزيتي 1969 للدول التدخل في حال وقوع حوادث مسببة للتلوث الزيتي في مناطق أعالي البحار، والتي تكون عبارة عن مناطق دولية وليست تحت سيطرة أي دولة، ولا تجيز الاتفاقية اتخاذ أي إجراء ضد السفن الحربية والحكومية.⁶⁸

مما سبق يُلاحظ أن اتفاقية سولاس وأوبرسي قد تطرقتا إلى رقابة الدولة في الاتفاقيات الدولية بشكل عام عند نقل البضائع الخطرة أما الاتفاقيات الأخرى فقد ركّزت على العلاقة بين الناقل والشاحن في تنظيم نقل البضائع الخطرة ولم تذكر إجراءات الدولة ورقابتها على نقل البضائع الخطرة بحراً.

65. تعرف المادة 1/2 من الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي (اتفاقية أوبرسي): الزيت هو النفط في كل أشكاله بما في ذلك الزيت الخام وزيت الوقود والحماة والحالة الزيتية والمنتجات المكررة.

66. المادة 1/4 من الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي (اتفاقية أوبرسي).

67. المادة 1/5 من الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي (اتفاقية أوبرسي). وهي:

1- تقييم الحادث وفقاً للتقرير إذا كان حادثاً زيتياً أم لا.

2- تقدير العواقب المحتملة للحادث.

3- إعلام الدول التي سوف تتأثر بتأثير وتزويدها بالتفاصيل والإجراءات التي سوف يتم اتخاذها.

68. المادة 2/1 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث مسببة للتلوث الزيتي لعام 1969.

ثانياً: رقابة الدولة على نقل البضاعة الخطرة في القانون الإماراتي والإنجليزي

بعد البحث في الاتفاقيات الدولية عن رقابة الدولة والشهادات التي تُمنح للناقل في الاتفاقيات الدولية عند نقل البضائع الخطرة سوف نبحت في رقابة نقل البضائع الخطرة في القانون الإماراتي والقانون الإنجليزي.

يفرض القانون الإماراتي على كل سفينة تُبحر في المياه الإقليمية لدولة الإمارات الحصول على ترخيص ملاحية،⁶⁹ وهو أمر مفروض على جميع السفن التي تنقل البضائع، ويكون منح هذه التراخيص وفق اتفاقية (solas) الخاصة بسلامة الأرواح وخطوط الشحن المصدق عليها من قبل دولة الإمارات واتفاقية (marpol)، وتكون مدة ترخيص الملاحة سنة واحدة، ويتم إجراء معاينة للسفينة والتأكد من تحقق شروط السلامة والأمن، ويمكن الاكتفاء بقيد السفينة المسجلة بإحدى هيئات التصنيف عن المعاينة، ولكن في حال حدوث أي ضرر للسفينة خلال مدة السنة يجب إبلاغ السلطات المختصة حتى يتم تقييم السفينة مرة أخرى، وتقوم إدارة والتفتيش البحري في كل ميناء بالرقابة والتأكد من توفر الاشتراطات المطلوبة لكل سفينة، وفي حال عدم توفر الشهادات المطلوبة لإدارة التفتيش تُمنع السفينة من الإبحار.⁷⁰

وتحظر دولة الإمارات على أي سفينة مسجلة في الدولة سواء كانت وطنية أو أجنبية الملاحة في المياه الإقليمية للدولة ما لم تُقدم إلى وزارة المواصلات وثائق معينة.⁷¹ وكما تمنع

69. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981- المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ. المادة 50:

1. يجب على كل سفينة مسجلة في الدولة أن تحصل على ترخيص بالملاحة وإذا كانت تقوم بنقل الأشخاص وجب أن تحصل أيضاً على شهادة بالسلامة.

2. ويصدر بشروط منح الترخيص والشهادة لائحة تراعى فيها أحكام الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الأرواح في البحار وخطوط الشحن وغيرها من الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من الدولة وكذلك الأحكام الواردة في هذا الفصل.

70. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981- المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ.

المادة 59: لرئيس إدارة التفتيش البحري أو من يقوم مقامه في الميناء الذي توجد به السفينة أن يأمر بمنعها من السفر إذا لم تتوافر فيها الشروط المبينة بالمادة السابقة كلها أو بعضها وله أن يأمر بإلغاء المنع والتصريح لها بالسفر عند استيفائها الشروط المذكورة.

71. المادة (3) /2 من قرار رئيس مجلس إدارة الهيئة الوطنية للمواصلات رقم 30. صادر 2014/5/19. الوثائق المطلوبة وهي:

- اسم السفينة ورقمها الرسمي ومكان التسجيل.
- رقم المنظمة البحرية الدولية (IMO) للسفينة.

كذلك إلقاء نفايات أو مواد سامة أو تصريف الزيت أو مياه الصرف الصحي أو أي مواد ضارة

بالبيئة.⁷²

وقد أكد القانون الإماراتي على منع السفن الوطنية والأجنبية من الملاحة في إقليم الدولة إلا إذا كانت تحمل تأميناً ساري المفعول ومنتمية إلى أحد نوادي الحماية والضمان، وبزّر القانون سبب ذلك بضمان المسؤولية الناشئة ضد الغير عن الأضرار التي تحدثها السفينة للأرواح والممتلكات والبيئة البحرية.⁷³

ووفقاً لقانون حرس السواحل والحدود على كل سفينة قبل دخولها للمياه الإقليمية للدولة إخطار الجهات المختصة.⁷⁴ ويمنع دخول السفن التجارية الأجنبية التي يزيد طولها عن (60) متراً موانئ الدولة بين وقت غروب الشمس وحتى شروقها، إلا في حالات استثنائية وحسب الظروف إلا ان القانون لم يذكر ماهي الظروف الطارئة.⁷⁵ وتعتبر دائرة النقل في أبوظبي هي

-
- اسم مالك السفينة وعنوانه.
 - سنة بناء السفينة ومكانه.
 - نوع السفينة وطبيعة عملها.
 - سرعة السفينة.
 - نوع البدن.
 - الحمولة الكلية الصافية.
 - اسم هيئة الإشراف والتصنيف.
 - عدد أفراد الطاقم بما فيهم ربان السفينة.
 - عدد الركاب المسموح بعملهم على السفينة.
 - اسم شركة التأمين ونوع التأمين الصادر للسفينة وتاريخ انتهائه.
 - اسم نادي الحماية والضمان الذي تشارك فيه السفينة.
72. المادة 12 من قانون حراسة الحدود البرية والبحرية الإماراتي رقم 11 لسنة 2001.
73. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981- المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ.
- المادة (11) من قرار رئيس مجلس إدارة الهيئة الوطنية للمواصلات رقم 30. صادر 2014/5/19.
74. المادة 6 من قانون حراسة الحدود البرية والبحرية الإماراتي رقم 11 لسنة 2001.
- والتي تنص "يجب على كل سفينة تجارية وحربية قبل (24) ساعة من دخولها المياه الإقليمية لدولة الإمارات إخطار حرس السواحل بالبيانات المطلوبة الآتية:
- أ- رقم تسجيل السفينة.
 - ب- اسم السفينة وجنسيته وإشارة النداء اللاسلكي.
 - ت- نوع السفينة وشحناتها وحمولتها الإجمالية.
 - ث- الغرض من الدخول.
 - ج- الميناء المقصود في الدولة ومدة الانتظار وساعة الوصول والمغادرة.
- الوكيل البحري للسفينة داخل الدولة".
75. المادة 12/8 من قانون حراسة الحدود البرية والبحرية الإماراتي رقم 11 لسنة 2001.

الجهة المختصة بالرقابة والإشراف على الموانئ البحرية وخدمات النقل البحري.⁷⁶ وهناك عدد من المعلومات والإلتزامات يتوجب توفرها بشكل عام وفي حالة نقل البضائع بشكل خاص تفرضها دائرة النقل في أبوظبي.⁷⁷

حيث تتطلب اللائحة المنظمة لدائرة نقل أبوظبي وجود وثائق بشكل عام⁷⁸ لكل السفن ووثائق إضافية⁷⁹ بحسب نوع السفينة والبضائع المنقولة. وفي حالة عدم توافر أي وثيقة من الوثائق السابقة تُمنع السفينة المخالفة من دخول مناطق الدولة البحرية.⁸⁰ ويحظر القانون

76. قطاع النقل البحري- اللوائح التنظيمية (العامة والموانئ البحرية). دائرة النقل- أبوظبي. 2010:

وفق اللائحة 23.4:

1. يجوز لأي سلطة ميناء أن تطلب من الوسيلة الناقلة الإبلاغ عن عزمها نقل البضائع الخطرة أو المواد المسببة للتلوث أو أنها تنقلها فعلاً إلى أحد الموانئ الذي يخضع لهذه اللوائح التنظيمية، سواء بغرض نقلها من سفينة إلى أخرى أو من أجل العبور، أن تقدم معلومات إضافية أو أن توضح المعلومات التي تم إعطاؤها من قبلها بخصوص المواد الخطرة أو المواد الملوثة التي كانت على متن السفينة أو المركبة قبل عملية الشحن .
2. يحق لسلطة الميناء أن ترفض دخول أية بضائع خطرة أو مواد مسببة للتلوث بقصد المناولة أو التخزين أو نقلها من سفينة إلى أخرى داخل الميناء إذا ما قدرت، بناء على أسباب منطقية، بأن مناولتها تلك البضائع والمواد أو تخزينها أو نقلها من سفينة إلى أخرى سينتج عنه خطر ما أو سيشكل تهديداً على الأرواح والممتلكات في الميناء أو للبيئة .
3. يجوز لسلطة الميناء، فيما يتعلق بأي صنف من البضائع الخطرة أو الملوثة البحرية، أن تطلب من وكيل السفينة، أو مالك البضائع أو الملوثة البحرية، أو الوسيلة الناقلة أن يقوم بإجراءات التسليم أو الشحن المباشر لتلك البضائع أو الملوثة .
4. يجوز لسلطة الميناء أن تزيل أو تأمر بإزالة أية سفينة أو حاوية أو صهريج متحرك أو مركبة أو أية حاوية كانت محملة بالمواد الخطرة أو الملوثة من قبل أو محملة بها حالياً، وتعتقد السلطة بناء على أسباب منطقية أنها تشكل خطراً على الأرواح أو الممتلكات داخل الميناء أو البيئة .
5. يضم الجدول (1) حدود البضائع الخطرة الوارد في هذه اللوائح التنظيمية كميات البضائع الخطرة المسموح بها في كل ميناء يخضع لهذه اللوائح التنظيمية كما يجوز لسلطة الميناء أن تقدم بعض الإعفاءات من هذه الأحكام بناء على طلب من مالك السفينة أو قبطانها أو وكيلها .
6. يُحظر على قبطان السفينة أو صاحبها أو وكيلها أن يجلب مواد خطرة أو ملوثات بحرية إلى داخل الميناء ما لم تكن مرتبة بصورة مناسبة على متن السفينة، ومفصلة عن البضائع الأخرى، وتحمل لواصق أو علامات خاصة، بالإضافة إلى استكمال كافة التدابير اللازمة أثناء النقل والتخزين والمناولة وذلك لتأمين التزامها بأحكام الاتفاقيات ذات العلاقة. يجب تسجيل ذلك في وثائق خاصة لنقل هذه المواد .
7. يجب أن تكون الوثائق المطلوبة من مالك السفينة أو قبطانها أو وكيلها أو الإشعارات المطلوب منهم تقديمها من أجل تحميل البضائع الخطرة أو الملوثة البحرية أو تفريغها أو نقلها إلى سفينة أخرى أو نقلها بالعبور، متوافقة مع متطلبات هذه اللائحة التنظيمية .
8. تكون شركة تشغيل مرافق الميناء مسؤولة عن سلامة تحريك وتخزين البضائع الخطرة أو الملوثة (إذا كان تخزينها مسموحاً به).

77. قطاع النقل البحري- اللوائح التنظيمية (العامة والموانئ البحرية). دائرة النقل- أبوظبي. 2010.

وفق اللائحة (23.3) يجب أن تتوفر في هذه المعلومات:

- 1- بيان بالمواد الخطرة.
- 2- ورقة بيانات السلامة.

3- إجراءات طوارئ السفينة ودليل الإسعافات الأولية.

78. قطاع النقل البحري- اللوائح التنظيمية (العامة والموانئ البحرية). دائرة النقل- أبوظبي. 2010. الجدول 4. قسم 1. (ص. 107).

79. قطاع النقل البحري- اللوائح التنظيمية (العامة والموانئ البحرية). دائرة النقل- أبوظبي. 2010. (ص. 111). حيث يعتمد نوع الوثائق على حمولة السفينة من غاز أو بضائع خطرة عامة أو كيميائية أو نووية حيث أنه حسب قانون اتحادي رقم 6/ 2009 بشأن إستعمال الطاقة النووية فإن تختص الهيئة الاتحادية للرقابة النووية بتحديد إجراءات وشروط نقل المواد النووية في دولة الإمارات.

الجريدة الرسمية العدد 498. ويقوم حرس السواحل بالتأكد من أن السفن التي تنقل النفط (ناقلات النفط) بأن تحمل الوثائق الآتية:

- 1- الشهادة الدولية لخط الشحن. لجميع السفن ذات حمولة (150) طناً فأكثر (LOAD LINE CERTIFICATE)
- 2- شهادة الحد الأدنى للتطبيق في السفينة أي العاملين على ظهر السفينة (MLNIMUM SAFE MANNIG CERTIFICATE)
- 3- الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي (I.O.P.P.\ CERTIFICATE)
- 4- شهادة سلامة معدات سفينة البضائع (CARGO SHIP SAFETY EQUIPMINT CERTIFICATE).
- 5- شهادة الضمان المالي بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري لجميع الناقلات التي تحمل أكثر من 2000 طن من النفط.

80. قطاع النقل البحري- اللوائح التنظيمية (العامة والموانئ البحرية). دائرة النقل- أبوظبي. 2010:

الإماراتي استخدام السفن بجميع أنواعها كمستودع عائم لتخزين النفط ومشتقاته إلا إذا كانت مجهزة ومصنفة لهذا الغرض وفق الاتفاقيات الدولية المُصدَّق عليها.⁸¹

في المملكة المتحدة إذا كانت السفينة غير صالحة للملاحة وقد تسبب خطراً جسيماً على الإنسان بسبب عدم ملائمة السفينة أو معداتها للملاحة أو القيام بالتحميل الزائد أو غير الآمن للبضائع،

يكون للسلطة المختصة الحق في احتجاز السفينة ولا يتم تحريرها حتى يتم معالجة أسباب الحجز.⁸² وفي حال وقوع تلوث كبير أو أضرار جسمية في الأرواح أو الممتلكات كغرق سفينة كبيرة، يكون للمسؤول المختص أن يمنع حركة السفن حول مكان الحادث ضمن إقليم المملكة المتحدة.⁸³ وإذا وقع في المملكة المتحدة تصريح متعمد للنفط من سفينة إلى المياه الإقليمية للمملكة المتحدة أو في أعالي بحارها يُعزَّم مالك السفينة.⁸⁴

اللائحة 23.3: بالنسبة لشحنات البضائع الخطرة أو المواد المسببة للتلوث البحري في الميناء سواء كانت على متن السفينة أو في المركبات البرية أو في أحد مخازن أو مرافق الميناء فإنه يجب على مالك السفينة أو قبطانها، وصاحب المركبة البرية أو مشغلها، وشركة تشغيل مرافق الميناء وخدمات الطوارئ في الميناء أن يضمنوا توفير المعلومات بشكل فوري وفي كل الأوقات لاستخدامها في حالات الطوارئ لاحتواء الحوادث الطفيفة والبليلة الناجمة عن البضائع الخطرة والمواد المسببة للتلوث البحري

81. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981- المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ.

المادة (13) من قرار رئيس مجلس إدارة الهيئة الوطنية للمواصلات رقم 30. صادر 2014/5/19.

82. British Merchant Shipping. Act. 1995. PART IV. Article 94.

(1) For the purposes of sections 95, 96, 97 and 98 a ship is "dangerously unsafe" if, having regard to the nature of the service for which it is intended, the ship is, by reason of the matters mentioned in subsection (2) below, unfit to go to sea without serious danger to human life. For the purposes of those sections a ship at sea is "dangerously unsafe" if, having regard to the nature of the service for which it is being used or is intended, the ship is, by reason of the matters mentioned in subsection (2) below, either—

(a) unfit to remain at sea without serious danger to human life, or
(b) unfit to go on a voyage without serious danger to human life.]

(2) Those matters are—

(a) the condition, or the unsuitability for its purpose, of—
(i) the ship or its machinery or equipment, or
(ii) any part of the ship or its machinery or equipment;

(b) undermanning;

(c) overloading or unsafe or improper loading;

(d) any other matter relevant to the safety of the ship; and are referred to in those sections, in relation to any ship, as "the matters relevant to its safety".

(3) Any reference in those sections to "going to sea" shall, in a case where the service for which the ship is intended consists of going on voyages or excursions that do not involve going to sea, be construed as a reference to going on such a voyage or excursion.

83. British Merchant Shipping. Act. 1995. PART IV. Article 100

أما القانون الإنجليزي فإنه يفرض قيوداً على نقل النفط ليلاً في الفترة بين غروب الشمس وحتى شروقها من سفينة إلى أخرى في أي ميناء إنجليزي قبل تقديم إخطار بذلك قبل مدة لا تقل عن (96) ساعة إلى سلطات الميناء ويمكن إعطاء إخطار عام بنقل النفط خلال الليل بتصريح مدته لا تزيد على اثني عشر شهراً قابلاً للتجديد.⁸⁵ ويمنح القانون وزير الدولة للنفط حق إصدار

The power of the Secretary of State under subsection (2) (a) above to require a ship to be removed from United Kingdom waters is not exercisable in relation to a United Kingdom ship.

- (4) The purposes referred to in subsection (2) above are—
- (a) the purpose of securing the safety of the ship or of other ships, of persons on the ship or other ships, or of any other persons or property, or of preventing or reducing any risk to such safety, and
 - (b) the purpose of preventing or reducing pollution in the United Kingdom, in United Kingdom waters or in a part of the sea specified by virtue of section 129(2)(b), or of preventing or reducing any risk of such pollution.
- (5) The persons referred to in subsection (2) above are—
- (a) the owner of the ship or any person in possession of the ship, or
 - (b) the master of the ship.
- (6) If in the opinion of the Secretary of State the powers conferred by subsection (2) above are, or have proved to be, inadequate for any of the purposes specified in subsection (4) above, the Secretary of State may for that purpose take any such action as he has power to require to be taken by a direction under this section.
- (7) The powers of the Secretary of State under subsection (6) above shall also be exercisable by such persons as may be authorised for the purpose by the Secretary of State.
84. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 131
- Discharge of oil from ships into certain United Kingdom waters.
- (1) If any oil or mixture containing oil is discharged as mentioned in the following paragraphs into United Kingdom national waters which are navigable by sea-going ships, then, subject to the following provisions of this Chapter, the following shall be guilty of an offence, that is to say—
- (a) if the discharge is from a ship, the owner or master of the ship, unless he proves that the discharge took place and was caused as mentioned in paragraph (b) below;
 - (b) if the discharge is from a ship but takes place in the course of a transfer of oil to or from another ship or a place on land and is caused by the act or omission of any person in charge of any apparatus in that other ship or that place, the owner or master of that other ship or, as the case may be, the occupier of that place.
- (2) Subsection (1) above does not apply to any discharge which—
- (a) is made into the sea; and
 - (b) is of a kind or is made in circumstances for the time being prescribed by regulations made by the Secretary of State.
- (3) A person guilty of an offence under this section shall be liable—
- (a) on summary conviction, to a fine not exceeding [F59£250,000];
 - (b) on conviction on indictment, to a fine.
- (4) In this section "sea" includes any estuary or arm of the sea.
- (5) In this section "place on land" includes anything resting on the bed or shore of the sea, or of any other waters included in United Kingdom national waters, and also includes anything afloat (other than a ship) if it is anchored or attached to the bed or shore of the sea or any such waters.
- (6) In this section "occupier", in relation to any such thing as is mentioned in subsection (5) above, if it has no occupier, means the owner thereof.

85. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 135

Restrictions on transfer of oil at night.

- (1) No oil shall be transferred between sunset and sunrise to or from a ship in any harbour in the United Kingdom unless the requisite notice has been given in accordance with this section or the transfer is for the purposes of a fire brigade.
- (2) A general notice may be given to the harbour master of a harbour that transfers of oil between sunset and sunrise will be frequently carried out at a place in the harbour within such period, not ending later than twelve months after the date on which the notice is given, as is specified in the notice; and if such a notice is given it shall be the requisite notice for the purposes of this section as regards transfers of oil at that place within the period specified in the notice.
- (3) Subject to subsection (2) above, the requisite notice for the purposes of this section shall be a

التعليمات في حال وقوع حادث تسرب نفطي وإعطاء الأوامر لجميع الجهات المختصة باتباع تعليماته وإقامة غرفة عمليات خاصة بالحادث.⁸⁶

وقد فوّض القانون الإنجليزي الوزير المختص بصلاحية وضع لوائح وشروط نقل سجلات النفط في السفن والتي تشمل عمليات: تحميل البضائع النفطية ونقلها وتصريفها وتفريغها والتخلص منها، وعلى كل سفينة ناقلة للنفط سواء كانت تحمل جنسية المملكة المتحدة أو جنسية أجنبية أن تحتفظ بالسجلات النفطية والتعديلات المدخلة عليها والاحتفاظ بهذا الدفتر بشكل دائم في السفينة.⁸⁷ إضافة إلى العقوبة المالية في حال تصريف النفط يتم حجز السفينة، وإذا كانت السفينة أجنبية يخطر وزير الخارجية القنصل الخاص بدولة السفينة بالحجز.⁸⁸

ولقد أشار التشريع الإنجليزي إلى مسؤولية السفن التي تنقل النفط وتسبب إضراراً خارج السفينة في أراضي المملكة المتحدة ينتج عنه تلوث أو تكاليف باتخاذ إجراءات وقائية لعلاج التلوث أو التسريب.

ويكون مالك السفينة مسؤولاً عن ذلك الضرر، فوق القانون الإنجليزي فإن المسؤولية تقع على مالك السفينة المخصصة لنقل النفط وحتى إن كانت السفينة وقت وقوع حادث التسرب لم تكن

notice given to the harbour master not less than three hours nor more than 96 hours before the transfer of oil begins.

(4) In the case of a harbour which has no harbour master, references in this section to the harbour master shall be construed as references to the harbour authority.

(5) If any oil is transferred to or from a ship in contravention of this section, the master of the ship, and, if the oil is transferred from or to a place on land, the occupier of that place, shall be liable on summary conviction to a fine not exceeding level 3 on the standard scale.

86. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 137/4

If in the opinion of the Secretary of State the powers conferred by subsection (2) above are, or have proved to be, inadequate for the purpose, the Secretary of State may, for the purpose of preventing or reducing oil pollution, or the risk of oil pollution, take, as respects the ship or its cargo, any action of any kind whatsoever, and without prejudice to the generality of the preceding provisions of this subsection the Secretary of State

may— (a) take any such action as he has power to require to be taken by a direction under this section; (b) undertake operations for the sinking or destruction of the ship, or any part of it, of a kind which is not within the means of any person to whom he can give directions; (c) undertake operations which involve the taking over of control of the ship.

87. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 142/1.

88. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 144/3.

Where a harbour master detains a ship other than a United Kingdom ship under this section he shall immediately notify the Secretary of State, who shall then inform the consul or diplomatic representative of the State whose flag the ship is entitled to fly or the appropriate maritime authorities of that State.

تتقل النفط بل يكفي أن تكون السفينة مصممة لنقل النفط،⁸⁹ وقد يحدث أن يتسرب من بقايا خزانات النقل أو من النفط المنقول أو من خزان وقود السفينة نفسها المغذي لمحركات السفينة، فإن ذلك يوقع المسؤولية الكاملة على مالك السفينة. في حال اشتراك سفينتين أو أكثر لها نفس صفات ناقلات النفط مما يجعل من الصعب تحديد نسبة مساهمة كل طرف في الضرر، وعليه جعل القانون الإنجليزي في هذه الحالة كل طرف يساهم بالقدر نفسه في التعويض عن الضرر الناتج من تسرب النفط خارج السفينة، ولا يشمل الأضرار الواقعة داخل السفينة أو في بدن السفينة نفسه.⁹⁰

ويجوز للوزير المختص تعيين أي شخص مفتشاً في بلاغات تسرب النفط والمواد التي تحتوي على النفط.⁹¹

كما تُمنح صلاحيات تفتيش السفن من حيث متطلبات الوثائق لعدد من الموظفين كالموظف الإداري، والضابط البحري المكلف، ومسجل عام الشحن، وضابط الجمارك.⁹²

ويفرض القانون الإنجليزي على السفن الالتزام باتفاقية ماربول وHNS في التأمين الإلزامي على جميع السفن التي تعمل في المياه الإقليمية للمملكة المتحدة والانضمام إلى أحد نوادي التعويض.

وعلى كل من يرغب في نقل البضائع الخطرة وفق القانون الإنجليزي الالتزام بمدونة IMDG.

89. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 153/1.

Where, as a result of any occurrence, any oil is discharged or escapes from a ship to which this section applies, then (except as otherwise provided by this Chapter) the owner of the ship shall be liable—

(a) for any damage caused outside the ship in the territory of the United Kingdom by contamination resulting from the discharge or escape; and
(b) for the cost of any measures reasonably taken after the discharge or escape for the purpose of preventing or minimising any damage so caused in the territory of the United Kingdom by contamination resulting from the discharge or escape; and
(c) for any damage caused in the territory of the United Kingdom by any measures so taken.

90. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 153/7.

91. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 256.

92. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 257.

ولهم عند الاشتباه (الجمارك) في سفينة اتخاذ الإجراءات التالية:

- طلب قوائم أسماء العاملين على السفينة.
- طلب جميع سجلات السفينة.
- تفتيش السفينة ومعدات.
- توثيق سجلات ناقلات النفط وفحصها بواسطة أجهزة مختصة.

المبحث الثاني: مسؤولية الناقل البحري والشاحن عن نقل البضائع الخطرة

غالباً ما تربط مسؤولية إخلال الناقل أو الشاحن بالتزاماته سواء كانت قائمة على التزامات عقدية كالالتزام الناقل بتحقيق نتيجة أو بذل عناية، والنوع الثاني من المسؤولية المدنية يكون على أساس المسؤولية التقصيرية بإخلال الناقل بعدم الإضرار بالغير، والذي يقره القانون ويحميه ووفقاً للاتفاقيات، فإن إطار المسؤولية يجب أن يكون ضمن حدودها حتى يمكن حمايتها كأن تقع المسؤولية في نطاق إقليمي معين أو ضمن التزامات منوط بها قانوناً أحد الأطراف.

المطلب الأول: مسؤولية الناقل عن نقل البضائع الخطرة

سوف نتطرق إلى مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة من حيث نطاق الاتفاقيات والقوانين التشريعية الإماراتي والإنجليزي.

الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة في الاتفاقيات الدولية

تعد مسؤولية الناقل كبيرة خاصة في نقل البضائع الخطرة ورغم أن القوانين الدولية البحرية متشابهة ولكنها قد تختلف باختلاف نوع البضاعة في تخفيف المسؤولية أو تشديدها، وعليه فسوف ننظر فيما استقرت عليه الاتفاقيات والقوانين الإماراتية والإنجليزية في موضوع أساس مسؤولية الناقل البحري وطبيعتها.

وفقاً لاتفاقية سولاس فإن نطاق المسؤولية يقع على السفن التي تقوم برحلات دولية من بلد عضو في الاتفاقية إلى ميناء بلد آخر والعكس.⁹³ وتطبق على السفن التي تقوم بنقل البضائع الخطرة المعبئة المشحونة على السفن ودون تحديد لحمولتها الإجمالية سواء كانت ذات حمولة

93 . اتفاقية سولاس. (2014). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية.
حسب اللائحة (3) من المدونة في الفقرة (أ) التي استثنت بعض السفن من نطاق المدونة وهي:
- السفن الحربية وناقلات الجنود.
- سفن البضائع التي لا تزيد حمولة نقلها الإجمالية على 500 طن.
- السفن التي لا تعمل بمحركات ميكانيكية.
- السفن الخشبية.
- سفن النزهة المخصصة لأغراض غير تجارية.
- السفن المخصصة للصيد.

500 طن أو أقل. مع دقة تفصيل الاتفاقية في ذكر جميع العمليات المتعلقة بالنقل البحري إلا أن الاتفاقية لم تحمل أي طرف من الأطراف بالمسؤولية واكتفت بإصدار توجيهات لكل طرف بما عليه من التزامات ليقوم بها.

وقد جعلت الاتفاقية كل الالتزامات الصادرة منها على الأطراف سواء الناقل أم الشاحن أم السلطات المختصة أو الغير هي أساس قيام المسؤولية، وقد ذكرت الاتفاقية الالتزامات منذ مرحلة بناء السفينة إلى مراحل استغلالها. وفقاً لذلك فإن طبيعة المسؤولية قد تقوم على العقد بين الناقل والشاحن أو بين الناقل والموانئ أو بين الشاحن والموانئ وقد تغدو وفق المسؤولية التقصيرية في حال إخلال أحد الأطراف بالتزامه تجاه الآخر دون وجود علاقة عقدية بينهما.

هناك الكثير من الالتزامات التي تفرضها اتفاقية سولاس على أطراف النقل البحري ومنها إلزام الناقل بتزويد الربان بالمعلومات المناسبة عن البضاعة خلال وقت محدد وكافٍ من التحميل، وبناء على الاتفاقية يجب أن تتضمن هذه المعلومات: وصفاً عاماً للبضاعة، والكتلة الإجمالية للبضاعة، وسمات البضاعة، وجاءت الاتفاقية مغايرة في إلزام الناقل بتوفير هذه المعلومات التي يفترض حصول الناقل عليها من الشاحن خلاف الاتفاقيات الأخرى. كما توجب الاتفاقية على الناقل تزويد السفن التي تنقل زيتاً بصحائف بيانات سلامة المواد الخطرة، وتحظر الاتفاقية القيام بعمليات خلط البضائع السائبة مع بعضها لإنشاء مركب جديد أثناء الرحلات.⁹⁴ وتطلب الاتفاقية نقل المواد الخطرة وفقاً لتعليمات مدونة IMDG، كما تفرض على الناقل وجود قائمة خاصة بالبضائع الخطرة وخريطة تستيف تبين البضائع الخطرة وموقعها.⁹⁵

أما إتفاقية ماربول فتشمل السفن التي يحق لها رفع علم إحدى الدول الأطراف في الاتفاقية وعلى السفن التي تعمل تحت سلطة دولة طرف، ولا تطبق على السفن الحربية والحكومية غير التجارية. إلا أن الاتفاقية لا تشمل: إطلاق المواد الضارة من عمليات التنقيب عن المواد المعدنية

94. إتفاقية سولاس. (2014). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية. (ص. 372).
95. إتفاقية سولاس. (2014). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية. (ص. 458).

في قاع البحار واستغلالها وكذلك لا تشمل المواد الضارة المطلقة في عمليات البحث العلمي.⁹⁶ وأساس المسؤولية وفقاً لاتفاقية ماربول يقوم على تصريف⁹⁷ المواد الضارة⁹⁸ أو النفايات التي تحتوي على هذه المواد، وتلقي الاتفاقية بكامل المسؤولية على السفينة ومالكها. وبناءً عليه تقوم الدول المصادقة على الاتفاقية بإجراءات الملاحقة القضائية ضد هذه السفن وإرسال تقرير بذلك إلى المنظمة البحرية الدولية (IMO).

وتسري معاهدة بروكسل على مرحلة نقل البضائع ولا تشمل المرحلة السابقة للشحن واللاحقة للتفريغ، ولا تطبق المعاهدة على النقل الاستثنائي،⁹⁹ ولا على الوقت السابق للشحن واللاحق للتفريغ، كذلك لا تشمل نقل الحيوانات الحية والبضائع المشحونة على ظهر السفينة. وتركز الاتفاقية أكثر على تنظيم سندات الشحن الصادرة من الناقل بطلب من الشاحن من المحتويات التي يجب أن يحتوي عليها سند الشحن بيان صريح بالصفة الخطرة للبضائع.¹⁰⁰

إن أساس مسؤولية الناقل هو الالتزام بتحقيق نتيجة وهو نقل البضائع سليمةً إلى المرسل إليه في الوقت المتفق عليه، وتقوم مسؤولية الناقل عند عدم تحقيق هذه النتيجة، فإن الناقل يتحمل المسؤولية وهي مسؤولية قائمة كذلك على فكرة الخطأ المفترض، وللناقل دفع هذه المسؤولية بإثبات أحد الأسباب التي ذكرتها الاتفاقية والتي تُعفي الناقل من المسؤولية.¹⁰¹

96. ماربول- المرفق 3 والمدونة التقنية بشأن أكاسيد النيتروجين لعام 2008 والخطوط التوجيهية بشأن تنفيذها. (2013). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية. (ص. 11).

97. المرفق 3 والمدونة التقنية بشأن أكاسيد النيتروجين لعام 2008 والخطوط التوجيهية بشأن تنفيذها. (ص. 10). معنى التصريف بأنه: أي عملية إطلاق لمواد من سفينة أياً كان السبب والتي تشمل تسرب هذه المواد أو التخلص منها أو سكبها أو ضخها أو تسريبها أو تفريغها. المرجع ذاته.

98. المرفق 3 والمدونة التقنية بشأن أكاسيد النيتروجين لعام 2008 والخطوط التوجيهية بشأن تنفيذها. (ص. 11). عُرِّفت الاتفاقية المادة الضارة بأنها: أي مادة يمكن أن يسفر إدخالها إلى البحر عن تعريض صحة الإنسان للخطر أو الإضرار بالنباتات والحيوانات البحرية أو المساس بالبيئة الطبيعية أو بطرق استخدام البحر المشروعة.

99. يوسف، يوسف. (2013). النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي. (ص. 19). الطبعة الأولى. القاهرة: المركز القومي للدراسات القانونية. أن يكون هناك ظرف نقل ذو طابع استثنائي: وهو نقل بضائع ذات طبيعة مختلفة عن البضائع الأخرى كان تكون بحاجة إلى عناية خاصة مثل: نقل التحف والآثار، والمواد الذرية، والمواد ذات القابلية للاشتعال، أو التي يصدر منها إشاعات، أو نقل مواد ذات طبيعة متفجرة، أو أن يكون هذا النقل الاستثنائي بسبب ظروف النقل كاتخاذ خط سير خطر.

100. إبراهيم، هشام. (2017). قانون النقل البحري. (ص. 324). الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية.

101. يوسف، يوسف. (2013). النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي. (ص. 19). الطبعة الأولى. القاهرة: المركز القومي للدراسات القانونية.

وقد ذكرت المادة (4) في الفقرة (6) بعض صفات البضائع الخطرة بوصفها قابلة للالتهاب أو الانفجار أو الخطرة¹⁰² وربطها بإعلام الناقل والنتائج المترتبة على ذلك من مسؤولية الشاحن في تحمّل الضرر وحق الناقل في التصرّف بالبضاعة لإبعاد أذاها عن السفينة والأموال الأخرى على السفينة.

وتطبق اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لسنة 1969 على أي سفينة وحتى السفن الحكومية المخصصة لأغراض تجارية،¹⁰³ والتي تحمل الزيت¹⁰⁴ سائلاً كبضاعة أو في مخازن وقودها، وأن تحدث أضرار التلوث في إقليم دولة متعاقدة،¹⁰⁵ ولا تطبق على السفن الحربية والحكومية لأغراض غير تجارية.¹⁰⁶

وتقوم المسؤولية وفق اتفاقية المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات عن أضرار التلوث، وتقع مسؤولية ضرر التلوث على مالك السفينة وهو الشخص الذي تكون السفينة مسجلة باسمه.¹⁰⁷ إن أي تلف أو ضرر يحدث خارج السفينة ناتج عن تسرب أو تصريف الزيت من السفينة.¹⁰⁸ والمسؤولية عن تحمل التدابير الوقائية بسبب التسرب أو تصريف الزيت من السفينة.¹⁰⁹ وفي حال وقوع حادث مشترك بين أكثر من سفينة تحمل نفس البضائع فإنها تتحمل

102. عطية، وليد. (2015). مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). (ص. 51). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

103. المادة الحادية عشر/2 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي 1969: وفيما يتعلق بالسفن التي تملكها دولة متعاقدة والمستخدم لأغراض تجارية، فإن كل دولة ستكون قابلة للمقاضاة في الاختصاصات المحددة في المادة التاسعة وعليها أن تتخلى عن كل المدافعات المرتكزة على وضعها كدولة ذات سيادة.

104. الزيت: يقصد به وفقاً للاتفاقية هو أي زيت هيدروكربوني معدني مداوم مثل الزيت الخام، وزيت الوقود، وزيت الديزل الثقيل، وزيت التزليق، سواء أكان محمولاً على متن السفينة كبضاعة أو في مخازن وقودها. وفق المادة الأولى/5 من الاتفاقية.

105. المادة الثانية من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي 1969: تنطبق هذه الاتفاقية حصراً على ما يلي: (أ) أضرار التلوث الواقعة:

1- في إقليم دولة متعاقدة، بما في ذلك بحرّها الإقليمي، و
2- في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة، منشأة وفقاً للقانون الدولي، أو، إذا لم تكن الدولة المتعاقدة قد انشأت مثل هذه المنطقة، في منطقة وراء البحر الإقليمي لتلك الدولة وبحدّاته على أن تحددها الدولة المذكورة وفقاً للقانون الدولي وبشرط ألا تمتد إلى أبعد 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس عندها عرض بحرّها الإقليمي،

(ب) التدابير الوقائية، أينما تتخذ، لتفادي هذه الأضرار أو تقليلها إلى الحد الأدنى.
106. (طه، مصطفى). (بندق، وائل). (2012). التوحيد الدولي للقانون البحري. (ص. 87). الطبعة الأولى. الإسكندرية: مكتبة الوفاء القانونية.
107. (طه، مصطفى). (بندق، وائل). (2012). التوحيد الدولي للقانون البحري. (ص. 89). المرجع ذاته.

108. المادة 6/1 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي 1969: أضرار التلوث هو أي تلف أو ضرر واقع خارج السفينة المحملة بالزيت نتيجة تلوث ناجم عن تسرب أو تصريف للزيت من السفينة، مهما كان موقع مثل هذا التسرب أو التصريف، وهو يتضمن تكاليف التدابير الوقائية والإتلاف أو الأضرار اللاحقة الناجمة عن التدابير الوقائية.

109. المادة 1/7 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي 1969 عرفت التدابير الوقائية: هي أي تدابير معقولة متخذة من قبل أي شخص بعد وقوع حادث ما وبهدف التقليل من أضرار التلوث.

بالتضامن والتكافل المسؤولية عن أضرار ما لا يمكن فصله.¹¹⁰ كما لا يجوز مطالبة أحد آخر غير المالك وفق الاتفاقية.¹¹¹ يتبين أن المعاهدة حصرت المحروقات في المواد الخام المستخرجة قبل أن يتم معالجتها واستبعدت المواد الكيميائية الأخرى وقد كان هناك مؤيدون لهذا التحديد وهناك معارضون له.¹¹²

وتطبيقاً لهذه الاتفاقية لواقعة فلقد كان هناك سفينة صيد تريد التزود بالوقود من ناقله بترول تدعى (TSUBAME MARU)¹¹³ وقام الطاقم بإدخال خرطوم التزويد في حوض تُخزّن فيه الأسماك بحوالي 140 طناً ما أدّى إلى تسرب (7) أطنان من البترول إلى الأسماك ووفق قواعد الاتفاقية تبين أنها لا تدخل في نطاقها وذلك لأن التسرب كان داخلياً ولم يحدث خارج السفينة بل من سفينة لأخرى.

لقد كان هناك رأيان حول إيقاع المسؤولية على مالك السفينة أو أصحاب البضائع: والرأي الأول كان للوفد الأيرلندي والذي يرغب بإيقاع المسؤولية على أصحاب البضاعة، وقام بتقديم رأيه حول تلك المسؤولية وهي: بأن التلوث الذي يقع يكون بسبب البضاعة، وأن البضاعة تسبب أضراراً أكثر مما تحدثه من أضرار في السفينة، وقد تختلف المحاكم التي تنظر نفس الموضوع، فمحكمة تكون وفقاً لجنسية الشاحن، وأخرى وفقاً لجنسية السفينة، كما أن

110. المادة 4 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي 1969: عند تسرب أو تصريف الزيت من سفينتين أو أكثر وإحداث ذلك لأضرار تلوث، فإن مالكي كل السفن المعنية، يتحملون، بالتكافل والتضامن، المسؤولية عن كل تلك الأضرار التي لا يمكن الفصل بينها بصورة معقولة، ما لم يتم اعفاؤهم وفقاً للمادة الثالثة.

111. عرفت المادة 3/1 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي 1969 مالك السفينة بأنه: هو الشخص أو الأشخاص المسجلين كأصحاب السفينة أو، إن لم يكن هناك مثل هذا التسجيل، الشخص أو الأشخاص المالكون للسفينة، على أنه في حالة السفينة المملوكة من قبل الدولة والمثغلة من جانب شركة مسجلة في تلك الدولة على أنها مشغل السفينة، فإن تعبير المالك يعني مثل هذه الشركة.

112. الفقي، محمد. (2002). المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات. (ص. 75). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

كانت لمعارضي حصر المحروقات عدة أسباب وهي:

- عدم إدراج المنتجات الخفيفة والمكررة والتي لها أضرار سريعة وذات طبيعة سمية قوية.
 - لهذه المواد آثار ضارة على البيئة البحرية في سطح البحر وقاعه بصورة أكثر من آثار المواد الخام.
 - صعوبة معرفة ما إذا كانت المحروقات المتسربة إلى البحر هي المواد الخام المحددة في تعريف المعاهدة أو مواد أخرى مُنتجة منها. أما آراء المؤيدين لهذا التحديد من أنواع المحروقات فكان رأيهم:
 - ثقل المحروقات المحددة وانتشارها بشكل واسع النطاق.
 - نسبة 80% من المحروقات من المواد المنقولة هي مواد خام ويشملها التعريف في المعاهدة.
 - الآثار الناتجة عن تسرب السوائل والزيوت المصنعة والمكررة أخف وتزول بسرعه أكبر من المواد الخام.
113. الفقي، محمد. (2002). المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات. (ص. 76). المرجع ذاته.

الشركات الشاحنة للمحروقات محصورة في شركات محددة يمكنها إنشاء تحالف لصندوق تعويض.¹¹⁴

أما رأي الموفد الفرنسي الذي يرجح إلقاء المسؤولية على مالك السفينة لعدة أسباب وهي: صعوبة تحديد مالك البضاعة أثناء اختلاط البضائع وحدث التلوث، وقد تتغير ملكية البضاعة وفقاً لأحكام تداول سند الشحن، كما إن واجب الحراسة على البضاعة أثناء نقلها بحراً يقع على عاتق مالك السفينة وتابعوه. وفي النهاية استقر أعضاء منظمة "امكو"¹¹⁵ على تحميل مالك السفينة عبء المسؤولية عن التلوث. وفقاً للمعاهدة فإن المسؤولية القائمة على مالك السفينة للمطالبة بالتعويض عن ضرر تسرب الزيت من السفينة هي مسؤولية تقصيرية أساسها الضرر أي أنه يكفي وقوع الضرر وليس الخطأ لتقوم المسؤولية على مالك السفينة.

وجاءت اتفاقية هامبورج بعد اتفاقية بروكسل في محاولة منها لإصلاح ثغرات نصوص اتفاقية بروكسل والتطور الحاصل في النقل البحري، وبناءً عليه فسوف نبحث مسألة مسؤولية الناقل عن نقل البضائع الخطرة وفق اتفاقية هامبورج.

إن نطاق مسؤولية الناقل يبدأ من المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل وخلال مرحلة النقل وإلى ميناء التفريغ بالتسليم الفعلي للمرسل إليه.¹¹⁶ أما أساس المسؤولية وفق إتفاقية هامبورج عن هلاك البضاعة أو تلفها والتأخير في تسليم البضاعة¹¹⁷ وفي حال إخلال الناقل فإن مسؤولية الناقل تقوم على أساس الخطأ المفترض،¹¹⁸ وليس على الشاحن أو الطرف الآخر

114. المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات. (ص. 197). المرجع السابق.

115. المنظمة الدولية للاستشارات البحرية.

116. إبراهيم، هشام. (2017). قانون النقل البحري. (ص. 204). الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية.

117. إبراهيم. قانون النقل البحري. (ص 374). المرجع ذاته.

118. ناصيف، الياس. (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها. (ص. 295). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

المتضرر سوى إثبات وجود عقد بينه وبين الناقل وحدث الضرر، ويمكن للناقل دفع المسؤولية بأن يثبت أنه اتخذ التدابير المعقولة لمنع الضرر على البضاعة.¹¹⁹

وعليه فإن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري وفق اتفاقية هامبورج هي: مسؤولية عقدية قائمة على فكرة الخطأ المفترض، ويكفي الشاحن أو الشخص المتضرر أن يثبت وجود العقد وحصول الضرر، ويقع على عاتق الناقل نفي العلاقة السببية بين الخطأ المفترض والضرر.¹²⁰ ومع أن قواعد هامبورج كانت أكثر تفصيلاً في شروط نقل البضائع الخطرة وفقاً للالتزامات الشاحن في المادة (13) مقارنة مع اتفاقية بروكسل إلا أنها لم تتطرق إلى مسؤولية الناقل عن نقل البضائع الخطرة.¹²¹

تعد المواد النووية من أخطر البضائع التي قد يتم نقلها بحراً، وتشكل درجةً عاليةً من الخطورة على الأرواح والأموال تمتد آثارها لسنوات عديدة، وبناءً عليه فسوف نتناول مسؤولية نقل البضائع الخطرة وفق اتفاقية فيينا من حيث نطاقها وأساس المسؤولية. وقد نظمت اتفاقية فيينا 1997 مسؤولية نقل المواد النووية. وحيث أشارت الاتفاقية إلى مسؤولية مشغل¹²² المنشأة النووية عن أي أضرار نووية تسببها المواد النووية المنقولة والخاصة بالمشغل النووي،¹²³ ويمكن اعتبار ناقل المواد النووية مشغلاً للمواد النووية بناءً على طلبه وبموافقة مشغل المنشأة النووية المعنية.

-
119. إبراهيم. قانون النقل البحري. (ص. 375). المرجع ذاته.
 120. إبراهيم، هشام. (2017). قانون النقل البحري. (ص. 385). المرجع السابق.
 121. سعدية، بن دومية. (2013). مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام. رسالة ماجستير. جامعة وهران. الجزائر.
 122. اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية. (2007). فيينا. الوكالة الدولية للطاقة الذرية.
 - المادة 1/ ج من بروتوكول الاتفاقية: يعني "المشغل" -فيما يتعلق بالمنشأة النووية- الشخص الذي قامت دولة المنشأة بتسميته أو باعتباره مشغلاً لتلك المنشأة.
 123. اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية. (2007). فيينا. الوكالة الدولية للطاقة الذرية.
 - المادة 1/2 مئة بروتوكول الاتفاقية: يتحمل مشغل المنشأة النووية مسؤولية الأضرار النووية التي يثبت أنها كانت بسبب حادثة نووية وقعت في منشأته النووية
 - أ. أو تنطوي على مواد نووية واردة من منشأته النووية أو متولدة داخلها، وتكون قد حدثت:
 1. قبلما يكون مشغل منشأة نووية أخرى قد تحمل بمقتضى أحكام صريحة في عقد كتابي مسؤولية الحوادث النووية المنطوية على تلك المواد النووية؛
 2. أو في غياب أحكام صريحة من ذلك القبيل- قبلما يكون مشغل منشأة نووية أخرى قد تكفل بتلك المواد النووية؛
 3. أو إذا كانت المواد النووية ستستعمل في مفاعل نووي مركب في وسيلة نقل ليكون مصدراً للقوى سواء الدافعة أو المستخدمة لأي غرض آخر- قبلما يكون الشخص المأذون له على النحو الواجب بتشغيل هذا المفاعل قد تكفل بتلك المواد النووية؛
 4. أو إذا كانت المواد النووية قد أرسلت إلى شخص موجود في أراضي دولة غير متعاقدة.

حيث يتحمل مشغل المنشأة النووية وفقاً لاتفاقية فيينا المسؤولية عن: الوفاة، الإصابة الشخصية، فقدان أو تلف الممتلكات، والخسائر الاقتصادية الناجمة عن فقدان الممتلكات أو تلفها، وتكاليف تدابير استعادة أوضاع¹²⁴ البيئة المتألفة وعن فقدان الدخل الناجم عن منفعة اقتصادية من استخدام البيئة وعن تكاليف التدابير الوقائية¹²⁵ وكل خسارة أو أضرار ناتجة عن هذه التدابير، وعن أي خسائر اقتصادية أخرى غير بيئية يسمح القانون بالتعويض فيها.¹²⁶

وعلى مشغل المنشأة النووية الالتزام بتزويد الناقل بشهادة صادرة من شركة التأمين أو أي ضمان مالي آخر وتبين هذه الشهادة اسم المشغل وعنوانه ومبلغ الضمان ونوعه ومدة سريانه، وللدولة الحرية في عدم تطبيق ذلك في حالة النقل الداخلي.¹²⁷

وفق اتفاقية فيينا فإن مسؤولية المشغل هي مسؤولية موضوعية مطلقة، هذا ما اتجه إليه المشرع الإماراتي.¹²⁸

وتطبق اتفاقية HNS على السفن التي تحمل مواد خطرة¹²⁹ وحتى يتم تفريغها ضمن حدود 200 ميل من المنطقة البحرية الاقتصادية الخالصة للدول الأعضاء في الاتفاقية.¹³⁰

124. اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية. (2007). فيينا. الوكالة الدولية للطاقة الذرية. المادة 7/1 م. من بروتوكول الاتفاقية: تعني "تدابير استعادة الأوضاع" أي تدابير معقولة أقوتها السلطات المختصة في الدولة التي اتخذت فيها التدابير، وتهدف إلى استعادة أو إحياء المكونات المتلفة أو المدمرة في البيئة، أو إلى إدخال مكونات مكافئة لهذه المكونات في البيئة حيثما كان ذلك معقولاً. ويحدد قانون الدولة التي وقع فيها الضرر الجهة التي يحق لها اتخاذ مثل هذه التدابير.
125. اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية. (2007). فيينا. الوكالة الدولية للطاقة الذرية. المادة 7/1 ن. من بروتوكول الاتفاقية: تعني "التدابير الوقائية" أي تدابير معقولة يتخذها أي شخص بعد وقوع حادثة نووية بغية منع أو تذبذبة الأضرار المذكورة في الفقرات الفرعية من (ك) '1' إلى '5' أو '7'، رهنا بأي موافقة من جانب السلطات المختصة يقتضيه قانون الدولة التي اتخذت فيها التدابير.
126. اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية. (2007). فيينا. الوكالة الدولية للطاقة الذرية. المادة 1/1 ك. من بروتوكول الاتفاقية: تعني "الأضرار النووية"
 1. الوفاة أو الإصابة الشخصية؛
 2. وفقدان أو تلف الممتلكات.
127. اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية. (2007). فيينا. الوكالة الدولية للطاقة الذرية. المادة 3 من بروتوكول الاتفاقية: يتعين على المشغل المسؤول طبقاً لهذه الاتفاقية أن يزود الناقل بشهادة صادرة من المؤمن أو ممن ينوب عنه أو من أي ضامن مالي آخر يوفر الضمان المطلوب بموجب المادة السابعة أو ممن ينوب عنه. غير أنه يجوز لدولة المنشأة ألا تشترط هذا الالتزام فيما يتعلق بالقل الذي يحدث بكامله داخل أراضيها. وتبين الشهادة اسم المشغل وعنوانه، ومبلغ الضمان ونوعه ومدة سريانه، ولا يجوز للشخص الذي أصدر الشهادة أو الذي صدرت الشهادة بالنيابة عنه أن يطعن في هذه البيانات. وتبين الشهادة أيضاً المادة النووية التي ينطبق عليها الضمان، وتتضمن أيضاً اقراراً من السلطة.
128. المادة (3) من قانون اتحادي رقم (4) لسنة 2012 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية: يتحمل مشغل المنشأة النووية بشكل مطلق مسؤولية الأضرار التي يثبت أنها كانت بسبب حادثة نووية على النحو المبين بالمادة الثانية من اتفاقية فيينا لعام 1997.

واللهية أن تستثنى أية منشأة نووية أو كميات قليلة من المواد النووية من نطاق تطبيق أحكام هذا المرسوم بقانون، إذا كان صغر حجم الأضرار المعنية يسوغ ذلك شريطة:

 - 1- تحديد معايير الاستثناء المتعلقة بالمنشآت النووية من قبل مجلس محافظي الوكالة الدولية وإصدار الهيئة قراراً باستثناء تلك المعايير.
 - 2- تحديد الحدود القصوى لاستثناء الكميات القليلة من المواد النووية من قبل مجلس محافظي الوكالة الدولية وإصدار الهيئة قراراً بأن الاستثناء يقع ضمن الحدود المقررة.

وتستثنى السفن الحربية والحكومية غير التجارية والسفن التي تسري عليها الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969.¹³¹ أما أساس مسؤولية مالك السفينة¹³²

عن نقل المواد الخطرة والضارة وفق اتفاقية HNS في:

عن الوفاة أو إصابة الأشخاص على متن السفينة أو خارجها بسبب مواد خطرة أو ضارة تنقلها السفينة، وعن التلف أو الضرر في ممتلكات خارج السفينة بسبب مواد خطرة وضارة تنقلها السفينة، وعن إتلاف وأضرار ناتجة عن تلوث البيئة بسبب المواد الخطرة والضارة، وتكاليف التدابير الوقائية والخسائر أو الأضرار الإضافية الناجمة عن التدابير الوقائية.¹³³

ونظراً لأن الاتفاقية قد أقامت المسؤولية على الناقل في نقل البضائع الخطرة يتبين أن الاتفاقية قد شددت من مسؤولية الناقل، ورغم أنها وضعت أسباباً قد تُعفي الناقل من المسؤولية إلا أنها ركزت مسؤولية نقل البضائع الخطرة على الناقل، ووفقاً لذلك فإن طبيعة مسؤولية الناقل عن نقل المواد الخطرة وفق اتفاقية HNS هي مسؤولية تقصيرية قائمة على الإخلال بالالتزام قانوني حددته الاتفاقية.¹³⁴

129. عطية، وليد. (2015). مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). (ص. 159). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

130. المادة 1/5 من اتفاقية المواد الخطرة والضارة HNS 2010: يجوز للدولة عند التصديق على هذه الاتفاقية أو القبول بها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها، أو في أي وقت بعد ذلك، أن تعلن أن هذه الاتفاقية لا تنطبق على السفن: (أ) التي تتجاوز حمولتها الإجمالية 2000. (ب) التي تنقل مواد خطرة وضارة في عيواف فقط. (ت) حينما تقوم برحلات بين موانئ أو مرافق تابعة لتلك الدولة.

131. المادة 3/4 من اتفاقية المواد الخطرة والضارة HNS 2010: لا تنطبق هذه الاتفاقية على ما يلي: (أ) أضرار التلوث المعروفة في الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 في صيغتها المعدلة سواء أكان التعويض عن هذه الأضرار واجب الدفع أم لا بموجب تلك الاتفاقية. (ب) الأضرار الناجمة عن مادة مشعة من الفئة 7 مدرجة أما في المدونة الدولية البحرية للسلع الخطرة، في صيغتها المعدلة، أو في المدونة الدولية للبضائع الصلبة السائبة، في صيغتها المعدلة.

132. المادة 6/1 من اتفاقية المواد الخطرة والضارة HNS 2010 والتي أشارت إلى معنى الأضرار بانها: (أ) وفاة أو إصابة أشخاص على متن السفينة أو خارجها بسبب مواد خطرة وضارة تنقلها السفينة المذكورة (ب) تلف أو تضرر ممتلكات خارج السفينة بسبب مواد خطرة وضارة تنقلها السفينة المذكورة (ت) التلف أو الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة بمواد خطرة وضارة، شريطة أن يقتصر التعويض عن إتلاف البيئة بخلاف فقد مكاسب من جراء هذا التلف على تكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلاً أو التي ستتخذ لإعادة البيئة إلى وضعها السابق.

133. المادة 7/1 من اتفاقية المواد الخطرة والضارة HNS 2010 والتي عرفت التدابير الوقائية بانها: هي أي تدابير معقولة يتخذها أي شخص إثر حادثة تفادياً للأضرار أو التقليل منها إلى أدنى أضرار.

134. وفقاً لتعريف اتفاقية المواد الخطرة والضارة فإن مالك السفينة هو الشخص المسجل باعتباره مالك السفينة أو الأشخاص المسجلين باعتبارهم مالكو السفينة أو في حالة عدم وجود هذا التسجيل فيكون الشخص الذي يملك السفينة أو الأشخاص الذين يملكونها على أنه في حالة السفينة التي تملكها دولة وتشغلها شركة مسجلة في تلك الدولة على أنها مشغل السفينة فإن مصطلح المالك يعني الشركة.

لقد كانت اتفاقية روتردام أكثر دقة من اتفاقية بروكسل وهامبورج حيث خصصت فصلاً خاصاً لنقل البضائع الخطرة وسوف نبحث في نطاق وأساس مسؤولية الناقل وفقاً للاتفاقية.

يشمل نطاق اتفاقية روتردام أن تُطبق اتفاقية الأمم المتحدة على عقود النقل الدولي¹³⁵ بحراً للبضائع منذ قيام الناقل أو الطرف المُؤدِّ بتسليم البضائع وحتى تسليم البضائع.

ووفقاً لاتفاقية روتردام فإن المسؤولية تقوم على الناقل بشكل عام عن نقل البضائع، ولم تحدد الاتفاقية نوع هذه البضائع من كونها بضائع عادية أم خطيرة، ووفقاً للمادة (17) في الفقرة الأولى من الاتفاقية فإن أساس مسؤولية الناقل يكون عن هلاك البضائع أو تلف البضائع أو التأخير في تسليم البضاعة. وعليه إن طبيعة مسؤولية الناقل وفق الاتفاقية تقوم على المسؤولية العقدية وهي الإخلال بالتزاماته في تحقيق نتيجة وفق العقد تكون بإيصال البضاعة وفق العقد وضمن نطاق مسؤولياته، وتقوم المسؤولية على فكرة الخطأ المفترض، ويكفي الشخص المتضرر إثبات وقوع الضرر والعلاقة العقدية بينهما، وللناقل إثبات عكس ما جاء في ادعاء المتضرر بإثبات العكس فيما جاء من ادعاء المتضرر وإثبات ونفي المسؤولية عنه، ويكفي أن يثبت أن السبب في وقوع الضرر أحد الأسباب التي حددتها المادة (17) في الفقرة الثانية من الاتفاقية والتي سوف نذكرها لاحقاً. وفي هذه الحالة يمكن للمتضرر إثبات أن سبب الضرر خطأ من الناقل وليس راجعاً لأحد الأسباب الموضوعية للإعفاء في الاتفاقية.¹³⁶

الفرع الثاني: نطاق مسؤولية الناقل عن نقل البضائع الخطرة وفق القانون الإماراتي والإنجليزي

سوف نتطرق إلى مسؤولية الناقل عن نقل البضائع الخطرة وفقاً للقانون الإماراتي

والإنجليزي.

135. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلبا أو جزنيا. (2009). فيينا: لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي. الفصل الأول/ المادة الأولى من الاتفاقية وقد عُرِّفت اتفاقية الأمم المتحدة عقد النقل بأنه: عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر مقابل أجره نظير نقله بحراً ويجوز النص على النقل بوسائل أخرى إضافة إلى النقل البحري. ولا تسري الاتفاقية على عقود مشاركة الإيجار والعقود المتعلقة باستخدام السفينة أو جزء منها أو الحوادث النووية.

136. سعدية، بن دومية. (2013). مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام. رسالة ماجستير. جامعة وهران. الجزائر. (ص. 11).

يفضل الناقلون التوجه إلى عقد مشاركة الإيجار مع الأشخاص الذين يقومون بنقل بضائع تُعد ذات كمية كبيرة أو ذات ثمن باهظ، وذلك أن أطراف مشاركة الإيجار¹³⁷ لهم حرية ملء العقد بشروط تتناسب مع ظروف النقل، وقد ترك المشرع لهم حرية التفاوض واختيار الالتزامات، وغالباً ما يقوم أطراف عقد مشاركة الإيجار بربط العقد مع عقد نقل بحري. وذلك حتى يصدر للمستأجرين سند شحن بضاعة يُمكن حامله السند من حرية التصرف بالبضاعة وسهولة تداولها، على اعتبار ما يمثل سند الشحن من بضاعة مع تقيّد أطراف النقل وهم الناقل والمستأجر بعقد مشاركة الإيجار، وقد يؤدي ذلك في بعض الأحيان إلى تحايل الناقل برغبته في توقيع الأشخاص الشاحنين عقد مشاركة إيجار سفينة وإصدار سند شحن لهم مع كتابة شروط تُعفيه من المسؤولية، بعكس ما إذا كان سند شحن دون مشاركة الذي يزيد من مسؤولية الناقل كما جاء في المادة (263).¹³⁸ وفي حال وجود اختلاف بين مشاركة الإيجار وسند الشحن تُعتمد مشاركة الإيجار في العلاقات بين المؤجر والمستأجر، وفي العلاقات بين المستأجر والشاحن يُعتمد سند الشحن إلا إذا كانت هناك إحالة إلى مشاركة إيجار.

وعليه فإن أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع وفق القانون الإماراتي عن هلاك وتلف البضاعة أو التأخير في تسليم البضاعة. وقد صدر قرار قضائي يؤكد بأن إلزام الناقل هو بنتيجة معينة وهو إيصال البضاعة إلى المكان المتفق عليه في الموعد المحدد وتسليمها للمرسل إليه.¹³⁹

137. وقد أشارت المادة (227) من القانون التجاري البحري لدولة الإمارات رقم 26 لسنة 1981 لمشاركة الإيجار: يلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما السفينة المعنية في حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد الإيجار كما يلتزم بإبقاء السفينة في هذه الحالة طوال الرحلة أو الرحلات موضوع الاتفاق.

138. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981- المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ.

المادة 263:

1. إذا وجد اختلاف بين نسخة سند الشحن الموقعة من الشاحن أو من ينوب عنه والنسخة الموقعة من الناقل أو من ينوب عنه فتعتمد كل نسخة أصلية تجاه موقعها.

2. وإذا وجد اختلاف بين مشاركة إيجار السفينة وبين سند الشحن اعتمدت مشاركة الإيجار في علاقات المؤجر مع المستأجر، أما في علاقات المستأجر مع الشاحن فيعتمد سند الشحن وحده ما لم يتضمن صراحة الإحالة على مشاركة الإيجار.

139. طعن رقم 147- جلسة 1991/12/29. إسماعيل، محمد. (1999). قضاء النقل البحري وفقاً لأحكام محكمة التمييز بدبي. دبي.

كما تنص أغلب اتفاقيات النقل فإن مسؤولية الناقل تُبنى وفق نظرية الخطأ المفترض والتي تكفي المتضرر في المطالبة بالتعويض بإثبات حصول الضرر والعلاقة العقدية بينهما.¹⁴⁰

وقد سمح القانون التجاري البحري الإماراتي بعقد اتفاق خاص للنقل البحري للبضائع وفق المادة (280) من القانون التجاري البحري لدولة الإمارات.¹⁴¹ ولم يذكر القانون الإماراتي عن مسؤولية الناقل في حالة نقل البضائع الخطرة وبما أن دولة الإمارات قد صادقت على اتفاقية ماربول وسولاس فإنه يفترض نقل البضائع الخطرة وفقاً لهذه الاتفاقيات وخاصة في حالة نقل النفط والزيوت الأخرى وقد نصّت المادة (282) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي على أن: "كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر". أي أن ضرر يتسبب به الناقل يلزم بالتعويض عنه سواء كان متعمد أو غير متعمد في إحداث الضرر.

ووفقاً لأحكام القضاء الإنجليزي فإن مسؤولية الناقل البحري تقوم بمجرد موافقته على نقل البضائع الخطرة فإنه يتحمل تبعه نقل البضائع الخطرة على قاعدة الغرم بالغنم وفق ما استُخلص من قضية (BRASS V. MAITLAND) حيث بدأت القضية سنة 1856 بقيام الشاحن بإرسال حمولة من مسحوق التبييض والذي كان يحتوي على مركب كلوريد الجير وتم الشحن في سفينة تدعى (REGINA) وأثناء الرحلة تسبب مركب كلوريد الجير بأضرار للحمولات الأخرى وتبيّن

140. عبدالحى، عماد، لبيب، أحمد. (2015). شرح القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة. (ص. 336). الشارقة: مطبعة الجامعة.
141. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة. القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 - المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ.
المادة 280:

1. يجوز الاتفاق على مخالفة أحكام المسؤولية الواردة بالمواد السابقة فيما يتعلق بالملاحة الساحلية وكذلك في أنواع الملاحة الأخرى إذا كانت طبيعة البضائع المطلوب نقلها أو ظروف شحنها أو الظروف الاستثنائية التي يجب أن يتم فيها النقل مما يبرر إبرام اتفاق خاص في شأنها.
2. ويشترط لصحة الاتفاق المشار إليه في الفقرة السابقة ما يأتي:
 - أ. أن لا يكون مخالفاً للنظام العام
 - ب. أن لا يكون متعلقاً بالعناية التي يجب أن يبذلها عمال الناقل أو وكلاؤه أو يقطنهم وذلك بالنسبة للشحن والتشوين والرص والنقل والحفظ والعناية بالبضائع المنقولة بحراً وتفرغها.
 - ت. أن لا يصدر سند شحن.
 - ث. أن يدون الاتفاق في إيصال غير قابل للتداول ويؤشر عليه بما يفيد ذلك.

أن الربان يعلم بالصفة الخطرة للبضاعة وكان سبب الأضرار هو سوء رص البضاعة. وبناءً عليه حكمت المحكمة بتحمل الناقل مسؤولية الأضرار والحكم بعدم التعويض.¹⁴²

هناك حالات للمحكمة المختصة حددها القانون الإنجليزي أن تأمر بمصادرة البضائع الخطرة وذلك بعد إخطار الشاحن ومالك السفينة وحق التصرف في البضاعة بعد الحجز وذلك في حال: عدم وضع علامات أو كانت دون المطلوب على البضائع الخطرة أو عدم إخطار السلطات المختصة بالبضائع الخطرة وفقاً للوائح أو نقل البضائع تحت وصف مخالف لحقيقتها.¹⁴³

أو القيام بذكر بيانات كاذبة عن اسم المرسل إليه أو الناقل.¹⁴⁴ وفي كل الحالات تتم المصادرة وذلك لمخالفتها للوائح المذكورة،¹⁴⁵ وعليه ألزم القانون البريطاني مالك السفينة في حال حدوث خطر أو الاشتباه فيه على السفينة بإزالة الخطر أو الحد منه وإنذار الأشخاص بهذا الخطر.¹⁴⁶

142. عطية، وليد. (2015). مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). (ص. 79). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

143. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (p. 83). Istanbul: Springer.

144. إبراهيم، هشام. (2017). قانون النقل البحري. (ص. 125). الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية.

145. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 87 :Provisions supplementary to section 85: dangerous goods.

(1) Where any dangerous goods have been sent or carried, or attempted to be sent or carried, on board any ship, whether or not a United Kingdom ship—

(a) without being marked as required by safety regulations,

(b) without such notice having been given as is required by safety regulations,

(c) under a false description, or

(d) with a false description of their sender or carrier, any court having Admiralty jurisdiction may declare the goods, and any package or receptacle in which they are contained, to be forfeited.

(2) On a declaration of forfeiture being made, the goods shall be forfeited and they shall be disposed of as the court directs.

(3) The powers conferred on the court by subsections (1) and (2) above are exercisable notwithstanding that the owner of the goods—

(a) has not committed any offence under safety regulations relating to dangerous goods;

(b) is not before the court; and

(c) has no notice of the proceedings; and notwithstanding that there is no evidence to show to whom the goods belong.

(4) Nevertheless, the court may, in their discretion, require such notice as they may direct to be given to the owner or shipper of the goods before they are forfeited.

(5) In this section “dangerous goods” means goods designated as dangerous goods by safety regulations.

146. British Merchant Shipping. Act. 1995. PART IV. Article 85

(n) the steps to be taken, in a case where danger of any kind occurs or is suspected on a ship, for removing or reducing the danger and for warning persons who are not on the ship of the danger or suspected danger;

وقد ناقش مجلس اللوردات البريطاني في مسألة تشديد مسؤولية الناقل أي غير قابلة لإثبات العكس واستند المجلس إلى فكرة قضية 1968 (fletdner .v Ryland) وذلك وفق قاعدة خروج شيء من أرض مملوكة لشخص وتسبب هذا الشيء بضرر للغير إلى تشديد مسؤولية مالك الأرض، حيث كانت فكرة تشديد هذه المسؤولية نتيجة قضية وقعت بين طرفين حيث تسربت مياه من أرض أحدهم إلى منجم الطرف الآخر رغم أن الطرف الأول لا يد له في تسرب المياه إلا أن المسؤولية المشددة وفقاً للقاعدة ألزمت الطرف الأول بتعويض صاحب المنجم وقد كان هناك رأي لمجلس اللوردات في تطبيق هذه القاعدة على بقية القضايا هو أن يكون خروج الشيء من سيطرة حائز الأرض متوقعاً.¹⁴⁷ وفي النهاية لم يتوصل مجلس اللوردات إلى تطبيق حالة تشديد المسؤولية على الناقل.

المطلب الثاني: مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة

بعد الاطلاع على مسؤولية الناقل عن نقل البضائع الخطرة في الاتفاقيات الدولية ويقابلها مسؤولية طرف آخر مهم في نقل البضائع الخطرة وهو شاحن البضائع الخطرة والذي يشارك ويكمل الناقل في مسؤولياته والتزاماته كتعاون الشاحن في توفير المعلومات عن البضاعة أو كيفية التعامل معها مما يسهل عمل الناقل في نقل البضائع بشكل عام والخطرة بشكل خاص وبناءً عليه فسوف نتناول مسؤولية الشاحن في الاتفاقيات الدولية ثم في القانون الإماراتي والإنجليزي.

الفرع الأول: مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة في الاتفاقيات الدولية

تعد مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة مهمة في نجاح إيصال البضائع الخطرة دون وقوع أضرار، وعليه فسوف نتطرق إلى مسؤولية الشاحن في الاتفاقيات الدولية ثم في القانون الإماراتي والإنجليزي.

147. عطية، وليد. (2015). مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). (ص. 183). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

وفق اتفاقية بروكسل على الشاحن تغليف البضاعة¹⁴⁸ ووضع العلامات الملائمة لها وعليه كذلك إعلام الناقل في حالة خطورة البضاعة وإلا أعتبر مهملًا¹⁴⁹ في واجب العناية إتجاه الناقل والغير.¹⁵⁰ كما تؤكد اتفاقية هامبورج على ضرورة إلزام الشاحن بوضع العلامات للبضاعة إعلام الناقل بخطورة البضاعة والإجراءات اللازمة للتصرف مع البضاعة عند الحاجة، وفي حال خالف الشاحن ذلك للناقل التصرف في البضاعة¹⁵¹ بما يلائم ما يبعد ضررها أي أن يقدر الناقل ما يمكن له في كيفية التصرف بالبضاعة لإبعاد ضررها.

إن أساس مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة وفق روتردام في حال عدم إلزام الشاحن بصحة المعلومات اللازمة¹⁵² لإعداد تفاصيل العقد، وكذلك مسؤولية عن عدم إعلام الناقل عن خطورة البضائع المشحونة، أو التقصير في وضع علامات أو رسم على البضائع أو عدم صلاحية العلامات أثناء الرحلة.

لم تتطرق الاتفاقيات الأخرى إلى مسؤوليات الشاحن عن نقل البضائع الخطرة وركزت على مسؤولية الناقل البحري فقط وذلك بسبب قيامها على أساس المسؤولية التقصيرية.

الفرع الثاني: مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة في القانون الإماراتي والإنجليزي

بعد أن رأينا بعض التباين والاتفاق في بعض مسؤوليات الشاحن في الاتفاقيات الدولية سوف نرى مدى مسؤولية الشاحن في القانون الإماراتي والإنجليزي.

وفقا للقانون الإماراتي في المادة 2/271 من القانون التجاري البحري فإن مسؤولية الشاحن تكون في حالة نقل البضائع الخطرة ولم يتم بإعلام الشاحن للناقل عن البضائع التي ذكرها القانون البحري الإماراتي بأنها بضائع خطرة أو قابلة للاشتعال أو للانفجار، ونتيجة لذلك يسمح

148. سامية، عباس. (2012). التزامات الشاحن في عقد النقل البحري. رسالة ماجستير. جامعة الجزائر. الجزائر. (ص. 45).
149. ناصيف، الياس. (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها. (ص. 172). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
150. عطية، وليد. (2015). مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). (ص. 167). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
151. ناصيف، الياس. (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها. (ص. 300). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
152. غنام، شريف. (2012). التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دوليا عبر البحر. (ص. 90). الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.

لِلناقل في التصرف بالبضاعة الخطرة من حيث إنزالها أو إبطال مفعولها أو التخلص منها دون حق الشاحن في المطالبة بالتعويض عن تصرف الناقل بشرط اقتران إنزال البضاعة الخطرة بظهور خطورتها على السفينة والأموال الأخرى المنقولة، وللناقل مطالبة الشاحن بالتعويض عن الأضرار المباشرة وغير المباشرة.¹⁵³ ويقصد بالأضرار المباشرة هي الأضرار المتصلة مباشرة بالبضاعة والتي تؤدي إلى خسارة الناقل أما الأضرار غير المباشرة كأن تؤدي إجراءات إدارية في الميناء إلى تأخير السفينة أو احتجازها فاعتُبر من الأضرار غير المباشرة.¹⁵⁴

وتتمثل الصورة الثانية لمسؤولية الشاحن في قيام الشاحن بتسليم الناقل بضائع غير مطابقة لسند الشحن وفق المادة 2/259 من القانون البحري.

وقد ألزم القانون الإنجليزي الشاحن بضرورة إعلام الناقل برغبته في شحن بضائع خطيرة ويجب أن يكون هذا الإعلام سابقاً لعملية الشحن. وعليه لا بد من وضع ملصق أو بطاقة على البضاعة وأن يحتوي هذا الملصق على ما يدل على خطورة البضاعة. وعلى الشاحن كذلك وصف البضاعة الخطرة وصفاً كافياً حتى لا يقع الناقل في جهالة بكيفية التصرف والتعامل مع نوعية البضاعة الخطرة. وعليه كذلك أن يذكر خواص البضاعة الخطرة وكيفية التعامل معها والظروف التي تؤدي إلى خطورتها وكيفية التقليل من هذه الخطورة. وتقوم مسؤولية الشاحن العقدية والقانونية كذلك في حال عدم الرزم السليم والدقيق والكافي للبضاعة أو في حالة الرص غير الصحيح لها.¹⁵⁵

ويوجد هناك اتجاهين في طرح ومناقشة مدى انتقال مسؤولية المحول إليه سند الشحن بتحمل الالتزامات حيث تقوم الفكرة الأولى على أن الشخص المحول إليه سند الشحن لا يتحمل المسؤولية وذلك بالاعتماد على نص المادة (3/1) من القانون الإنجليزي لنقل البضائع عن طريق

153. عبدالحى، عماد، لبيب، أحمد. (2015). شرح القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة. (ص. 323). الشارقة: مطبعة الجامعة.
154. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (p. 181). Istanbul: Springer.
155. وقد اعتبر مجلس اللوردات البريطاني إلى أن مسؤولية الشاحن تجاه الناقل هي مسؤولية مشددة مطلقة أي أنها غير قابلة لإثبات عكس ما جاء فيها من مسؤولية أو التتصل منها. أنظر عطية، وليد. (2015). مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). (ص. 64). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

البحر لسنة 1992 وفقاً لقاعدة (أثار نسبية العقد) والتي تقوم على أن الغير لا يتحمل أي مسؤولية قائمة من عقد لا يكون الغير طرفاً فيه وكان هناك رد من بعض الفقهاء حول هذا الرأي بأنه يمكن الأخذ به إذا كانت طبيعة البضاعة عادية أما في حالة البضاعة الخطرة فإن هذا الرأي لا يؤخذ به.¹⁵⁶

أما أصحاب الفكرة الثانية فكان رأيهم أن قواعد لاهاي وخاصة بالنظر إلى المادة 6/4 لا يوجد فيها ما يمنع من انتقال مسؤولية الشاحن إلى الغير إلا أنهم يستبعدون فكرة انتقال مسؤولية الشاحن خاصة في عقد النقل البحري عند نقل البضائع الخطرة إلى الغير وهذا ما أخذ به القاضي والفقيه الإنجليزي (scrutton)¹⁵⁷ وفي النهاية أجاب مجلس اللوردات بأن الشاحن يظل مسؤولاً عن الشحنة وأن القيام بتظهير السند يؤدي قيام مسؤولية إضافية¹⁵⁸ مع مسؤولية الشاحن ولا تعد من قبيل المسؤولية الاستبدالية بمجرد تظهير سند الشحن وانتقال الحقوق إلى الغير.¹⁵⁹

156. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (p. 103). Istanbul: Springer.

157. عطية، وليد. (2015). مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). (ص. 149). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية

158. عطية. مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). (ص. 153). المرجع ذاته.

159. محمد، علاء. (2012). انتقال المخاطر في النيووع البحرية- البيع سيف والبيع فوب. (ص. 82). الطبعة الأولى. بيروت منشورات الحلبي الحقوقية.

الفصل الثاني: آثار مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة

لزيادة شحن المواد الخطرة عن طريق البحر آثار اقتصادية واجتماعية، حيث ازدادت التجارة الدولية في المواد الخطرة؛ ولذلك ارتفعت نسبة الأضرار الناجمة عن التلوث والحرائق والانفجارات والأخطار الداهمة على النظام الغذائي البحري، ويمنع نقل هذه البضائع في الطائرات وذلك بسبب خطورتها العالية وقوة اهتزازات الطائرات التي تفوق اهتزازات السفن.

وقد ركزت أغلب الاتفاقيات والمدونات المتعلقة بنقل المواد الخطرة في المسؤولية على الناقل البحري مما يسمح للناقل بطلب أجر أكثر كلفةً من نقل البضائع العادية وذلك وفقاً لما يتوقع الناقل حصوله في حالة التسبب في أضرار من البضائع الخطرة المنقولة، ويعلم الناقل مسبقاً بمسؤوليته عن التعويض، وله بعد ذلك الرجوع على المسؤول المباشر من الضرر حال وجوده. وبناءً عليه فسوف ندرس النتائج المترتبة على قيام مسؤولية الناقل عن نقل البضائع الخطرة من حالات تؤدي إلى الاستفادة من مبدأ تحديد المسؤولية للناقل والأشخاص الآخرين.

المبحث الأول: حدود مسؤولية الناقل البحري وحالات إعفائه وضمانات التعويض

حتى يحصل الشخص المتضرر أو تقوم الدولة بالتعويض عن الأضرار البيئية والكائنات البحرية يجب أن تستوفي شروط التعويض الخاصة بمسؤولية الناقل عن نقل البضائع وخاصة البضائع الخطرة وقد أقرت أغلب القوانين الدولية والمحلية حالات يُعفى فيها الناقل من المسؤولية، وذلك من أجل إنماء الأساطيل البحرية التي تساعد الدول في تقوية اقتصادها، وسوف ننظر في حالات الإعفاء وحدود مسؤولية الناقل كما جاءت في الاتفاقيات الدولية والأشخاص الذين يمكنهم الاستفادة من هذا التحديد والتساؤل حول هذا التحديد هل هو دائم أم أن هناك حالات يمكن أن يسقط حق الناقل في تحديد مسؤوليته.

المطلب الأول: حالات الإعفاء من المسؤولية ومبدأ تحديد المسؤولية القانونية للناقل البحري

للاتفاقيات الدولية البحرية أهمية خاصة، فأغلب تشريعات الدول المصادقة عليها تُستمد من هذه الاتفاقيات، وبناءً عليه فسوف ننظر في حالات الإعفاء للناقل وفقاً للاتفاقيات الدولية وحدود مسؤولية الناقل فيها.

الفرع الأول: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

قبل التطرق إلى حدود مسؤولية الناقل علينا أولاً البحث في حالات إعفاء الناقل من المسؤولية كما جاءت في الاتفاقيات الدولية.

هناك حالات تُعفي فيها اتفاقية بروكسل وهامبورج الناقل من المسؤولية وهي حالات عامة، ولم تتطرق فيها الاتفاقية إلى نوع البضاعة واكتفت الاتفاقية بذكر حالات إعفاء الناقل دون تحديد البضاعة وهي: أحد أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية حسب قواعد بروكسل حسبما جاء في المادة (4) في الفقرة (2) /160 حيث أنه في حال خطأ الشاحن أو إهماله فإن ذلك قد يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية غير أن هذا الدفع لا يمكن للناقل التمسك به إلا في مواجهة الشاحن وحده، وكذلك يُشترط لهذا الدفع ألا يقع خطأ من الناقل نفسه كعدم بذله العناية اللازمة مما يؤدي إلى خلط الأسباب المؤدية إلى وقوع الضرر وضرورة معرفة الخطأ المسبب للضرر أو اشتراك الخطأين في إيقاع الضرر.

وفي حالة وقوع الخسائر بسبب عدم كفاية الرزم أو التغليف¹⁶¹ فذلك حسب قواعد بروكسل وهامبورج يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية وفي هذه الحالة حتى يتحقق هذا الإعفاء فإن الشاحن يجب أن يكون عالماً بالأخطار الناشئة عن عدم كفاية التغليف والرزم وأن تكون

160. ناصيف، الياس. (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها. الطبعة الأولى. (ص. 226). بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

المادة (4/2) من اتفاقية بروكسل.

لا يترتب على الناقل ولا على السفينة أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر المسبب أو الناتج:

عن فعل القبطان أو البحار أو الربان أو الأشخاص المولجين من قبل الناقل بملاحة السفينة أو إدارتها أو إهمال ارتكبه.

161. IMO/ILO/UNECE code of paractice for packing of cargo transport units. (2014). London. IMO.

الطريقة في رزم البضاعة التي تحتاج إلى عناية خاصة ويقابلها قيام الناقل بواجبه في بذل العناية اللازمة.¹⁶²

والتشديد في حالة نقل البضائع الخطرة، يُفرض على الشاحن القيام برزم البضاعة والقيام بوضع الملصقات المطلوبة على البضائع الخطرة والتي تبيّن صفة البضاعة وطريقة التعامل معها وفي هذا الصدد يجب اللجوء إلى مدونة (IMDG)،¹⁶³ ويقع عبء الإثبات في وقوع الضرر على الناقل البحري لإثبات وجود خلل في رزم وتغليف البضائع.¹⁶⁴

في بعض الأحيان قد تُصاب البضائع بخلل ذاتي فيها مما يؤدي إلى تلفها ويمكن أن يمتد التلف إلى السفينة والبضائع الأخرى، وقد عرف العيب الذاتي في البضاعة: بأنه الخسارة والفساد الذي يلحق البضاعة والذي يؤثر على الخواص الذاتية للبضاعة والمتعلق بإحدى صفاتها.¹⁶⁵ وفي هذه الحالة اتّجه الكاتب إلى ثلاثة حالات عن العيب الذاتي للبضاعة. الاتجاه الأول إذا كان الخطر غير معلوم للناقل البحري هنا حق للناقل التمسك بحق الإعفاء، والحالة الثاني إذا كان الخطر معلوماً للناقل البحري وجب البحث في واجب الناقل القائم على بذل العناية اللازمة، فإذا وُجد التقصير أصبحت إمكانية تمسكه بهذا الدفع ضعيفة.¹⁶⁶ أما الحالة الثالثة إذا أخل الناقل بواجبه مع العلم بالصفة الخطرة للبضاعة وعدم قيامه باتخاذ الإجراءات والتدابير المناسبة هنا سقط حق الناقل نهائياً في الدفع بالعيب الذاتي للبضاعة.

ويُقابل العيب الذاتي في البضاعة بأنه في حالة وجود شروط في عقد النقل تُعلم الناقل بأن البضاعة بحاجة إلى عناية خاصة فإن مسؤولية الناقل تقوم على واجب المحافظة على البضاعة

162. عطية، وليد. (2015). مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). (ص. 123). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

163. IMDG: IMDG: International maritime dangerous goods code

164. عطية، وليد. (2015). مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). (ص. 127). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

165. عطية. مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). (ص. 128). المرجع ذاته.

166. عطية. مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). (ص. 129). المرجع ذاته.

وإلا كان من الطبيعي أن يقع للبضاعة عيب ذاتي بسبب الإخلال في واجب العناية الخاصة بالبضاعة كحاجة البضاعة لدرجة حرارة معينة أو التهوية الجيدة أو القيام برصها بطريقة معينة.

ويعفى الناقل كذلك في حالة قيام الشاحن بإعطاء بيان غير صحيح عن طبيعة البضاعة أو إنقاص قيمة الشحنة يؤدي إلى فقدان الشاحن لحقه في المطالبة بالتعويض، حيث يعتمد الناقل على بيانات البضاعة خاصة عند نقل البضاعة الخطر¹⁶⁷ وذلك ببناء خطة الرص والصف وشحن البضاعة والقيام بالتدابير اللازمة للمحافظة عليها وعلى السفن والبضائع الأخرى، ولكن قواعد بروكسل اشترطت تعمد الشاحن ويفهم من ذلك أنه في حال الخطأ أنه قد يتم إعفاء الشاحن ويسقط حق الناقل بالتمسك بهذا العذر في نفي المسؤولية عنه.

يُعفى الناقل من المسؤولية وفقاً لمعاهدة بروكسل في حال ظهور عدم صلاحية السفينة بعد بدء الرحلة، وكذلك يعفى بسبب أخطاء الربان أو طاقم السفينة أو الأشخاص المكلفين من قبل الناقل في الملاحة البحرية عن الأخطاء والإهمال المرتكب منهم¹⁶⁸ في الأضرار الناتجة عن الخطأ في الملاحة أو إدارة السفينة، وأخيراً يعفى في حالات إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال أو العيوب المستترة التي يصعب كشفها باليقظة المعقولة أو الانحراف عن خط السير لسبب معقول كأن يكون الانحراف لسبب الإنقاذ أو تجنب عاصفة أو منطقة ذات نزاع مسلح¹⁶⁹ أو بسبب القوة القاهرة¹⁷⁰ لقد أدرجت الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن

167. عطية. مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). (ص. 134). المرجع ذاته.
المادة 5/4 من اتفاقية بروكسل: لا تترتب على الناقل ولا على السفينة أية مسؤولية عن الخسائر والأضرار المتعلقة بالبضاعة أو التي لحقت بها إذا تعمد للشاحن تصريحا في بوليصة الشحن تصريحا كاذبا لجهه نوع البضاعة وقيمتها.

168. ناصيف، الياس. (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها. الطبعة الأولى. (ص. 226). بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
المادة (4)/2 من اتفاقية بروكسل.

لا يترتب على الناقل ولا على السفينة أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر المسبب أو الناتج:
عن فعل القبطان أو البحار أو الربان أو الأشخاص المولجين من قبل الناقل بملاحة السفينة أو إدارتها أو إهمال ارتكبه.

169. حمدي، كمال. (2007). القانون البحري. (ص. 78). الطبعة الثالثة. الإسكندرية: منشأة المعارف.

170. المادة (4) من اتفاقية بروكسل.

ويدرج تحت القوة القاهرة:

- الحريق غير المتعمد.
- أخطار البحر الاستثنائية.
- فعل القوة الإلهية.
- فعل الحروب.
- فعل العدو.

الأضرار التلوث النفطي -1969- أو البروتوكول الخاص بها عدداً من الحالات التي تُعفي مالك السفينة من المسؤولية في حال إثباتها فإن ذلك يبرئ المالك من تحمُّل التعويض وهي:

في حال كان ضرر التلوث قد وقع نتيجةً لإعمال عدوانية أو حربية، ولا تشترط أن تكون هناك حرب تقليدية قائمة أو نزاع مباشر بين دولتين بل يكفي أن تكون هذه الأعمال في شكل أعمال عدوانية سواء كانت من جماعة منظمة أو فرد والتي قد تأتي في صورة إرهاب أو تخريب أو قرصنة أو تمرد أو ثورة أو مظاهرة فكل تلك الحالات يمكن اعتبارها ضمن الأعمال الحربية التي تُعفي المالك من المسؤولية.

وقد يظهر تساؤل عن مدى حرية الناقل في إرسال السفينة في مناطق أعمال حربية؟ أجاب بعض الفقهاء بأن التجارة لا تتوقف وأن إرسال الناقل السفينة إلى مناطق حربية يمكن اعتباره تحت خطأ مالك السفينة ومن ثم لا يعد الناقل قد تعمد الإضرار والتسبب بالتلوث.¹⁷¹ كما وجب التمييز بين الأضرار الواقعة بسبب الأعمال الحربية وبين أخطار الحرب ففي الأعمال الحربية يُعفى مالك السفينة من المسؤولية أما في حالة أخطار الحرب والتي قد يقوم الناقل ببعض الإجراءات الاحترازية لتوخي الأضرار الناتجة عن الأعمال الحربية ويتسبب في وقوع حوادث كأن يقوم المالك بإطفاء أنوار السفينة للتخفي من منطقة تحدث فيها أعمال حربية ولكن السفينة تصدم مع سفينة أخرى بسبب عدم الإنارة هنا يتحمل المالك المسؤولية لأنه المعاهدة اشترطت أن تكون الأعمال الحربية هي السبب في الضرر وليس الأخطار.¹⁷²

- الأمر الصادر من الحكومات بمنع العقد.

- القيود التي تفرض في حالة الحجر الصحي.

- أعمال الإضراب والتخريب.

- الاضطرابات الأهلية والثورات.

171. الفقي، محمد. (2002). *المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات*. (ص. 266). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

172. الفقي. *المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات*. (ص. 265). المرجع ذاته.

ويعفى المالك من المسؤولية وهي الظواهر الطبيعية. كما أن قيام الغير بإحداث ضرر في السفينة أو التسبب بشكل ما في تسرب الزيت وإحداث التلوث فإن ذلك يُعفى المالك من المسؤولية وتقصد المعاهدة بالغير جميع الأشخاص غير طاقم السفينة وتابعي المالك.¹⁷³

لكل دولة الحق في السيادة على مياهها الإقليمية وعلى كل حكومة بذل ما عليها من التزامات لتيسير سير السفن في مساراتها وفي حال إهمال الحكومة، أدى إلى وقوع حادث مسبب للتلوث فذلك يُعفى مالك السفينة من المسؤولية وفقاً لأحكام المعاهدة كعدم صيانة أنواع المسارات البحرية.¹⁷⁴ وغالباً ما يكون المتضرر في هذه الحالات هي السلطات المختصة للدول وفي كل الأحوال يُعفى المالك من المسؤولية تجاه المتضرر فقط، أما غير المتضرر الذي لم يقع منه إضرار فتبقى مسؤولية المالك قائمة.¹⁷⁵

وفقاً لإتفاقية فيينا يُعفى مشغل المنشأة النووية من المسؤولية حسبما جاء في المادة الرابعة¹⁷⁶ في حالة كان الضرر الواقع على الشخص المتضرر بسبب إهماله الجسيم أو نتيجة قيامه بفعل أو امتناعه عن فعل وقصد وقوع الضرر فيه وفي هذه الحالة تقدر المحكمة تخفيض التعويض أو حرمان المتضرر منه وكذلك يعفى في حالات الحروب والاعمال التخريبية والكوارث الطبيعية.

173. الفقي. المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات. (ص. 274). المرجع ذاته.
174. الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث مسببة للتلوث الزيتي لعام 1969. (1993). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية.
المادة الثالثة/2/ج من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار التلوث النفطي -1969- أو البروتوكول الخاص بها: لا يتحمل المالك أي مسؤولية عن أضرار التلوث إذا ما أثبت أن هذه الأضرار: ناجمة كلياً عن الإهمال أو عن فعل خاطئ آخر من قبل أي حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأضواء أو المساعدات الملاحية الأخرى أثناء أداء تلك المهمة.
175. الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث مسببة للتلوث الزيتي لعام 1969. (1993). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية.
المادة الثالثة/3 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار التلوث النفطي -1969- أو البروتوكول الخاص بها: لا يتحمل المالك أي مسؤولية عن أضرار التلوث إذا ما أثبت أن هذه الأضرار:
3- إذا ما ثبت المالك أن أضرار التلوث ناجمة كلياً أو جزئياً عن فعل أو إهمال مرتكب بنية إحداث الضرر من قبل الشخص المعاني من الضرر أو بسبب إهمال ذلك الشخص فإن المالك يمكن أن يعفى كلياً أو جزئياً من مسؤوليته إزاء ذلك الشخص.
176. المادة (4) /2 و3. اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية. (2007). فيينا. الوكالة الدولية للطاقة الذرية.
2- إذا أثبت المشغل أن الأضرار النووية نجمت ألياً أو جزئياً عن إهمال جسيم من الشخص الذي أصابه الضرر أو عن فعل قام به هذا الشخص أو عن فعل أغفل هذا الشخص القيام به بقصد إحداث ضرر، جاز للمحكمة المختصة - إذا نص قانونها على ذلك- أن تعفي المشغل اعفاء ألياً أو جزئياً من الالتزام بدفع تعويض عن الضرر الذي أصاب هذا الشخص.
3- لا تقع أي مسؤولية على المشغل بموجب هذه الاتفاقية إذا أثبت أن الأضرار النووية ترجع مباشرة إلى نزاع مسلح أو أعمال عدوانية أو حرب أهلية أو عصيان مدني.

وعند إعفاء المشغل من المسؤولية فإن للمتضرر الرجوع على الشخص المتسبب إن

أمكن.¹⁷⁷

في حال وقوع حادث نووي مع حادث غير نووي ولم يُمكن من الفصل بينهما اعتُبر

الضرر ناتجاً عن الحادث النووي وتقع المسؤولية إلى مشغل المنشأة النووية.¹⁷⁸

ولقد جاءت حالات الإعفاء للناقل وفق اتفاقية روتردام مشابهة لاتفاقية هامبورج وتُعفي

الناقل في عدة حالات وأضافت عليها حالة تدابير إنقاذ البيئة والأموال.

وفي حالة إثبات الشاحن أن الضرر ناتج بسبب غير الأسباب المذكورة أو عكسها وقعت

المسؤولية على الناقل.¹⁷⁹

كما تشابه إتفاقية (HNS) في حالات إعفاء الناقل من المسؤولية الناتجة عن أعمال

حربية أو عدوانية أو حروب أهلية أو تمرد أو بفعل ظاهرة طبيعية ذات ظروف استثنائية

والأضرار الناتجة كلياً من قبل طرف ثالث لإحداث الأضرار وكذلك يعفى الناقل حال إهمال

الحكومة في واجباتها وكذلك في إهمال الناقل أو أي شخص آخر في تقديم المعلومات عن المواد

الخطرة والضرارة.¹⁸⁰

177. المستريحي، علاء. (2016). الطبيعة القانونية لمسؤولية المشغل عن أضرار الحادث النووي: دراسة مقارنة بين القانون الإماراتي واتفاقية فيينا. مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية. مجلد (13). (24-1).

وذلك وفق القواعد المدنية كما في المادة (199) من القانون المدني الإماراتي: (كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو كان غير مميز بضمان الضرر). والمادة 282 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي: (كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو كان غير مميز بضمان الضرر).

178. اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية. (2007). فيينا. الوكالة الدولية للطاقة الذرية.

المادة 4/4 من بروتوكول الاتفاقية: في الحالات التي تعزى فيها الأضرار سواء النووية أم غير النووية إلى حادث نووية أو إلى سبب تشترك فيه حادث نووية مع مصادفة أخرى أو أثر، أو يتعذر الفصل بين الأضرار النووية والأضرار غير النووية فصلاً معقولاً، فإن الأضرار غير النووية تعتبر لأغراض هذه الاتفاقية أضراراً نووية ناجمة عن تلك الحادثة النووية. أما إذا كانت الأضرار تعزى إلى سبب تشترك فيه حادث نووية مشمولة بهذه الاتفاقية مع انبعاث إشعاعي مؤين غير مشمول بهذه الاتفاقية، فلن يكون في هذه الاتفاقية ما يحد أو يَنْقُص بأي شكل من مسؤولية أي شخص يمكن اعتباره مسؤولاً عن الانبعاث الإشعاعي المؤين هذا إزاء أي شخص يتعرض للأضرار النووية أو إزاء الدعاوى المرفوعة أو إزاء دفع.

179. سعدية، بن دومية. (2013). مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام. رسالة ماجستير. جامعة وهران. الجزائر.

180. المادة 2/7 من اتفاقية المواد الخطرة والضرارة HNS 2010: لا يتحمل المالك أي مسؤولية إذا أثبت ما يلي:

(أ) أن الأضرار ناجمة عن عمل حربي أو أعمال عدوانية أو حرب أهلية أو تمرد أو بفعل ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي وحتمي وقاهر.

(ب) أو أن الأضرار ناجمة كلياً عن التصرف المتعمد أو النسيان المتعمد من قبل طرف ثالث لأحداث أضرار

(ت) أو أن الأضرار ناجمة كلياً عن الإهمال أو عن فعل خاطئ آخر من قبل حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأضواء أو المساعدات الملاحية الأخرى أثناء أداء تلك المهمة.

أو أن الإهمال من قبل الناقل أشخاص آخر لواجب تقديم المعلومات فيما يتعلق بالطبيعة الخطرة والضرارة للمواد المنقولة.

كما في الاتفاقيات الدولية توجد حالات مشابهة تُعفي فيها القوانين الإماراتية والإنجليزية الناقل البحري من المسؤولية. فوق المادة (275) من القانون التجاري البحري الإماراتي¹⁸¹ حددت حالات يُعفى فيها الناقل من المسؤولية وهي حالات مشابهة لما جاء في اتفاقية بروكسل.

وتطبيقاً لحالات الإعفاء جاء في قضية تضرر بها ناقل من جرّاء بضاعة غير كافية التغليف وهي إحدى حالات إعفاء الناقل بسبب علم الناقل بحالة التغليف قبل الشحن مما يُسقط حقه في حالة علمه بذلك، حيث أقام ناقلٌ دعوى على شاحن بسبب تضرر السفينة من الشحنة والتي كانت عبارة عن براميل أسفلت وكان الناقل قد أخذ تعهد على الشاحن بإصلاح إضرار السفينة من البضائع المشحونة وقد حكمت المحكمة بتاريخ 1995/04/30 برفض الدعوى على اعتبار علم الناقل بحالة البضاعة وما قد ينتج عنها وقت الشحن ومع ذلك رضي بشحنها.¹⁸² استأنف المدعي الحكم وقضت محكمة الاستئناف بتأييد حكم المحكمة الابتدائية وطعن بعدها المدعي في محكمة التمييز وتم رفض الطعن تأسيساً بأن للناقل الحق بالرجوع على الشاحن بسبب الأضرار التي تحدثها البضائع المشحونة. على أنه في حال علم الناقل وقت الشحن بحالة تلك البضاعة وأنه

181. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الامارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981- المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ.

المادة (175) من القانون التجاري البحري الإماراتي:

1- يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع في الفترة ما بين تسلمه البضائع في ميناء الشحن وتسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ ما لم يثبت أن هذا الهلاك أو التلف ناشئ عن أحد الأسباب الآتية:

أ- عدم صلاحية السفينة للملاحة بشرط أن يثبت الناقل أنه قام بتنفيذ الالتزامات المنصوص عليها في المادة (272).

ب- الأخطاء التي تقع في الملاحة أو في إدارة السفينة من الربان أو البحارة أو المرشدين أو غيرهم من التابعين البحريين.

ج- الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه.

د- مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو إخطارها أو حوادثها.

هـ- القضاء والقدر.

و- حوادث الحرب.

ز- أعمال الأعداء العموميين.

ح - كل إيفاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حيز قضائي.

ط- قيود الحجز الصحي.

ي- كل إضراب عن العمل أو توقف عنه أو لأية عقبة أخرى من شأنها منع استمرار العمل كلياً أو جزئياً.

ك- الفتنة والاضطرابات الأهلية.

ل- كل عمل أو ترك من جانب الشاحن أو مالك البضائع أو وكيله أو ممثله.

م- النقص في الحجم أو الوزن أو أي نقص آخر ناتج عن عيب خفي أو من الطبيعة الخاصة للبضائع أو أي عيب ذاتي فيها.

ن- عدم كفاية التغليف.

س- عدم كفاية أو عدم اتقان العلامات المميزة للبضاعة.

ع- إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر.

غ- العيوب الخفية التي لا يكشفها الفحص العادي.

ص- أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر يبرره سبب معقول.

ض- كل سبب آخر غير ناشئ عن خطأ الناقل أو تابعيه أو من ينوب عنه وعلى من يتمسك بهذا الدفع إثبات أنه لا شأن لخطأ هؤلاء الأشخاص في إحداث الهلاك أو التلف.

2- ويجوز للشاحن في الحالات السابقة إثبات أن الهلاك أو التلف ناشئ عن خطأ الناقل أو خطأ من تابعيه لا يتعلق بالملاحة أو بإدارة السفينة.

182. طعن 37/1997، جلسة 37/1997/10/18. حيدر، عيسى. قضاء النقل البحري- مجموعة القواعد القانونية والأحكام الصادرة من محكمة

تمييز دبي منذ عام 1988 إلى عام 2007. (ص. 575). دبي: مكتبة المستقبل.

سوف ينتج عن شحنها بهذه الحالة ضرر للسفينة فإنه لا يكون له الحق في الرجوع على الشاحن بالضمان إلا في حالة غش الشاحن أو خطئه الجسيم.¹⁸³

أخيراً نتطرق إلى حالات الإعفاء للناقل البحري كما جاء في القانون الإنجليزي وهي في الحالات لا تختلف عن القانون الإماراتي والاتفاقيات البحرية كحالة الحروب والاعمال العدائية.¹⁸⁴

حيث يعفى الناقل في حالة سرقة ذهب أو فضة أو ساعات أو مجوهرات أو أحجار كريمة على متن السفينة إلا إذا أعلن الشاحن عن طبيعة البضائع وقيمتها وقت الشحن.¹⁸⁵

الفرع الثاني: مبدأ تحديد المسؤولية القانونية للناقل

غالباً ما يكون التعويض عن الأضرار بقدر الضرر الذي يحدثه الشخص المتسبب، ولكن في حالة النقل البحري وُجد مبدأ تُحدّد فيه مسؤولية الناقل البحري خاصةً عن التعويض بسبب طبيعة وظروف النقل البحري واعتماد النقل في سلامته على عدد من الأطراف لضمان نقل البضائع بطريقة سليمة ودون الإضرار بالأشخاص والأموال، وسوف نتعرف على أسباب تحديد

183. طعن 37/1997. جلسة 1997/10/18.

184. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 155. Exceptions from liability under sections 153 and 154.

No liability shall be incurred by the owner of a ship under section 153 or 154 by reason of any discharge or escape of oil from the ship, or by reason of any relevant threat of contamination, if he proves that the discharge or escape, or (as the case may be) the threat of contamination—

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or an exceptional, inevitable and irresistible natural phenomenon; or
(b) was due wholly to anything done or omitted to be done by another person, not being a servant or agent of the owner, with intent to do damage; or
(c) was due wholly to the negligence or wrongful act of a government or other authority in exercising its function of maintaining lights or other navigational aids for the maintenance of which it was responsible.

185. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article (186) Exclusion of liability.

Subject to subsection (3) below, the owner of a United Kingdom ship shall not be liable for any loss or damage in the following cases, namely—

(a) where any property on board the ship is lost or damaged by reason of fire on board the ship; or
(b) where any gold, silver, watches, jewels or precious stones on board the ship are lost or damaged by reason of theft, robbery or other dishonest conduct and their nature and value were not at the time of shipment declared by their owner or shipper to the owner or master of the ship in the bill of lading or otherwise in writing.

مسؤولية الناقل والأشخاص الذين يستفيدون من التحديد إلى جانب الناقل والحالات التي لا يمكن الاستفادة من التحديد القانوني وحدود مبلغ التعويض.

أولاً: أهميته وأسبابه

الأصل هو مسؤولية مالك السفينة عن كل أخطائه الشخصية التي تقع منه أو من الربان وتابعي المالك ويلحق التعويض كل أموال المالك ضماناً للوفاء بديونه إلا في التشريعات البحرية التي أخرجت حق المالك في تحديد المسؤولية وذلك: لإستحالة أو صعوبة مباشرة المالك حق الرقابة والتوجيه على عمل الربان والذي يعمل بعيداً عنه متمتعاً بسلطة واسعة وحرية كبيرة ومبدأ كلما كانت حرية العمل كبيرة وجب تخفيف المسؤولية.

كما أن العلاقات بين ملاك السفن متداخلة حيث إن هناك علاقات تبادلية بينهم. ويشجع مبدأ تحديد المسؤولية على الاستثمار في أعمال البحرية ويوفر أساطيل تجارية قوية ويحقق حاجة الدولة الاقتصادية ويخفض أجور النقل والشحن ويعمل على إنماء التجارة العالمية.¹⁸⁶ وهو ما يؤدي إلى ازدهار صناعة النقل البحري وتوفير آلية لتقاسم التكاليف بين العاملين في النقل، ومن الصعوبة بمكان من الناحية الواقعية ضمان كل الخسائر البحرية بقيمتها الفعلية لكلفتها الباهظة.

ثانياً: المستفيد من مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية الناقل

لا يمكن تصور أن يستفيد الناقل من حدود المسؤولية مع وجود العديد من التابعين له بحيث لا يتم إفادتهم؛ ولذلك ذكر عدد من الأشخاص يمكن لهم الاستفادة كاستفادة الناقل.

186. Kamdem, Fetze. (1999). La responsabilite du transporteur maritime du marchandises au niveau international. (P. 79). Master Thesis. Universite Iavl. Quebec. Canada.

المستفيد من التحديد القانوني للمسؤولية في اتفاقية بروكسل هو ناقل البضاعة سواء أكان بعقد نقل أو وفق المسؤولية التقصيرية، ويستفيد تابع الناقل ووكيله من كل إعفاء وتحديد للمسؤولية يمكن للناقل الاستفادة منه شرط ألا يكون هؤلاء مستقلين عن سيطرة الناقل كالربان والبحارة.¹⁸⁷

وفي الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار التلوث النفطي 1969 مالك السفينة هو الذي يستفيد من التحديد القانوني وفق اتفاقية 1969 وهي نتيجة طبيعة كون الاتفاقية تُحَلِّ الناقل كامل المسؤولية.¹⁸⁸

وفي اتفاقية هامبورج إضافةً إلى الناقل يستفيد كلُّ من تابع أو وكيل الناقل الذي يقوم بإعمال ضمن نطاق وظيفته وتحت سلطة الناقل.¹⁸⁹

يستفيد من التحديد القانوني وفقاً لاتفاقية فيينا المشغل النووي للمواد المستخدمة لأغراض سلمية، أي أن المواد النووية المستخدمة لأغراض حربية لا تدخل في نطاق حق الاستفادة من حدود المسؤولية وفق اتفاقية فيينا وفي عند قيام الناقل البحري بنقل البضائع النووية بأمر المشغل يؤدي إلى تحمل على المشغل للمسؤولية ولا يتحمل الناقل المسؤولية في ذلك.¹⁹⁰

187. ناصيف، الياس. (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها. (ص172). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

188. المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي لعام 1969. (1993). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية.

المادة الثانية من بروتوكول الاتفاقية يحق لمالك السفينة الحد من مسؤوليته في ظل هذه الاتفاقية فيما يتعلق بأي حادث واحد بمبلغ إجمالي يحسب كما يلي:

(أ) 3 ملايين وحدة حسابية لسفينة لا تزيد عن 5000 وحدة حمولة،

(ب) لسفينة ذات حمولة تزيد عن ذلك: 420 وحدة حسابية لكل وحدة حمولة اضافية، بالإضافة الى المقدار الوارد في الفقرة الفرعية (أ)؛ بشرط الا يزيد مجموع هذا المقدار في اي حال عن 59,7 مليون وحدة حسابية.

189. المادة (7/ 2) من إتفاقية هامبورج: وإذا أقيمت الدعوى المشار اليها على مستخدم أو وكيل للناقل تمتع هذا المستخدم أو الوكيل إذا أثبت أنه تصرف في نطاق وظيفته بالحق في الاستفادة منها بموجب هذه الاتفاقية. أنظر ناصيف، الياس. (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها.

(ص297). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

190. اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية. (2007). فيينا. الوكالة الدولية للطاقة الذرية.

المادة (2) 5/ من اتفاقية فيينا:

ما لم يرد نص مخالف في هذه الاتفاقية، لا يجوز لأي شخص غير المشغل أن يكون مسؤولاً عن الأضرار النووية. بيد أن ذلك لا يؤثر على تطبيق أي اتفاقية دولية في مجال النقل تكون نافذة أو يكون باب التوقيع عليها أو تصديقها أو الانضمام اليها مفتوحاً في التاريخ الذي يفتح فيه باب التوقيع على هذه الاتفاقية. أنظر أيضاً المسترحي، علاء. (2016). الطبيعة القانونية لمسؤولية المشغل عن أضرار الحادث النووي: دراسة مقارنة بين القانون الاماراتي واتفاقية فيينا. مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية. مجلد (13). (1-24).

ويستفيد من التحديد القانوني في اتفاقية روتردام إضافة إلى الناقل أي طرف منفذ وربان السفينة وطاقمها وموظفو الناقل وأي طرف يؤدي أياً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل وكان هؤلاء الأطراف يعملون بناءً على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.¹⁹¹

المالك هو المستفيد الوحيد من حق تحديد المسؤولية وفق اتفاقية HNS، وفي مقابل ذلك ذكرت الاتفاقية أنها تحمي من عدم المطالبة بالتعويض أشخاصاً ولم تكتفِ فقط بإفادتهم بحق التحديد القانوني أي أنها تُعفيهم نهائياً وهم:¹⁹² وكلاء المالك وطاقم السفينة والمرشد البحري وأي شخص يقدم خدمات على السفينة ومستأجر السفينة والشخص الذي يقوم بانتشال حطام سفينة تحمل مواد خطرة بموافقة المالك وأي شخص يتخذ تدابير وقائية. شريطة ألا يقع من هؤلاء الأشخاص فعل التعمد في إحداث الضرر. في حال الحادث المشترك بين سفينتين تحمل كل منهما مواد خطرة يتحمل المالكون بالتكافل والتضامن المسؤولية عن الأضرار التي لا تقبل التجزئة.

بعد البحث في الأشخاص المستفيدين من حالات تحديد المسؤولية في الاتفاقيات الدولية، وتشابهت أغلب الاتفاقيات في تحديد نفس الأشخاص الذين يمكن لهم الاستفادة من التحديد القانوني إلا في اتفاقية 1969 بتحديد مسؤولية مالك السفينة وحده واتفاقية فيينا في مسؤولية المشغل النووي عن نقل المواد النووية، سوف نتابع الآن ما جاء في القانون الإماراتي والإنجليزي من تحديد للأشخاص الذين لهم حق الاستفادة من التحديد القانوني.

191. المادة (18) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا
أ- يكون الناقل مسؤولاً عن الإخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها:

ب- أي طرف منفذ؛

ت- أو ربان السفينة أو طاقمها؛

ث- أو موظفو الناقل أو الطرف المنفذ؛

ج- أو أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناءً على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.

أنظر أيضاً سعديّة، بن دومية. (2013). مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام. رسالة ماجستير. جامعة وهران. الجزائر.
192. المادة 5/7 من اتفاقية المواد الخطرة والضرارة HNS 2010: لا يجوز المطالبة بالتعويض عن أضرار بمقتضى هذه الاتفاقية أو غير ذلك من:

(أ) أجراء أو وكلاء المالك أو أفراد الطاقم.

(ب) المرشد البحري، أو أي شخص آخر يقدم خدمات للسفينة، بدون أن يكون فرداً من أفراد طاقمها

(ت) أي مستأجر للسفينة أو مدير السفينة أو مشغلها.

(ث) أي شخص يقوم بعمليات انتشال بموافقة المالك أو بناءً على تعليمات صادرة عن سلطة رسمية مختصة

(ج) أي شخص يتخذ تدابير وقائية

(ح) أجراء أو وكلاء الأشخاص المذكورين في الفقرة ت - ث - ج.

في القانون الإماراتي يستفيد من التحديد القانوني للناقل وفق المادة (145) من القانون التجاري البحري كل من مُجَهِّز السفينة والمستأجر والمجهز المدير والربان والبحارة وكذلك تسري على تابعي المالك والمجهز والمستأجر أو المجهز المدير وفق مسؤولية كل منهم.¹⁹³

أما في القانون الإنجليزي وفقاً لمسؤولية مالك السفينة المخصصة لنقل النفط وحالات إعفائه يستفيد من الإعفاء كذلك كل شخص تابع للسفينة كالطاقم والقبطان والمستأجر والشخص الذي يقوم بعمليات الإنقاذ وتعويم السفينة بإذن المالك عن أي خسارة أو تكاليف وتدابير احترازية.¹⁹⁴

ثالثاً: المسؤولية التي يسري عليها التحديد القانوني للناقل البحري

تأتي صور مسؤولية الناقل البحري وفقاً للالتزامات سواء التي جاءت القوانين على تحديدها أو التي يتم إبرامها بين الأطراف في العقد وفقاً لذلك، فما هي المسؤولية التي يمكن للناقل أن يستفيد منها في تحديد مسؤوليته والحالات التي لا يمكنه ذلك؟

193. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الامارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981- المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ. (ص. 84).

المادة (145):

1- تسري أحكام تحديد المسؤولية على مجهز السفينة والمستأجر والمجهز المدير والربان والبحارة كما تسري على التابعين الآخرين للمالك أو المجهز أو المستأجر أو المجهز المدير وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفهم وبذات الشروط التي تسري على المالك وعلى أن لا تتجاوز مسؤولية المالك ومسؤولية الأشخاص المذكورين عن الحادث الواحد الحدود المبينة في المادة (138).

2- وإذا أقيمت الدعوى على الربان أو البحارة جاز لهم تحديد مسئوليتهم ولو كان الحادث الذي نشأ عنه الضرر يرجع إلى خطأ شخصي صادر منهم. ومع ذلك إذا كان الربان أو البحار في الوقت ذاته مالكا منفردا أو على الشيوخ أو مجهزة أو مستأجرا أو مجهزة مديرا فلا يسري هذا الحكم إلا إذا كان الخطأ قد وقع منه بوصفه ربانا أو بحارا.

194. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 156

Where, as a result of any occurrence—

(a) any oil is discharged or escapes from a ship (whether one to which section 153 or one to which section 154 applies), or

(b) there arises a relevant threat of contamination, then, whether or not the owner of the ship in question incurs a liability under section 153 or 154—

(i) he shall not be liable otherwise than under that section for any such damage or cost as is mentioned in it, and

(ii) no person to whom this paragraph applies shall be liable for any such damage or cost unless it resulted from anything done or omitted to be done by him either with intent to cause any such damage or cost or recklessly and in the knowledge, that any such damage or cost would probably result.

وفق اتفاقية بروكسل 1924 يسري التحديد القانوني على أي دعوى تُقام على الناقل للمطالبة بالتعويض عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة والتي كانت موضوع النقل ولا يهم ما إذا كان أساس الدعوى قائماً على أساس المسؤولية التقصيرية أم العقدية.¹⁹⁵

وتسري الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار التلوث النفطي 1969 عن التلف أو الضرر الواقع خارج السفينة المحملة بالزيت نتيجة تسرب أو تصريف الزيت من السفينة وتكاليف التدابير الوقائية والأضرار الناجمة عن التدابير الوقائية.¹⁹⁶

وقد قامت المعاهدة وفقاً لصندوقها باعتبار أن الأشخاص الذين يعتمدون في مصدر رزقهم مباشرة على الأنشطة البحرية بإمكانهم الحصول على تعويض وفقاً للتقرير السنوي للصندوق في سنة 1989، فقد تم تعويض أصحاب فنادق وصيادين ومحطات كهربائية على اعتبار أن هناك تفويهاً لفرصة من جرّاء تسرب محروقات.¹⁹⁷

ولقد عرّفت الاتفاقية الإجراءات الوقائية (جميع الإجراءات المعقدة المعقولة التي يتخذها أي شخص بعد وقوع حادث لمنع التلوث أو الحد منه).¹⁹⁸

وفقاً للمعاهدة فإنها لم تترك لأي شخص حق اتخاذ الإجراءات الوقائية دون معايير وضعتها وقد تناقش بعض المُشرّعين الدوليين القائمين على هذه الاتفاقية في:

أن يكون هناك سبب بين الإجراء الوقائي والحادث. ويُقصد بذلك ألا يمكن للدولة مثلاً القيام باتخاذ الإجراءات الوقائية والإعداد والتجهيز للقيام بذلك ما لم يكن متعلقاً بحادث معين بذاته

195. ناصيف، الياس. (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها. (ص173). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
196. الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث مسببة للتلوث الزيتي لعام 1969. (1993). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية.
المادة (2) من اتفاقية الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار التلوث النفطي: (أ) أضرار التلوث الواقعة:
1- في إقليم دولة متعاقدة، بما في ذلك بحرها الإقليمي، و
2- في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة، منشأة وفقاً للقانون الدولي، أو، إذا لم تكن الدولة المتعاقدة قد أنشأت مثل هذه المنطقة، في منطقة وراء البحر الإقليمي لتلك الدولة وبحدائه على أن تحددها الدولة المذكورة وفقاً للقانون الدولي وبشرط ألا تمتد إلى أبعد 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس عندها عرض بحرها الإقليمي،
(ب) التدابير الوقائية، أينما تتخذ، لتفادي هذه الأضرار أو تقليلها إلى الحد الأدنى.
197. الفقي، محمد. (2002). المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات. (ص. 88). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
198. الفقي. المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات. (ص. 90). المرجع ذاته.

للقيام بالإجراءات الوقائية له، وعلى الدولة القيام بتطوير حادث تسرب من السفينة بذاتها ليحق للدولة أو للشخص الحق في المطالبة بالتعويض عن الإجراءات الوقائية استناداً إلى الاتفاقية بمعنى أن تقترن تكاليف الإجراءات المتخذة مع الواقع.

ووفقاً لقضية قامت فيها السلطات البريطانية في واقعة (Braer)، بإجراء تحقيقات حول إمكانية اتخاذ إجراءات أكثر لحماية السواحل البريطانية من التلوث، وكان إجراء هذه التحقيقات متزامناً مع حادث السفينة (Braer)، وحيث قضت محكمة بريطانية بأن تكاليف ما قامت به الحكومة البريطانية لا يمكن اعتباره تكاليف إجراءات وقائية، بل يقع ضمن الالتزامات العامة التي تقع على عائق الحكومة، وبذلك لا يمكن المطالبة برد التكاليف وفقاً لمعاهدة 1969.199

وفقاً لاتفاقية هامبورج فإن التحديد القانوني يطبق على المسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها.²⁰⁰

أم اتفاقية فيينا فيسري التحديد القانوني عن الأضرار النووية التي تؤدي إلى الوفاة أو الإصابة الشخصية أو فقدان أو تلف الممتلكات والخسائر الاقتصادية الناجمة عن الوفاة والإصابة وفقدان وتلف الممتلكات وتكاليف استعادة الأوضاع في البيئة أو فقدان الدخل الناتج عن منفعة اقتصادية من استخدام البيئة وتكاليف التدابير الوقائية وكل خسارة وضرر تسببها التدابير وأي خسارة اقتصادية خلاف البيئة.²⁰¹

199. الفقي. المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات. (ص. 106). المرجع السابق.
200. المادة (7/1) من اتفاقية هامبورج: تسري الدفع وتبقى حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في أي دعوى تقام على النقل فيما يتعلق بهلاك أو تلف البضائع المشمولة بعقد النقل البحري وكذلك فيما يتعلق بالتأخير في التسليم سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية العقدية أو على أساس المسؤولية التقصيرية أو خلاف ذلك.
201. اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية. (2007). فيينا. الوكالة الدولية للطاقة الذرية.
المادة الأولى/ك:

تعني "الأضرار النووية" الوفاة أو الإصابة الشخصية؛ وفقدان أو تلف الممتلكات؛ وكل عنصر من العناصر التالية بالقدر الذي يحدده قانون المحكمة المختصة: الخسائر الاقتصادية الناجمة عن فقدان أو التلف المباشر اليهما في الفقرتين الفرعيتين '1' و'2' وبالقدر غير الوارد في هاتين الفقرتين الفرعيتين، إذا ما تكبدتها شخص بحق له المطالبة بالتعويض عن مثل هذا فقدان أو التلف؛ وتكاليف تدابير استعادة الأوضاع في البيئة المتلفة، ما لم يكن التلف طفيفاً، إذا كانت هذه التدابير قد اتخذت بالفعل أو يزعم اتخاذها، وبالقدر غير الوارد في الفقرة الفرعية وفقدان الدخل، الناجم عن منفعة اقتصادية من استخدام البيئة أو التمتع بها، المتكبد نتيجة لتلف شديد يلحق بتلك البيئة، وبالقدر غير الوارد في الفقرة الفرعية '2'؛ وتكاليف التدابير الوقائية والخسارة أو أضرار أخرى سببتها مثل هذه التدابير.

أما المسؤولية التي يسري عليها التحديد القانوني وفقاً لإتفاقية روتردام، هي عن هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في تسليم البضاعة سواء المحدد في الاتفاق أو ما يقاس على الرحلات السابقة.²⁰²

ويطبق التحديد القانوني وفق إتفاقية HNS عن الوفاة أو الإصابة على السفينة أو خارجها بسبب المواد الخطرة التي تنقلها السفينة أو أضرار الممتلكات خارج السفينة بسبب المواد الخطرة وعن الإضرار البيئية وتكاليف التدابير الوقائية.²⁰³

المسؤولية التي يسري عليها التحديد القانوني للناقل والتي أجاز القانون البحري الإماراتي للمالك تحديد مسؤوليته عن: وفاة أو إصابة أي شخص سواء كان في البحر على ظهر السفينة أم لا أو كان على البر والأضرار الواقعة على الأموال وذلك بسبب خطأ المالك أو تابعيه على أن يكون هذا الخطأ بسبب الملاحة أو إدارة السفينة.²⁰⁴

وللمالك الاستفادة من تحديد مسؤوليته عن أي التزام يفرضه القانون متعلق برفع حطام السفينة أو تعويمه أو تحطيم سفينة جانحة أو مهجورة. وتحدد مسؤولية الناقل البحري في نقل البضائع عن حالة الهلاك والتلف اللاحق بالبضاعة وفق المادة (276)²⁰⁵ دون ذكر نوع البضاعة

202. خليل، أحمد. (2010). موسوعة التشريعات البحرية تأصيلها وفقهاء وقضاء التقنين البحري المصري. (ص. 287) الإسكندرية: المكتب الجامعي الحديث. وقد نصت المادة (59) والمادة (60) عن حدود مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة وتلفها وحالات التأخير.
203. إتفاقية المواد الخطرة والضارة (HNS) لعام 2010. (2013). (ص. 41). لندن. منشورات المنظمة البحرية الدولية.
المرفق II/14: تشمل الأضرار الوفيات أو الإصابات الجسدية على متن أو خارج السفينة التي تنقل مواد خطرة أو ضارة وتلف أو تضرر الممتلكات خارج السفينة والتلف أو الأضرار نتيجة تلوث البيئة وخسائر الدخل في قطاعي صيد السمك والسياحة وتكاليف التدابير الوقائية والخسائر أو الأضرار الأخرى التي تسببها هذه التدابير.
204. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 - المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ.
المادة 138:

1- يجوز لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته إما كان نوعها بالقدر المبين في المادة 141 وذلك فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن أحد الأسباب الآتية:
أ- وفاة أو إصابة أي شخص يوجد على ظهر السفينة بقصد نقله وكذلك ضياع أو تلف أي مال يوجد على ظهر السفينة.
ب- وفاة أو إصابة أي شخص آخر على البر أو في البحر وكذلك ضياع أو تلف أي مال أو اعتداء على أي حق إذا كان الضرر ناشئاً عن خطأ أي شخص يكون المالك مسؤولاً عنه سواء وجد هذا الشخص على ظهر السفينة أو لم يوجد، وبشرط أن يكون الخطأ متعلقاً بالملاحة أو بإدارة السفينة أو بشحن البضائع أو نقلها أو تفريغها أو بصعود المسافرين أو نقلهم أو نزولهم.
ج- كل التزام يفرضه القانون ويكون متعلقاً برفع الحطام أو تعويم أو رفع أو تحطيم سفينة غارقة أو جانحة أو مهجورة بما في ذلك كل ما يوجد على ظهرها وكل التزام ناشئ عن أضرار تسببها السفينة لمتنشات الموانئ، والأحواض وطرق الملاحة.
2- ولمالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته عن الالتزامات المذكورة في الفقرة السابقة ولو كانت مسؤوليته ناشئة عن حراسة السفينة دون دليل على وقوع خطأ منه أو من الأشخاص المسؤول عنهم.
كما يجوز للمالك التمسك بتحديد مسؤوليته عن هذه الالتزامات في مواجهة الدولة ولا يعتبر التمسك بتحديد المسؤولية إقراراً بها.
3- وإذا ترتب على تحديد المسؤولية أن قل التعويض المستحق عن الوفاة أو الإصابة عن الدية المستحقة شرعاً كان لصاحب الحق فيها المطالبة بها كاملة وفقاً لأحكام قانوني العقوبات والإجراءات الجنائية.
205. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 - المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ. المادة (275):

المنقولة، ولم يذكر كذلك حدود مسؤولية الناقل عن التأخير. كما تحدد مسؤولية الناقل عن نقل المواد النووية في حالة الحوادث المؤدية إلى الوفاة والإصابة والأضرار المادية الأخرى وتكاليف التدابير الوقائية.

أما وفقاً للقانون الإنجليزي فإن المسؤولية التي يسري عليها مبدأ التحديد القانوني عن حالة الوفاة والإصابات والخسائر البيئية وتدبير استعادة الأوضاع البيئية وحالة هلاك وتلف البضاعة وعن حالة تعويم الحطام. ولا يعترف القانون الإنجليزي بالتعويض من فوات الكسب إلا في حالة، ارتباطه بضرر واقع على ملكية أو حيازة.²⁰⁶ ويقر القضاء الإنجليزي التعويض عن تفويت الفرصة في حالة الكسب الناشئ عن الضرر الواقع على الأموال دون الكسب الناتج من الضرر الواقع على البيئة.²⁰⁷

رابعاً: سقوط الحق في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل

لا يمكن توفير مظلة تحديد المسؤولية للناقل بشكل دائم وهناك حالات في حال قيامها تسقط فيها حقوق الناقل في الاستفادة من مبدأ تحديد المسؤولية.

يسقط الحق في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل ولا يستفيد منه في اتفاقية بروكسل إذا ثبت أن الضرر ناتج عن فعل الناقل وإهماله قاصداً إلحاق الضرر أو التهور في فعل مع إدراكه إمكانية وقوع الضرر.²⁰⁸

كما أن الاتفاقية استثنت في التحديد القانوني وفقاً لمعاهدة بروكسل في ثلاث حالات وهي: حالة الضرر الواقع خارج الرحلة البحرية، حيث إنه وفقاً للمعاهدة فإن الضرر الذي يمكن أن يشملته التحديد القانوني هو مرحلة الرحلة البحرية فقط. كما أن تقديم الشاحن بياناً بقيمة البضاعة

تحدد مسؤولية الناقل في جميع الأحوال عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع بما لا يتجاوز عشرة آلاف درهم عن كل طرد أو وحدة اتخذت أساساً في حساب الأجرة أو بما لا يتجاوز ثلاثين درهماً عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة ويؤخذ بالأعلى من الحدين.
206. الفقي، محمد. (2002). المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات. (ص. 156). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية. (ص. 156).
207. الفقي. المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات. (ص. 89). المرجع ذاته.
208. ناصيف، الياس. (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها. (ص. 237). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

وأُسند ذلك في سند الشحن يؤدي إلى منع الناقل من تحديد مسؤوليته وكذلك في حالة غش الناقل أو خطؤه الجسيم. هناك إتجاهين في شمول غش الناقل وخطئه الجسيم بالتحديد القانوني، الإتجاه الأول يرى إن للناقل حق الاستفادة من التحديد القانوني حتى إن صدر منه غش أو خطأ جسيم.²⁰⁹ أما الإتجاه الثاني وقد جاء وفقاً للقضاء الإنجليزي ومنهم القاضي (Longmore LJ) في حالة الخطأ الجسيم للناقل التمسك بالتحديد القانوني أما في حالة الغش فلا يستفيد من ذلك لأن الغش -حسب استناد القاضي- يفسد كل شيء سواء أكان صادراً منه أو من تابعيه.²¹⁰ كما أن هناك بعض الحالات لا يجوز للناقل الاتفاق على الإعفاء منها وهي: التعويضات المستحقة عن المساعدة البحرية وحصة المالك في الخسائر العمومية والالتزامات الناتجة عن العقود التي يبرمها الرابن.²¹¹

ويسقط الحق في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل وفق اتفاقية 1969 إذا كان الحادث بسبب خطأ فعلي من قبل مالك السفينة أو إسهامه في الحادث وذلك كما نصت عليه المادة 2/ (5).²¹²

أما في اتفاقية هامبورج في حالة كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجاً بسبب تقصير من الناقل بقصد التسبب في الهلاك والتلف أو التأخير، أو كان بسبب فعل أو تقصير من مستخدم الناقل أو وكيله بقصد الإضرار كما جاء في المادة (8) من اتفاقية هامبورج.²¹³

209. رأي. طه، مصطفى كمال. أصول القانون البحري. (ص. 559). دار نشر الثقافة، الطبعة الأولى. أنظر المرجع ذاته. ناصيف. معاهدة بروكسل وتعديلاتها. (ص. 164).

210. رأي القاضي (Longmore LJ). أنظر المرجع ذاته. ناصيف. معاهدة بروكسل وتعديلاتها. (ص. 165).

211. طه، مصطفى. بندق، وائل. (2012). التوحيد الدولي للقانون البحري. (ص. 31) الطبعة الأولى. الإسكندرية: مكتبة الوفاء القانونية.

212. الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار التلوث النفطي 1969. (1993). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية. المادة (5) 2/: لا يحق للمالك الحد من مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية إذا ثبت أن أضرار التلوث كانت نتيجة لفعل أو تقصير شخصي، وارتكب بقصد أحداث هذا الضرر، أو نتيجة إهمال وعلى وعي باحتمال حدوث هذا الضرر.

213. المادة (8) من اتفاقية هامبورج:

1. لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل إرتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكب عن إستهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.

2. خلافاً لأحكام الفقرة 2 من المادة 7 لا يحق لمستخدم الناقل أو وكيله الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 6 إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل ارتكب بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو عن إستهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.

لم تتطرق اتفاقية فيينا إلى حالات سقوط الحق في التحديد القانوني للمشغل، ويعتقد ذلك بكون الأضرار التي تحدثها المواد النووية ذات تأثير ضخم، ولا يجب إسقاط تحديده القانوني إلا لفشل المشغل النووي في الوفاء بالتعويض العالي القيمة، ورغبة المشرع في حصوله على تعويض يجبر الضرر.

في اتفاقية روتردام إذا تبين أن الأضرار الناتجة على أساس مسؤولية الناقل بسبب إخلال الناقل بالتزاماته، أو وقوع خطأ شخصي منه، أو الاستهتار مع العلم بحدوث الخسارة سواء أكان في هلاك أو تلف البضاعة، أو إيصال البضاعة متأخرة، ويسقط حق التحديد القانوني في حالة إعلام الشاحن عن قيمة البضاعة وإدراجها في العقد أو بالاتفاق بين الناقل والشاحن على قيمة الحد الأعلى للمسؤولية. وفقاً لاتفاقية HNS فإن الحق في التحديد القانوني للناقل يسقط إذا كانت الأضرار ناتجة عن عمل شخصي من مالك السفينة والإهمال بقصد إحداث أضرار أو عدم الاكتراث مع العلم بحدوث الضرر.²¹⁴

هناك حالات لا يمكن للناقل أن يحدد فيها مسؤوليته، وفي حالة القيام بالاتفاق على تحديدها تسقط وفق القانون الإماراتي والإنجليزي.

فسقوط الحق في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل في القانون الإماراتي يتحقق بقيام الشاحن بتقديم ما يدل على قيمة البضاعة وطبيعتها ومطالبة الناقل بالمحافظة عليها وتوثيق ذلك في سند الشحن.²¹⁵ كما أن قيام الناقل والشاحن بالاتفاق على تعيين حد للمسؤولية أعلى من الحد القانوني فعليه يؤخذ بالحد الأعلى ولا يُعتد بالحد الأقل مما نص عليه القانون،²¹⁶ ولقد حظر

214. اتفاقية المواد الخطرة والضرارة (HNS) لعام 2010. لندن. منشورات المنظمة البحرية الدولية. (ص. 9).
الفصل II المادة 2/9: لا يحق للمالك أن يحدد من مسؤوليته بمقتضى هذه الاتفاقية إذا ثبت أن الأضرار قد نتجت عن عمل شخصي أو إهمال ارتكبه المالك بقصد إحداث هذه الأضرار أو بعد اكتراث ومع العلم باحتمال حدوث هذه الأضرار.
215. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 - المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ.
المادة 3/276 من القانون التجاري البحري الإماراتي:

ولا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضائع وقيمتها وما يعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن، ويعتبر البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع ويجوز للناقل إثبات عكسها.

216. المادة 4/276 من القانون التجاري البحري الإماراتي:

القانون الإماراتي تحديد المالك لمسؤوليته في حالة وقوع خطأ شخصي منه وعلى المدعي إثباته، أو في أعمال المساعدة والإنقاذ أو المساهمة في الخسائر المشتركة، وكذلك بالنسبة لحقوق طاقم السفينة وكل تابع للمالك وحقوق ورثتهم.

أما سقوط الحق في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل في القانون الإنجليزي فإنه يسقط حق الناقل في الاستفادة من التحديد القانوني إذا صدر فعل أو امتناع من الناقل بقصد إحداث الضرر أو التهور بالقيام بفعل ما مسبباً للضرر ويشترط القانون أن يكون الناقل عالمياً بحدوث الضرر.²¹⁷

خامساً: حدود مسؤولية الناقل البحري

المعيار الذي يُعتمد عليه لحساب مسؤولية الناقل البحري وفقاً لمبدأ تحديد المسؤولية، وقد ذُكرت الاتفاقيات الدولية والقانون الإماراتي والإنجليزي بتحديد المبلغ الذي يمكن للناقل أن يتحمله في حالة قيام المسؤولية التي يسري عليها مبدأ التحديد القانوني للمسؤولية.

يوجد خياران وفق اتفاقية بروكسل 1924 في تحديد المالك لمسؤوليته:

أما بدفع قيمة السفينة وأجرة النقل حيث يكون للمالك الخيار في تحديد كيفية تقدير قيمة التعويض والحالة الأولى هي دفع قيمة السفينة وأجرة النقل.²¹⁸ ويتم تقويم السفينة حسب حالتها في نهاية الرحلة وفي حالة تعرض السفينة لحادث تُقَيَّم بحالتها التي هي عليها أما أجرة النقل فهي عبارة عن أجرة نقل البضائع والركاب وفي حالة عدم وجود أجرة نقل تُحدَّد بعشرة في المائة من قيمة السفينة عند بدء سفرها.²¹⁹ أو التحديد الجرافي وفيها يحدد المالك مسؤوليته بدفع ثمانية

ويجوز باتفاق خاص بين الشاحن والناقل أو من ينوب عنه تعيين حد أقصى لمسؤولية الناقل يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه المادة بشرط أن لا يقل عنه.

217. British Merchant Shipping. Act. 1995.

CHAPTER II/Article 9/2: The owner shall not be entitled to limit liability under this Convention if it is proved that the damage resulted from the personal act or omission of the owner, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

218. طه، مصطفى. بندق، وائل. (2012). التوحيد الدولي للقانون البحري. (ص. 21). الطبعة الأولى. الإسكندرية: مكتبة الوفاء القانونية.

219. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (p. 174). Istanbul: Springer.

جنيهاً إسترلينية عن كل طن من حمولة السفينة الصافية وثمانية جنيهاً إنجليزية عن كل طن من الحمولة إذا نتج عن الحادث إصابة أو وفاة.²²⁰

حيث تُحسب حدود مسؤولية الناقل بـ (666,67) وحدة سحب خاصة عن كل طرد أو حدة أو (2) حق سحب خاص عن كل غرام ويتم الأخذ بالقيمة الكبرى من الخيارين. أما في حالة التأخير فلم تتطرق الاتفاقية إلى حدود المسؤولية للناقل.²²¹

وحدود مسؤولية مالك السفينة وفق الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار التلوث النفطي 1969 بأن يتم حساب (3) ملايين وحدة حسابية²²² للسفينة التي لا تزيد حمولتها عن 5000 طن وفي حال زيادة الحمولة عن ذلك يتم إضافة 420 وحدة حسابية عن كل وحدة حمولة كل طن من حمولة السفينة على ألا يتجاوز إجمالي التعويض (59.7) مليون وحدة حسابية.²²³

وقد حددت اتفاقية هامبورج حدود مسؤولية الناقل في حالة هلاك أو تلف البضاعة تُحسب بمبلغ 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أو (2,5) وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الموجود للبضاعة سواء في حالة الهلاك أو التلف أما في مسؤولية الناقل عن التأخير بمبلغ يعادل (2,5) من أجرة النقل المستحقة على البضائع المتأخرة على ألا يتجاوز مبلغ الدفع المستحق للناقل أجرة نقل البضائع وعند النقل بواسطة الحاويات أو الطرود أو وحدات شحن أخرى والمذكورة في سند الشحن بأنها معبأة وفق كل أداة لها.²²⁴ وبناءً عليه يُحسب كل طرد بشكل مستقل وفي حالة عدم ذكر ذلك في سند الشحن اعتبرت الحاوية أو الطرد الذي يحتوي على

220. ناصيف، الياس. (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها. (ص 117). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
221. الشرقاوي، الشهابي. (2015). المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية في القانون الإماراتي في ضوء القواعد العامة للمسؤولية. مجلة الفكر الشرطي. القيادة العامة لشرطة الشارقة. الإصدار 92. (ص. 176). حسب رأي الدكتور الشرقاوي فإنها تخضع للقواعد العامة القائمة على أساس الضرر الفعلي للمطالبة بالتعويض.

222. الوحدة الحسابية: هي حق سحب خاص حسب تعريف صندوق النقد الدولي ويتم تحويله إلى العملة الوطنية على أساس مقارنتها بحق السحب الخاص. حيث تعادل الوحدة الحسابية في هذه الحالة 65.5 مليون من الذهب بنقاوة ألفية قدرها 900.

223. المادة (5/1) من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار التلوث النفطي:

يحق لمالك السفينة الحد من مسؤوليته في ظل هذه الاتفاقية فيما يتعلق بأي حادث واحد بمبلغ إجمالي يحسب كما يلي:

(أ) 3 ملايين وحدة حسابية لسفينة لا تزيد عن 5000 وحدة حمولة،
(ب) لسفينة ذات حمولة تزيد عن ذلك: 420 وحدة حسابية لكل وحدة حمولة إضافية، بالإضافة إلى المقدار الوارد في الفقرة الفرعية (أ)؛

بشرط ألا يزيد مجموع هذا المقدار في أي حال عن 59,7 مليون وحدة حسابية.
224. سعدية، بن دومية. (2013). مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام. (ص 45). رسالة ماجستير. جامعة وهران. الجزائر.

شحنات أخرى طرداً واحداً ولقد أجازت الاتفاقية أن يتم الاتفاق بين الناقل والشاحن على زيادة مسؤولية الناقل.²²⁵

وفق اتفاقية فيينا فإن المسؤولية عن أي حادث نووي يقع على عاتق مشغل المفاعل الناقل للشحنة النووية وُحددت مسؤولية التعويض لمشغل المفاعل وفق اتفاقية فيينا 1997 بمبلغ 300 مليون وحدة سحب خاصة وبناءً على اتفاقية فيينا، يجوز للدولة إنقاص حدود مسؤولية مشغل المنشأة النووية عن مبلغ 300 مليون وحدة سحب خاص ولكن على الدولة التكفل بباقي مبلغ التعويض.²²⁶ وفي حال تجاوز التعويض هذا المبلغ فإنه يجب على الدولة التدخل لإكمال التعويض عن شركات التأمين وغالباً ما تتدخل الدول بعد عدم كفاية مبلغ التأمين لأضرار المفاعل النووي. مثلاً في حادث مفاعل فوكوشيما سنة 2011 قُدرت الأضرار بـ (7.8) ترليونيات ين ياباني.²²⁷

ميزت اتفاقية روتردام بين الحد القانوني لمسؤولية الناقل في حالة الهلاك والتلف وبين حالة التأخير، حيث تحسب حدود مسؤولية الناقل عن هلاك وتلف البضائع عن كل رزمة أو وحدة شحن بمبلغ 875 وحدة سحب خاص أو (3) وحدات سحب خاص لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع المتنازع بشأنها، يؤخذ بأيهما يكون أكثر.²²⁸ أما في حالة التأخير فتكون حدود

225. ناصيف، الياس. (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها. (ص. 297). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
226. المستريحي، علاء. (2016). الطبعة القانونية لمسؤولية المشغل عن أضرار الحادث النووي: دراسة مقارنة بين القانون الاماراتي واتفاقية فيينا. مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية. مجلد (13). (1-24).
المادة (5) من اتفاقية فيينا:
يجوز أن تقصر دولة المنشأة مسؤولية المشغل عن ال حادث نووية على مبلغ لا يقل عن:
(أ) اما 300 مليون وحدة من وحدات السحب الخاصة؛
(ب) واما 150 مليون وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة بشرط أن توفر هذه الدولة -فيما يتجاوز هذا المبلغ وحتى حد أقصى لا يقل عن 300 مليون وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة- أموالاً عامة لتعويض الأضرار النووية؛
(ج) واما مبلغ انتقالي لا يقل عن 100 مليون وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة لمدة أقصاها 15 سنة من تاريخ بدء نفاذ هذا البروتوكول، فيما يتعلق بالحادث النووية التي تقع في غضون هذه المدة . ويجوز تحديد مبلغ أقل من 100 مليون وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة، بشرط أن تتيج تلك الدولة أموالاً عامة للتعويض عن الأضرار النووية تسد الفارق بين ذلك المبلغ الأقل والـ 100 مليون.
227. مهدي، جمال. (2015). النظام القانوني الدولي لحماية البيئة من الأضرار الناجمة عن الأسلحة النووية. (ص. 18). الطبعة الأولى.
الجيزة. مصر. مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع.
228. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعمود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا. (2009). فيينا: لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي.

المادة (59) / 1 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعمود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا:
تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية محدودة بما يبلغه 875 وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو 3 وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هي موضوع المطالبة أو النزاع، أي المبلغين كان أكبر، إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأدرجها في تفاصيل العقد، أو عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المنصوص عليه في هذه المادة .

مسؤولية الناقل بالنسبة للأضرار الناتجة عن التأخير مبلغاً يعادل ضعفي ونصف مبلغ أجرة النقل عن البضائع المتأخرة.²²⁹

وفُرقّت اتفاقية HNS في وضع حدٍّ لمسؤولية الناقل البحري وفقاً لحالة البضاعة من حيث النقل هل هي سائبة أم في عبوات. ففي حالة نقل المواد الخطرة بشكل سائب وحدثت الأضرار فيكون حساب التعويض بـ (10) ملايين وحدة حسابية²³⁰ لسفينة لا تتجاوز حمولتها 2000 طن، أما بالنسبة للسفن التي تزيد حمولتها على 2000 طن يُضاف إلى مبلغ الـ (10) ملايين وحدة حسابية عن كل طن إضافي بعد 2000 طن وفق الآتي: 1500 وحدة حسابية لكل طن من 2001 إلى 50000 طن، و360 وحدة حسابية لكل طن يزيد على 50000 طن، ولا يجوز أن يزيد المبلغ الإجمالي في جميع الأحوال على 100 مليون وحدة حسابية. أما في حالة نقل مواد خطرة في عبوات يكون حساب التعويض:²³¹

11.5 مليون وحدة حسابية لسفينة لا تتجاوز حمولتها 2000 طن للسفن التي تزيد حمولتها على 2000 طن يُضاف إلى مبلغ الـ (11.5) مليون وحدة حسابية عن كل طن إضافي بعد 2000 طن وفق الآتي: 172 وحدة حسابية لكل طن من 2001 إلى 50000 طن، و414 وحدة حسابية لكل طن يزيد عن 50000 طن، على ألا يزيد المبلغ الإجمالي في جميع الأحوال عن 11.5 مليون وحدة حسابية.

كما حدد القانون الإماراتي والإنجليزي حدوداً لمسؤولية الناقل وفقاً للمسؤولية في حالة الإضرار وفي حالة المسؤولية التقصيرية والعقدية.

229. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا. (2009). فيينا: لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي. المادة (59) / 1 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا: رهنا بأحكام الفقرة 2 من المادة 61، بحسب، وفقا للمادة 22، التعويض عن هلاك البضائع أو تلفها الناجم عن التأخر، وتكون المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر محدودة بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة. ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه بمقتضى هذه المادة والفقرة 1 من المادة 59 الحد الذي يقرر بمقتضى الفقرة 1 من المادة 59 في حالة الهلاك الكلي للبضائع المعنية.

230. المادة 9/9/أ من اتفاقية المواد الخطرة والضارة HNS 2010: تحول المبالغ المذكورة 1 إلى العملة الوطنية وفقا لقيمة تلك العملة بالنسبة إلى حق السحب الخاص في تاريخ إنشاء الصندوق المشار إليه في الفقرة 3 وتحتسب العملة الوطنية بما يعادلها من حق السحب الخاص لدولة عضوة في صندوق النقد الدولي بموجب طريقة التثمين التي يطبقها صندوق النقد الدولي على عملياته ومعاملاته في التاريخ المعني. اما قيمة العملة الوطنية بما يعادلها من حق السحب الخاص لدولة طرف ليست عضوا في صندوق النقد الدولي فتحتسب بطريقة تحددها تلك الدولة الطرف.

231. المادة 1/9/ب من اتفاقية المواد الخطرة والضارة HNS 2010.

فوفق المادة 141 من القانون التجاري البحري الإماراتي، فإن حدود مسؤولية الناقل عن المسؤولية الإضرار تكون في حالة الأضرار المادية دون البدنية بمبلغ 250 درهماً عن كل طن من حمولة السفينة، أما في حال الأضرار البدنية فقط بمبلغ 500 درهم عن كل طن من حمولة السفينة.

على أن يحدد التعويض عن الأضرار البدنية والمادية معاً بمبلغ 750 درهماً عن كل طن من حمولة السفينة بواقع 500 درهم للأضرار البدنية و250 درهماً للأضرار المادية.²³²

أما حدود مسؤولية الناقل عن هلاك وتلف البضائع والتأخير وفق المشرع الإماراتي في المسؤولية العقدية كما جاء في المادة (276) من القانون التجاري البحري:

حيث يحسب مبلغ لا يتجاوز (10,000) درهم عن كل طرد أو وحدة، ويتم حساب 30 درهماً عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة ويُحسب منها أكبر الحدين. وفي حال شحن الطرود أو الوحدات في حاوية يتم اعتبارها طرداً إلا إذا ذُكرت في سند الشحن بالتفاصيل. وتزيد مسؤولية الناقل عن قيمة البضاعة المقدمة بسند يبين قيمتها من الشاحن إلى الناقل ولا يمكن له الاحتجاج بالتحديد القانوني في هذه الحالة. وكما يجوز الاتفاق على زيادة حد المسؤولية للناقل إلى أكثر من حدود المسؤولية القانونية المحددة.²³³

232. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981- المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ. المادة 141:

1- يكون تحديد مسؤولية المالك بالكيفية والقدر الآتيين:

أ- بمبلغ قدره 250 (مائتان وخمسون) درهماً عن كل طن من حمولة السفينة إذا لم ينتج عن الحادث أضرار مادية.
ب- بمبلغ قدره 500 (خمسمائة) درهم عن كل طن من حمولة السفينة إذا لم ينتج عن الحادث أضرار بدنية.
ج- بمبلغ قدره 750 (سبعمائة وخمسون) درهماً عن كل طن من حمولة السفينة إذا نتج عن الحادث أضرار مادية وأضرار بدنية معاً. ويخصص من المبلغ المذكور 500 درهم عن كل طن للتعويض عن الأضرار البدنية و250 درهم عن كل طن للتعويض عن الأضرار المادية فإذا لم يكف المبلغ المخصص للأضرار البدنية للوفاء بها كاملة اشترك الباقي منها مع ديون الأضرار المادية في المبالغ المخصصة للتعويض عن هذه الأضرار الأخيرة.

2- وإذا قام مالك السفينة قبل توزيع المبالغ المخصصة للتعويض بالوفاء بأحد الديون المذكورة في المادة 138 جاز له أن يحل محل الدائن في التوزيع بقدر المبلغ الذي وفاه.

3- ويجوز للمحكمة الاحتفاظ مؤقتاً بجزء من المبالغ المخصصة للتعويض للوفاء بالديون التي لم يتقدم أصحابها للمطالبة بها.

233. المادة (276) من القانون التجاري البحري الإماراتي:

1- تحدد مسؤولية الناقل في جميع الأحوال عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع بما لا يجاوز عشرة آلاف درهم عن كل طرد أو وحدة اتخذت أساساً في حساب الأجرة أو بما لا يجاوز ثلاثين درهماً عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة ويؤخذ بالأعلى من الحدين.
2- وإذا جمعت الطرود أو الوحدات في صناديق أو أوعية أو غيرها من الحاويات وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية اعتبر كل منها طرداً أو وحدة فيما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسؤولية فإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلك أو تلفت اعتبرت في ذاتها طرداً أو وحدة مستقلة.

أما بالنسبة لحدود مسؤولية الناقل عن نقل المواد النووية والتي تكون في حدود مسؤولية مشغل المنشأة النووية كما نص عليها قانون المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية رقم 4 لسنة 2012 بألا تزيد على 450 مليون وحدة حساب ولا تقل عن 5 ملايين وحدة حساب وفق نص المادة 5 من القانون.²³⁴ ولكن في حال تجاوز التعويض حدود مسؤولية المشغل النووي أو ناقل المواد النووية عن 450 مليون وحدة حساب بأن استنفد المشغل كامل التغطية التأمينية أو الضمان المالي ولم تتوافر أي تغطية مالية أخرى تتدخل الدولة وتكمل باقي التعويض بأن تحل محل المشغل في الالتزام بتعويض المتضررين.²³⁵

وتطبيقاً لمبدأ التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري وفق قضية قام شاحن برفع قضية وقوع ضرر في شحنة أثناء نقلها على الناقل وقد جاء قرار القاضي بالتعويض وفقاً للتحديد القانوني حسب المادة (276) من القانون البحري الإماراتي بأن التحديد القانوني عن هلاك أو تلف البضاعة في حالة عدم تحديد جنسها وقيمتها في سند الشحن لا يتجاوز عشرة آلاف درهم عن كل طرد أو وحدة ولا يتجاوز ثلاثين درهماً عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة وقد طعنت الشركة على الحكم كون الناقل لم يطالب بهذا التحديد وسكت عنه وردت محكمة النقض بأن هذا التحديد من النظام العام وعلى المحكمة الأخذ به في حالة توفره.²³⁶

3- ولا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضائع وقيمتها وما يعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن، ويعتبر البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع ويجوز للناقل إثبات عكسها.

4- ويجوز باتفاق خاص بين الشاحن والناقل أو من ينوب عنه تعيين حد أقصى لمسؤولية الناقل يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه المادة بشرط أن لا يقل عنه.

5- وفي جميع الأحوال لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن تتعلق بطبيعة البضائع أو قيمتها.

234. المادة (5) من رقم (4) لسنة 2012 في شأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية:

1- لا يجوز أن تتجاوز مسؤولية المشغل عن تعويض الأضرار النووية عن كل حادثة نووية واحدة مبلغ 450 مليون وحدة حقوق سحب خاصة. 2- للهيئة أن تقرر حداً أدنى لمسؤولية المشغل عن تعويض الأضرار النووية والمشار إليه في الفقرة (1) من هذه المادة بالنسبة للمنشآت النووية المكونة من المفاعلات لأغراض الأبحاث ومفاعلات الطاقة المنخفضة والمنشآت التي تعالج أو تخزن المواد النووية، وذلك مراعاة لطبيعة المنشأة النووية أو المواد النووية المعنية والعواقب المحتمل أن تسفر عنها حادثة تقع بسببها، شريطة أن لا يقل مبلغ التعويض المحدد على هذا النحو في أي حال من الأحوال عن خمسة ملايين وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة، على أن تتكفل الدولة بتغطية الفارق بين الحد الأدنى الذي تحدده الهيئة وفقاً لهذه الفقرة والحد الأعلى للمسؤولية المنصوص عليه في الفقرة (1) من هذه المادة.

235. الشراقي، الشهابي. (2015). *المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية في القانون الإماراتي في ضوء القواعد العامة للمسؤولية*. مجلة الفكر الشرطي. القيادة العامة لشرطة الشارقة. الإصدار 92. (ص. 10).

236. طعن 93/164. جلسة 1993/12/25. إسماعيل، محمد. *قضاء النقل البحري*. (ص. 155).

ولقد أباح القانون الإنجليزي لمالك السفينة تحديد مسؤوليته عن حادث تسرب النفط وفق حدود المسؤولية في الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي.²³⁷ بحيث يكون الحق في تحديد المسؤولية بعد وقوع الحادث بطلب يُقدم إلى المحكمة حيث تقدر المحكمة استحقاق التحديد من عدمه كما في حال وجود سبب يبطل التحديد كتعمد المالك التسبب في الأضرار ويتوجب تقديم المبلغ إلى المحكمة خلال وقت محدد للدعوى وإلا فلن تقبل المحكمة بمبدأ التحديد والوقت المحدد هو قبل اتخاذ أي إجراء في الدعوى.²³⁸

أما بالنسبة عن حدود مسؤولية مالك السفينة عن المطالبات البحرية العقدية، فيحسب عن السفينة التي تقل حمولتها عن 500 طن، يحسب بـ 333000 وحدة حسابية، وفي حالة زيادة حمولة السفينة عن 500 طن، يتم فيكون من 501 – 3000 طن بأن يحسب 500 وحدة حسابية

237. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 157 Limitation of liability under section 153.

- (1) Where, as a result of any occurrence, the owner of a ship incurs liability under section 153 by reason of a discharge or escape or by reason of any relevant threat of contamination, then (subject to subsection (3) below)—
- (a) he may limit that liability in accordance with the provisions of this Chapter, and
- (b) if he does so, his liability (being the aggregate of his liabilities under section 153 resulting from the occurrence) shall not exceed the relevant amount.
- (2) In subsection (1) above, "the relevant amount" means—
- (a) in relation to a ship not exceeding 5,000 tons, three million special drawing rights;
- (b) in relation to a ship exceeding 5,000 tons, three million special drawing rights together with an additional 420 special drawing rights for each ton of its tonnage in excess of 5,000 tons up to a maximum amount of 59.7 million special drawing rights; but the Secretary of State may by order make such amendments of paragraphs (a) and (b) above as appear to him to be appropriate for the purpose of giving effect to the entry into force of any amendment of the limits of liability laid down in paragraph 1 of Article V of the Liability Convention.
- (3) Subsection (1) above shall not apply in a case where it is proved that the discharge or escape, or (as the case may be) the relevant threat of contamination, resulted from anything done or omitted to be done by the owner either with intent to cause any such damage or cost as is mentioned in section 153 or recklessly and in the knowledge that any such damage or cost would probably result.
- (4) For the purposes of this section a ship's tonnage shall be its gross tonnage calculated in such manner as may be prescribed by an order made by the Secretary of State.
- (5) Any such order shall, so far as it appears to the Secretary of State to be practicable, give effect to the regulations in Annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.

238. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 159/1

Where the court has found that a person who has incurred a liability under section 153 is entitled to limit that liability to any amount and he has paid into court a sum not less than that amount—

- (a) the court shall order the release of any ship or other property arrested in connection with a claim in respect of that liability or any security given to prevent or obtain release from such an arrest; and
- (b) no judgment or decree for any such claim shall be enforced, except so far as it is for costs (or, in Scotland, expenses); if the sum paid into court, or such part thereof as corresponds to the claim, will be actually available to the claimant or would have been available to him if the proper steps in the proceedings under section 158 had been taken.

ومن 3001 – 30000 طن يحسب بـ 330 وحدة حسابية، ومن 30001 – 70000 طن يحسب بـ 250 وحدة حسابية ولكل طن يزيد على 70000 طن يكون 167 وحدة حسابية.

بالنسبة لحدود مسؤولية الناقل التقصيرية عن خسائر الأرواح والإصابات تحسب بمليون وحدة حساب للسفينة التي لا تتجاوز حمولتها 2000 طن، وفي حالة زيادة الحمولة يتم حساب - إضافة إلى المليون- من: 2001 إلى 30000 طن تحسب 800 وحدة، ومن 30001 إلى 70000 تحسب 600 وحدة.

أما حدود مسؤولية الناقل التقصيرية عن المطالبات الأخرى غير الوفاة والإصابة فتكون كالآتي: يحسب مليون وحدة حساب لسفينة لا تتجاوز حمولتها 2000 طن وفي حال تجاوز ذلك - إضافة إلى المليون وحدة حساب- من 2001 إلى 30000 طن تحسب 400 وحدة حساب، ومن 30001 إلى 70000 طن تحسب 300 وحدة حساب ويتم حساب الزائد فوق 70 ألف طن بـ 200 وحدة حساب.²³⁹

المطلب الثاني: ضمانات التعويض عن أضرار نقل البضائع الخطرة

إن الأضرار التي قد تحدثها البضائع المنقولة بواسطة البحر قد تصبح مدمرة وقد تمتد خسائرها إلى البحر وقد تصل إلى عدة دول وذلك نظراً لخصائص البحر فلا توجد أي حدود تستطيع إيقاف الأضرار البحرية، وتزداد مخاطر الأضرار في حال نقل البضائع الخطرة التي قد

239. British Merchant Shipping. Act. 1995.

CHAPTER II/ ARTICLE 6: The limits of liability for claims other than those mentioned in Article 7, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:

(a) in respect of claims for loss of life or personal injury,
 (i) 2 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons,
 (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):
 for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 800 Units of Account;
 for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 600 Units of Account; and
 for each ton in excess of 70,000 tons, 400 Units of Account,
 (b) in respect of any other claims,
 (i) 1 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons,
 (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof the following amount in addition to that mentioned in (i):
 for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 400 Units of Account;
 for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 300 Units of Account; and
 for each ton in excess of 70,000 tons, 200 Units of Account.

تحتوي على مركبات كيميائية أو نووية أو متفجرات، وخاصة أن التعويض عن أضرارها يُقدر بالمليارات في الوقت الحالي، ومع وجود عقود التأمين البحرية لم تكتفِ الدول بهذه العقود؛ وذلك لضمان الحصول على أكبر قدر من التعويض العادل للأشخاص المتضررين وعليه قامت فكرة صناديق التعويض عن نقل البضائع الخطرة ونقل الزيت.

الفرع الأول: صناديق التعويض عن نقل البضائع الخطرة

قامت صناديق التعويض لتخفيف العبء الثقيل الذي يترتب على نقل كميات ضخمة من البضائع الخطرة، والذي معه يصعب على الناقل فعلياً تعويض وجبر الضرر، فقد تقدر التعويضات بالملايين، وعليه قامت فكرة إنشاء صناديق التعويض، وأهمها الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لسنة 1971 وعام 1992 والصندوق الدولي للمواد الخطرة والضرارة (HNS)، ويطبق القانون الإنجليزي في شأن نقل المواد الخطرة والضرارة الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن أضرار نقل المواد الخطرة والضرارة بحراً والمعروفة باتفاقية (HNS) لسنة 1996 والمشاركات في صندوق التعويض عن نقل المواد الخطرة.²⁴⁰ وبناءً عليه فسوف نتناول مسؤولية كل صندوق.

أولاً: الصندوق الدولي للمواد الخطرة والضرارة (HNS)

يتشكل صندوق المواد الخطرة والضرارة HNS من أمانة عامة يرأسها مدير، ويتم انتخاب المدير من الجمعية العامة للصندوق الذي يضم جميع أعضاء الدول الأطراف في الاتفاقية. تقدمت المملكة المتحدة باقتراح إنشاء المستوى الثاني من التعويض في حال تجاوز المستوى الأول حدود مسؤولية مالك السفينة وشركة التأمين وذلك بإنشاء صندوق التعويض الخاص ب(HNS).

240. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (p. 148). Istanbul: Springer.

ويوجد في لندن حوالي (70%) من جمعيات ونوادي حماية ملاك السفن والتعويض.²⁴¹ حيث تُدفع اشتراكات صندوق (HNS) وتُفرض لدى الدول الأعضاء في الاتفاقية على كل شخص يستورد كمية من الزيوت تزيد على 150,000 طن إلى تلك الدولة حسب الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971. أو أي شخص يستورد في دولة عضو أكثر من 20,000 طن من الزيوت حسب الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لسنة 1973. وكذلك أي شخص يستورد في دولة عضو أكثر من 20,000 طن من الغاز المسال.

وعلى كل دولة عضو تقديم بيانات الأشخاص الذين تنطبق عليهم شروط الدفع وإلزامهم بذلك. ويُطبق نظام الصندوق وشروطه على سفن الدول المصادقة على الاتفاقية المدنية التي تنقل الزيت ويُستثنى من ذلك السفن الحربية وسفن الدول المخصصة لأغراض غير تجارية أما السفن التجارية فتشملها الاتفاقية.

حيث يقوم الصندوق بدفع التعويضات لأي شخص يلحق به عجز أو ضرر وذلك في حالة عدم قيام مسؤولية عن أضرار نقل المواد الخطرة والضرارة بسبب الإعفاء أو عدم معرفة المتسبب، أو عجز المسؤول مالياً عن الوفاء بالتعويض أو بجزء منه.

أو كانت التعويضات تفوق حدود مسؤولية المالك. ومن الاعمال التي يقوم بها الصندوق النظر في المطالبات المرفوعة ضده.²⁴² ويستخدم الصندوق لخبراته -بناءً على طلب دولة طرف- في مساعدة الدولة للحصول ما تحتاجه من العاملين والأدوات والخدمات التي تعمل على اتخاذ التدابير الوقائية لتخفيف الأضرار الناشئة عن المواد الخطرة، وتوفير تسهيلات ائتمانية لفرض اتخاذ التدابير الوقائية.

241. Schuda, Robert. (3-1-1992). The international maritime organization and the draft convention with the carriage of hazardous and noxious substances by sea. Master Thesis. University of Miami Law School. Miami. USA.

242. المادة 15 من اتفاقية المواد الخطرة والضرارة HNS 2010.

ويعفى الصندوق من التعويض في حالة عجز طالب التعويض عن إثبات أن الأضرار ناتجة عن سفينة أو أكثر. أو كان وقوع الضرر بسبب إهمال الشخص المتضرر، أو بسبب أعمال الحرب أو القتل أو التمرد أو تسرب المواد من سفن حربية أو مملوكة للحكومة في غرض غير تجاري.²⁴³ بالسبة لإقصى حد يمكن أن يتدخل صندوق التعويض (HNS) لدفعه مقابل الأضرار، هو 250 مليون وحدة حسابية.²⁴⁴

ثانياً: الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لسنة 1971 وبرتوكله لسنة 1992

نتيجة لمعاهدة 1969 أنشئ في بروكسل بتاريخ 18/12/1971 صندوق دولي مختص بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالمحروقات، وقد سُمي بالمعاهدة الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالمحروقات سنة 1971، يتألف الصندوق من: جمعية تتألف من جميع الدول الأعضاء في الصندوق وهناك لجنة تنفيذية منتخبة من الجمعية عدد أعضائها لا يقل عن سبع دول ولا يزيد على (15) دولة سكرتارية يمثلها مدير وهو الموظف الأعلى في الصندوق تمويل الصندوق يتم عبر أعضاء الصندوق.

وفقاً للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي فإن الدول الأعضاء تكون ملزمة عبر الأشخاص بدفع اشتراكات الصندوق، وذلك عن طريق الأشخاص المستوردين لكميات زيت الوقود أو الزيت الخام التي تزيد عن 150,000 طن سنوياً، الذي يتم نقله بحراً وتسليمه إلى موانئ الدولة أو إحدى منشآتها القائمة أو الطرفية بالمساهمة في الصندوق.²⁴⁵ وعلى الدولة المتعاقدة التدخل بتزويد الصندوق بالمعلومات عن اسم كل شخص وعنوانه استقبل في الدولة المتعاقدة شحنات من الزيوت التي يشملها الصندوق وكميتها. ونتيجة لذلك تلزم الدولة المتعاقدة عبر تشريعاتها الداخلية الأشخاص بالمساهمة في الصندوق وخاصة في حالة تطابق شروط

243. المادة 3/14 من اتفاقية المواد الخطرة والضرارة HNS 2010.

244. المادة 5/14 من اتفاقية المواد الخطرة والضرارة HNS 2010.

245. الفقي، محمد. (2002). المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات. (ص. 431). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

الصندوق مع أعمال هذه الشركات من نوع الزيوت والكمية. وفي حال تخلف الشخص المستورد للزيوت عن سداد الحصة الواجبة عليها في الصندوق لمدة تزيد على ثلاثة أشهر من استحقاق الدفع، جاز لمدير الصندوق إقامة دعوى على الشركة والمطالبة بالرسوم مع الفوائد.²⁴⁶ وإذا لم تقم الدولة بواجباتها في إلزام الأشخاص بدفع المساهمة المالية وأدى ذلك لخسارة الصندوق، له المطالبة بالتعويض.²⁴⁷

وتطبق الاتفاقية على الأضرار التي يسببها التلوث في إقليم الدول المتعاقدة، وحتى حدود 200 ميل من المنطقة الاقتصادية الخالصة المعترف بها وعلى الإجراءات الوقائية المتخذة لتقليل أضرار التلوث.²⁴⁸ ويشمل الصندوق السفن التجارية فقط التي تنقل النفط ولا تشمل السفن الحربية والسفن غير التجارية المملوكة للدولة.

ويتدخل الصندوق في حالة تعذر على الشخص المتضرر الحصول على التعويض بسبب شروط اتفاقية المسؤولية والمقصود بها حالات الإعفاء من المسؤولية وفق اتفاقية 1969، وإذا عجز المسؤول عن الضرر عن الوفاء بالتعويض سواء كاملاً أو جزئياً أو كانت الأضرار تفوق مسؤولية المالك المحددة بموجب اتفاقية 1969.

ويعفى الصندوق من دفع التعويض، إذا كانت الأضرار ناتجة عن أعمال الحرب أو القتال أو الحروب الأهلية، أو التمرد أو الأضرار الناتجة من تسرب النفط من سفينة حربية أو تملكها

246. الفقي. المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات. (ص. 415). المرجع ذاته.

247. الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي. (1998). لندن. منشورات المنظمة البحرية الدولية.

المادة (15) /4/ من الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي: عندما لا تفي دولة متعاقدة بالتزاماتها بتقديم المعلومات المشار إليها في الفقرة 2 إلى المدير ويسفر ذلك عن خسارة مالية للصندوق، فإن تلك الدولة المتعاقدة تتحمل مسؤولية تعويض هذه الخسارة للصندوق. ويجوز للجمعية، بناء على توصية المدير، أن تقرر ما إذا كان على الدولة المتعاقدة دفع هذا التعويض.

248. المادة (3) من الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي:

تنطبق هذه الاتفاقية حصراً على ما يلي:

(أ) أضرار التلوث الواقعة:

1- في إقليم دولة متعاقدة، بما في ذلك بحرها الإقليمي، و

2- في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة، منشأة وفقاً للقانون الدولي، أو، إذا لم تكن الدولة المتعاقدة قد أنشأت مثل هذه المنطقة، في منطقة وراء البحر الإقليمي لتلك الدولة وبحداته على أن تحددها الدولة المذكورة وفقاً للقانون الدولي وبشرط ألا تمتد إلى أبعد 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس عندها عرض بحرها الإقليمي،

(ب) التدابير الوقائية، أينما تتخذ، لتفادي هذه الأضرار أو تقليلها إلى الحد الأدنى.

الدولة. أو إذا أثبت أن الضرر ناتج عن عمل أحدثه المتضرر، أو بسبب إهماله، أو إذا كانت السفينة المسببة للضرر مجهولة.²⁴⁹

أما عن حدود مسؤولية صندوق التعويض فإنها لا تتعدى 135 مليون وحدة سحب خاص عن حادث واحد، ويمكن زيادة حدود التعويض إلى 200 مليون وحدة سحب خاص في حال كان الحادث بين ثلاث أطراف، شرط أن يكون مجموع إستيرادهم للزيت تزيد عن 600 مليون طن أو أكثر.²⁵⁰

وتطبيقاً لذلك أقام مالك سفينة دعوى على شركة ومؤسسة مطالباً إياهما بأن يؤديا بالتضامن ما قام بدفعه من تعويضات جرّاء تسرب نفط، حيث كانت قاطرة مملوكة للمدعى عليهم تقوم بقطر صندل مملوك للمدعي مُعَبَّأ بحوالي 300 طن من النفط، وحدث انقلاب للصندل أدّى إلى تسرب النفط بطول 12 كلم وعرض 100 متر وذلك في إمارة عجمان، وأخطر المدعي - بوصفه مالكا للصندل ووفقاً لصندوق التعويضات الخاص بتسرب النفط لسنة 1971- بدفع تكاليف التعويضات والإجراءات الوقائية بما يصل إلى حوالي 5,595,000 درهم. واستند المدعي في دعواه إلى أنه وفقاً للصندوق ومعاهدة 1969 فإن المسؤولية تقع بشكل كامل ومطلق على مالك السفينة، ولمالك السفينة الرجوع بعد ذلك للحلول محل المتضررين والحاصلين على التعويض في

249. الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي. (1998). لندن. منشورات المنظمة البحرية الدولية.

المادة (4) من الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي:

لا يتحمل الصندوق أي التزام بموجب الفقرة السابقة في حال الاتي:

أ- إذا ما أثبت أن أضرار التلوث ناجمة عن عمل من أعمال الحرب أو القتال أو الحرب الأهلية أو التمرد أو بفعل الزيت المتسرب أو المصرف من سفينة حربية أو سفينة أخرى تملكها أو تشغلها دولة ما والمستخدمه وقت وقوع الحادث في الخدمات حكومية غير تجارية.

ب- إذا عجز المطالب عن إثبات أن الأضرار ناجمة عن حادث شاركت فيه سفينة أو أكثر.

ج- وإذا ما ثبت الصندوق أن اضرار التلوث ناجمة كلياً أو جزئياً عن فعل أو احجام مرتكب بنية احداث ضرر من قبل الشخص المعاني من الضرر أو بسبب اهمال ذلك الشخص، فإن الصندوق يمكن أن يعفى كلياً أو جزئياً من مسؤوليته في دفع تعويض الى ذلك الشخص. وفي أي حال فإن الصندوق يعفى ضمن الحدود التي كان يمكن أن يعفى مالك السفينة فيها بمقتضى الفقرة 3 من المادة الثالثة لاتفاقية المسؤولية لعام 1992م.

على أنه لا يجوز أن يكون هناك اعفاء للصندوق فيما يتعلق بالتدابير الوقائية.

250. المادة (6) من الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي:

أ- وما لم ينص على خلاف ذلك في الفقرتين الفرعيتين ب و ج من هذه الفقرة، فإن المبلغ الاجمالي للتعويض القابل للسداد من جانب الصندوق في ظل هذه المادة سيكون بالنسبة لأي حادث واحد، محدوداً، بحيث لا يزيد المقدار الكلي لهذا المبلغ ومقدار التعويض المسدد فعلاً وفقاً لاتفاقية المسؤولية لعام 1992م. عن اضرار للتلوث واقعة في نطاق تطبيق هذه الاتفاقية حسب التعريف الوارد في المادة 3، عن 135 مليون وحدة حسابية.

ب- وما لم ينص على خلاف ذلك في الفقرة الفرعية ج ، لا يجوز أن يتجاوز المبلغ الاجمالي للتعويض القابل للسداد من جانب الصندوق في ظل هذه المادة عن اضرار للتلوث ناجمة عن ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي ، وحتمي ، وقاهر ، عن 135 مليون وحدة حسابية.

ج- يكون الحد الأقصى لمبلغ التعويض المشار اليه في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) 200 مليون وحدة حسابية فيما يتعلق بأي حادث يقع خلال أية فترة يكون هناك فيها ثلاثة أطراف في هذه الاتفاقية تبلغ الكمية الاجمالية لزيوت المساهمة المتعلقة بها والتي يتلقاها اشخاص في اقاليم هذه الاطراف ، خلال السنة التقويمية السابقة ، 600 مليون طن أو أكثر.

مطالبة المتسبب بالحادث، وعليه حكمت المحكمة بتعويض المالك بمبلغ حوالي 4,500,000 درهم.²⁵¹

وفي قضية أخرى تعرضت سفينة يابانية تدعى (KASUGA.MAUR) إلى الغرق وكانت تحمل (1100) طن من الوقود الثقيل قرب السواحل اليابانية على عمق (270) متراً، تقدم بعض الأطراف بطلب إجراء مراقبة بواسطة الفيديو للسفينة، فرفض الصندوق الخاص بالتعويض من المعاهدة ودفع ذلك بحجة أن ذلك لا يدخل في نطاق المعاهدة.²⁵²

الفرع الثاني: ضمانات التأمين وخطابات الضمان

هناك عدة عوامل يجب توفرها حتى تضمن عملية نقل البضائع الخطرة، وقد لا يدخل في نطاق مسؤولية الصناديق التعويضية أو يتم إعفاؤها أو لا تكفي مبالغ الصناديق الخاصة بالتعويض لتغطية مسؤولية أضرار نقل البضائع الخطرة؛ ولذلك تلزم أغلب الصناديق والقانون الإماراتي والإنجليزي بضرورة توفير تأمين أو ضمان مالي آخر، وفي الغالب يُستخدم خطاب الضمان المالي في ذلك.

أولاً: التأمين على نقل البضائع الخطرة

لما كان النقل البحري يشكل نسبة 80% من حجم النقل على مستوى العالم للبضائع،²⁵³ وقد أسهم التأمين البحري في زيادة حركة التجارة العالمية وذلك من خلال توفير مظلة حماية خاصة عند نقل السفن للبضائع، والذي يؤدي إلى زيادة الواردات والصادرات، كما أنه يحمي رؤوس الأموال ويعود على شركات التأمين بالربح العالي. يمثل التأمين البحري الرافد الأكبر لشركات التأمين، ويعرف التأمين البحري منذ القدم في قانون رودس الخاص بالخسارة الجزئية

251. قضية 304/2004. جلسة 2006/1/14. حيدر، عيسى. قضاء النقل البحري- مجموعة القواعد القانونية والاحكام الصادرة من محكمة تمييز دبي منذ عام 1988 إلى عام 2007. دبي: مكتبة المستقبل. (ص. 456).

252. الفقي، محمد. (2002). المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات. (ص. 80). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

253. العريني، محمد. الفقي، محمد. (2011). القانون البحري والجوي. (ص. 9). بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

العامة قبل 2500 سنة قبل الميلاد.²⁵⁴ وظهر التأمين في الوقت الحالي في لندن في مقهى لويدز بأن عُرضت فكرة القرض البحري التي تقوم على فكرة إقراض صاحب السفينة ومالك البضاعة المنقولة قرصاً يساوي قيمة السفينة للناقل وقرصاً بقيمة البضاعة لمالك البضاعة مع فائدة ذات نسبة محددة يتم الاتفاق عليها وفي حال تعرّض السفينة والبضاعة للغرق فإن المقترض يُرجع أصل القرض.

وتُلزم معاهدة بروكسل الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن النووية لعام 1962 ملاك السفن بضرورة التأمين على السفينة، وإلا فلن يُسمح لها بالدخول إلى أقاليم الدول المتعاقدة على الاتفاقية. حيث قد تكون القيمة المكلفة للتأمين الإلزامي لتغطية مخاطر الأضرار التي قد تحدثها السفن وفقاً للاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار التلوث النفطي، والبروتوكول الخاص بها أو في اتفاقية HNS وخاصةً بإستغلال شركات التأمين بحاجة ملاك السفن الماسة للحصول على التأمين، بأن تقوم برفع أسعار تغطية مخاطر المسؤولية إلى حدّ تصل فيه أرباح تلك الشركات إلى مبالغ كبيرة، وفي مقابل حاجة الناقل إلى التأمين ليقوم بممارسة تجارته في النقل واستيفاء شروط الترخيص والملاحة بإبرام عقود تأمين بحرية وفقاً لطلب معاهدة 1969 والبروتوكول الخاص بها واتفاقية HNS والقانون الإماراتي والإنجليزي. قد يؤدي ذلك إلى رفع كلفة نقل البضائع المطلوب التأمين عليها حال نقلها وفقاً للشروط، مما يؤدي إلى زيادة أسعار البضائع المنقولة بواسطة تلك السفن، ولما كان الشاحن يرغب من وراء هذه البضائع في جني الأرباح فسيقوم بإضافة تكاليف النقل والتأمين على المستورد، وفي نهاية الأمر يضعها المستورد على المستهلك، مما يزيد من كلفة البضائع الحقيقية، ولكن هناك من يرى أن هذه النتيجة هي لتوخي أضرار تلك البضائع وتكاليف التدابير الوقائية لأضرارها الخطيرة على الإنسان والأموال

254. الطائي، عبدالمجيد. (2017). عقود التجارة البحرية والتأمين عليها وفق التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة. (ص. 17). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

والبيئة.²⁵⁵ وتُعرّف وثيقة التأمين بأنها: عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له بالدرجة المتفق عليها بينهما عن الخسائر البحرية والخسائر الناتجة عن المخاطرة البحرية.²⁵⁶ وحيث أن التأمين البحري ينقسم إلى:

التأمين على البضائع، التأمين على السفن، التأمين على أجرة الشحن، والتأمين على مسؤولية ملاك السفن.²⁵⁷

كما تصدر وثائق التأمين البحري الموحدة من اللويدز وتُسمى وثيقة (S.G)²⁵⁸ وأشهر الوثائق البحرية هي قواعد يورك أنتورب.²⁵⁹ وأكثر أنواع التأمين البحري انتشاراً هو عقد التأمين البحري على البضائع، يليه عقد التأمين البحري على هياكل السفن.²⁶⁰

وبما أن نقل البضائع عبر البحر يعد هو أكثر الوسائل الرئيسية المستخدمة في النقل، كما أن احتمالية تعرض هذه البضائع للمخاطر أكبر من الوسائل الأخرى، ونظراً لأهمية عقد التأمين فقد لجأ التجار من المستوردين والمصدرين إلى شركات التأمين مما أدى إلى توسع الأعمال التجارية وهو الأمر الذي وفر لهم الطمأنينة والاستمرار.²⁶¹

واستشعاراً من الدول لأهمية التأمين، فضلاً عن حرص التجار على اللجوء لشركات التأمين على أموالهم، فُرض التأمين الإلزامي على بعض السفن لغرض تحقيق العدالة العامة في

255. الفقي، محمد. (2002). المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات. (ص. 366). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

256. مختار، نبيل. (2009). التأمين البحري سفن- بضائع- نولون. (ص. 7). الإسكندرية: منشأة المعارف.

257. الطائي، عبدالمجيد. (2017). عقود التجارة البحرية والتأمين عليها وفق التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة. (ص. 124). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

258. إختصار لكلمة (ship and goods) والتي أنشأتها شركة اللويدز وهي شركة قديمة منذ أكثر من مئتين عام مقرها لندن. انظر أيضا مختار، نبيل. (2009). التأمين البحري سفن- بضائع- نولون. (ص. 2). الإسكندرية: منشأة المعارف.

259. قواعد أنتويرب نيويورك هي مبدأ البحري الذي ينص على أن جميع الأطراف المشاركة في مشروع البحر يجب أن تشترك بنفس النسبة أي الخسائر التي تنجم عن التضحيات التي أدخلت على البضائع لإنقاذ ما تبقى.

تم تأسيس قواعد أنتويرب نيويورك في عام 1890 وتم تعديله عدة مرات. يتم تضمين قواعد عامة في بوالص الشحن وعقود تأجير السفن ووثائق التأمين البحري. وبموجب القواعد، يجب أن تكون خطراً وشيكاً، يجب أن يكون هناك التخلي الطوعي عن جزء من البضائع السفن من أجل إنقاذ كله ومحاولة لتجنب خطر يجب أن تكون ناجحة. إذا هذه هي الحقيقة، ثم كل الأطراف المشاركة في المغامرة البحرية يجب أن يشترك نسبياً العبء المالي من الخسائر التي تكبدها إلى صاحب (ق) من أي البضائع التي تم التخلي عنها لإنقاذ السفينة.

المرجع ذاته، التأمين البحري سفن- بضائع- نولون. (ص. 174).

260. الطائي، عبدالمجيد. (2017). عقود التجارة البحرية والتأمين عليها وفق التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة. (ص. 170). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

261. خليل، أحمد. (2010). موسوعة التشريعات البحرية تأصيلها وفقها وقضاء التقنين البحري المصري. (ص. 113). الإسكندرية: المكتب الجامعي الحديث.

حق التعويض وتخفيف الأعباء على الدولة والناقل. ولا يُعد التأمين الإلزامي أمراً جديداً ولكنه نادر وقد عُرف في معاهدة مستغلي السفن الذرية لسنة 1962، حيث تُلزم بتقديم ضمان مالي والذي يكون عبارة عن وثيقة تأمين أو خطاب ضمان. وفي حال عدم كفاية مبلغ التأمين لتغطية التعويض يجب على الدولة المرخصة للسفينة ضمان ما بقي من التعويضات المستحقة على مستغل السفينة؛ وذلك حمايةً للمتضررين ولخطورة الحوادث الذرية، في حين أن الدول التي تستخدم سفناً ذرية لا تُلزم بالتأمين على اعتبار كفاية ائتمان الدولة.²⁶²

لا تتحقق العدالة حتى عند إثبات المسؤولية المدنية إذا كانت النتيجة النهائية لا يمكن تحقيقها وهي حصول المتضرر على تعويض، وخاصة أن الأضرار التي تحدثها البضائع الخطرة قد تكون كبيرة وقد لا يستطيع مالك السفينة وحده تحملها، ومن ثم يؤدي ذلك إلى خسارة مالك السفينة وخسارة المتضررين بعدم حصولهم على التعويض، ولذلك أُنْجِحت المعاهدة إلى ضرورة فرض التأمين الإجباري على السفن التي تقوم بنقل المواد ذات التأثير الخطير رغم وجود معارضة من الشركات الكبرى والدول التي تملك أساطيل السفن لفكرة فرض التأمين الإجباري لعدة أسباب، تتمثل في التكلفة العالية للتأمين الإلزامي والذي يقوم على ضعف فرصة الوقوف أمام شركة التأمين كطرف قوي، وعدم استيعاب شركات التأمين لكل هذه المخاطر ولجوءها إلى إعادة التأمين واختلاف القواعد القانونية من دولة لأخرى في الضمانات المقدمة من شركة التأمين.

ورد عليهم أنصار فكرة التأمين الإلزامي بأن تعويض المتضررين من حادثة التلوث يوفر ضماناً عادلاً، كما أن مساعدة مالك السفينة في توفير قيمة التعويض.²⁶³

ويتم تطبيق التأمين الإلزامي وفقاً لمعاهدة 1969 بأن فرضت المعاهدة على السفن التي تنقل المحروقات التي تزيد حمولة السفينة عن 2,000 طن، وبناءً عليه يكون نظام التأمين الإلزامي وفقاً للمعاهدة: على السفن المسجلة في إحدى الدول المتعاقدة، أما سفن الدول غير

262. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (p. 89). Istanbul: Springer.
263. الفقي، محمد. (2002). المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات. (ص 369). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

المتعاقدة فلا يسمح لها بدخول موانئ الدول الأعضاء في المعاهدة في حال عدم تقديم التأمين الإلزامي من دولها أو الضمان المالي، وأن يعادل مبلغ التأمين الذي يغطيه التأمين مبلغ تحديد المسؤولية لمالك السفينة ويتم تقييد هذا الضمان لدى سجلات السفينة. ويجب أن تكون السفينة حاملة للمحروقات في حالة سائبة، أي أن السفن التي تحمل المحروقات في براميل لا يشملها الالتزام ولا حاجة للتأمين إذا كانت السفينة تبحر وهي فارغة أو تحمل أقل من 2,000 طن، أو تحمل البضاعة في حالة غير سائبة.²⁶⁴ وعلى ربان السفينة الاحتفاظ بوثيقة التأمين أو الضمان المالي في السفينة وتقديمه في حال طلبه. وقد عهدت المعاهدة لكل دولة عضو في المعاهدة بحق الرقابة والتنفيذ للالتزام السفن بالتأمين الإلزامي، حيث إن على كل دولة عضو في المعاهدة التأكد من أن أي سفينة تشملها المعاهدة بالتأمين الإلزامي تحمل وثيقة التأمين وتحتوي على: بيانات السفينة ومالك السفينة ووثيقة التأمين والذي يجب أن ألا تقل صلاحية عن (3) أشهر ويكون هذا الالتزام واقعاً على سفن الدول الموقعة على المعاهدة والأخرى غير المصادقة عليها، حتى يُسمح لها بدخول موانئ الدول الأعضاء في المعاهدة.²⁶⁵ كما يتوجب إيداع نسخة من الوثيقة لدى السلطة المختصة لدولة علم السفينة. ووفقاً لإحكام الصندوق دولي للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي يجب على كل سفينة تنطبق عليها بنود الاتفاقية أن تكون حائزةً لتأمين، أو ضمان مالي آخر مثل كفالة من مصرف أو مؤسسة مالية ويتم اعتماد شهادة التأمين الإلزامي بالنسبة للسفن التابعة لدولة طرف في الاتفاقية في مكان تسجيل السفينة أما السفن الأجنبية، فيجب أن تحمل شهادة تأمين

264. الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي. (1998). لندن. منشورات المنظمة البحرية الدولية. المادة (7) من الاتفاقية:

1. يكون مالك السفينة المسجلة في دولة طرف والتي تتحمل أكثر من 2000 طن من الزيت السائب كبضاعة مطالباً بحيازة تأمين أو ضمان مالي آخر، مثل كفالة مصرفية أو شهادة ممنوحة من صندوق تعويض دولي، بالمبالغ المستخلصة بتطبيق حدود المسؤولية الموصوفة في الفقرة 1 من المادة الخامسة، وذلك لتغطية مسؤوليته عن اضرار التلوث في ظل هذه الاتفاقية

2. تمنح كل سفينة شهادة تثبت بأن هناك تأميناً وضمناً مالياً آخر قيد العمل وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية. وتمنح هذه الشهادة وتصدق من قبل السلطة المناسبة لدولة تسجيل السفينة بعد التثبت من تلبية متطلبات الفقرة 1 من هذه المادة. وتكون هذه الشهادة على شكل النموذج الملحق، ومن الواجب أن تتضمن التفاصيل التالية:

أ. اسم السفينة وميناء التسجيل
ب. اسم المالك ومكان العمل الرئيسي
ج. نوع الضمان
د. اسم ومكان العمل الرئيسي للمؤمن أو الشخص الآخر المقدم للضمان، وكذلك مكان العمل الذي أقيم فيه التأمين أو الضمان، حيثما كان ذلك مناسباً.

265. الفقي، محمد. (2002). المسؤولية والتعويض عن اضرار التلوث البحري بالمحروقات. (ص. 373). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

الإلزامي ويمكن اعتمادها من أي دولة من الدول الأعضاء في الاتفاقية، وإلا فلن يُسمح لها بدخول موانئ الدول الأطراف.²⁶⁶

كما يمنع القانون التجاري البحري الإماراتي أي سفينة وطنية كانت أم أجنبية من القيام بالملاحة في المناطق البحرية لدولة الإمارات ما لم تكن السفينة مؤمنة، ويجب على ملاك السفن الاحتفاظ بنسخة من عقد التأمين في السفينة، ويجب أن يظهر في نسخة العقد نوع التأمين وتاريخ انتهائه، وكذلك يُلزم القانون بأن تشترك السفن -الراغبة في الملاحة في إقليم الدولة البحري- في أحد نوادي الحماية والضمان والاحتفاظ بالمستند الذي يثبت ذلك وإلا مُنعت تلك السفن من الملاحة وتعرضت للحجز.²⁶⁷

وتمنع السلطة المختصة السفن الأجنبية والمحلية من الحصول على الترخيص بالملاحة في إقليم الدولة ما لم يكن قد جرى تأمين السفينة ضد المسؤولية المدنية لدى شركة تأمين وكذلك الاشتراك في أحد نوادي التأمين. وفي حالة نقل المواد النووية وفق القانون رقم 4 لسنة 2012 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، يتوجب الالتزام بوجود ضمان مالي سواء بالتأمين أو ضمان بنكي آخر والذي يتعهد بتوفيره مشغل المنشأة النووية كأحد شروط نقل المواد النووية في إحدى وسائل النقل بموافقة المشغل.²⁶⁸ ولا يمكن إلزام شركة التأمين بالأضرار الناتجة عن

266. الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي. (1998). لندن. منشورات المنظمة البحرية الدولية. المادة (12/7) من الاتفاقية:

وفي حال عدم المحافظة على تأمين أو ضمان مالي آخر فيما يتصل بسفينة تملكها دولة متعاقدة، فإن أحكام هذه المادة المتعلقة بذلك لن تنطبق على مثل هذه السفينة، إلا أن على السفينة أن تحمل شهادة صادرة عن السلطات المناسبة في دولة تسجيل السفينة تنص على أن السفينة مملوكة من قبل تلك الدولة وأن مسؤوليتها مغطاة ضمن الحدود الموصوفة في الفقرة 1 من المادة الخامسة. ومن الواجب أن تكون هذه الشهادة، قدر الإمكان، على نسق النموذج المحدد في الفقرة 2 من هذه المادة

267. قرار رئيس مجلس إدارة الهيئة الوطنية للمواصلات رقم 30. صادر 2014/5/19.

المادة (9): يحظر على السفن الأجنبية العمل في المناطق البحرية للدولة إلا كانت تحمل ترخيصاً بالملاحة ساري المفعول صادر من الهيئة ويمنح الترخيص 1- بناء على طلب يقدم للإدارة من مالك السفينة أو من وكيلها الملاحي في الدولة مرفقاً به جميع الشهادات والوثائق والمستندات التي تحددها الهيئة.

تقوم الهيئة بأعداد نموذج طلب الترخيص للسفن الأجنبية بحيث يشتمل الطلب على البيانات الآتية:

ومنها: اسم شركة التأمين ونوع التأمين الصادر للسفينة وتاريخ انتهائه.

اسم نادي الحماية والضمان P&I CLUB المشارك في السفينة.

المادة (11) من نفس القرار: لا يجوز الترخيص للسفن الوطنية وكذلك الأجنبية التي تقوم بأعمال الملاحة في المناطق البحرية للدولة إلا إذا كانت مشمولة بالتأمين دون انقطاع ومنتمية لعضوية إحدى نوادي الحماية والضمان P&I CLUB وذلك لضمان المسؤولية الناشئة ضد الغير عن الأضرار التي يمكن أن تحدثها السفينة بالارواح والممتلكات والبيئة البحرية.

268. قانون اتحادي في شأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية رقم 4 لسنة 2012.

المادة (9):

1- على المشغل أن يزود الناقل بشهادة صادرة من المؤمن لديه أو ممن ينوب عنه أو أي ضامن مالي آخر يقدم ضمانات مالية بموجب أحكام المادة (8) من هذا المرسوم بقانون

مخاطر الحرب والاضطرابات والقرصنة والثورات وأعمال التخريب والإرهاب والتفجيرات والإشعاعات الذرية، إلا وفق اتفاق خاص في عقد التأمين.²⁶⁹ وهناك حالات تُعفى شركة التأمين من المسؤولية وهي: الأضرار المادية بسبب عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه أو في حالة عدم كفاية التغليف أو حزمه، حيث أن لكل بضاعة طريقة معينة للتغليف ولوقاية البضاعة من المخاطر ولذلك تتدخل شركات التأمين بإلزام المؤمن له بالقيام -وفقاً للطريقة الملائمة لأنظمة الشركة- بتغليف البضاعة؛²⁷⁰ وذلك لأن التغليف والتعبئة الجيدة قد يُجَنَّب الشركة احتمالات دفع التعويض في حال تحقق الخطر، ولشركة التأمين حق رفض التأمين إذا كان التغليف رديئاً.²⁷¹ ووفقاً لحكم محكمة التمييز في دبي الذي جاء فيه أن شركة التأمين لا تتحمل الضرر والخسارة عن نقص أو عدم ملائمة تغليف أو تجهيز البضاعة المؤمن عليها إذا كان بسبب عيب ذاتي في البضاعة وحالة عجز الطريق التي تصيب البضاعة والغرامات والإجراءات الإدارية للدولة وأعمال التهريب والتجارة الممنوعة والتعويضات عن الحجز والكفالة وما يلحق الشيء المؤمن عليه من أضرار لا تُعد مباشرة كتقلُّب أسعار الأسواق العالمية.²⁷²

2- يجب أن تتوافق الشهادة المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة والمتطلبات المنصوص عليها في هذا المرسوم بقانون والمادة الثالثة من اتفاقية فيينا لعام 1997.

3- يستثنى من حكم هذه المادة النقلات التي تتم كلياً داخل أراضي الدولة.

269. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 - المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ.

المادة 381:

لا يضمن المؤمن الا باتفاق خاص اخطار الحرب الاهلية او الخارجية والاضطرابات واعمال القرصنة والثورات والاضراب والاعلاق وأعمال التخريب والارهاب والاضرار الناشئة عن التفجيرات والاشعاعات الذرية أيا كان سببها وكذلك الاضرار التي تحدثها الاشياء المؤمن عليها للأموال الأخرى أو للأشخاص مع مراعاة حكم المادة 405.

270. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 - المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ.

المادة 384:

لا يسأل المؤمن عما يأتي:

أ- الاضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه أو عدم كفاية تغليفه أو حزمه ومع ذلك يكون مؤمن السفينة مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن عيب خفي في السفينة مع مراعاة حكم المادة 403.

ب- النقص العادي الذي يطرأ على البضائع أثناء الطريق.

ج- الاضرار المادية الناشئة عن الغرامات أو المصادرة أو الوضع تحت الحراسة أو الاستيلاء أو التدابير الصحية أو التعقيم أو خرق الحصار أو أعمال التهريب أو ممارسة تجارة ممنوعة.

د- التعويضات المستحقة بسبب الحجز أو الكفالة المقدمة لرفع الحجز.

هـ- الاضرار التي لا تعتبر تلفاً مادياً يلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الاسعار والعقبات التي تعترض العملية التجارية التي يقوم بها المؤمن له.

271. يوسف، يوسف. (2013). النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي. (ص. 243). الطبعة الأولى. القاهرة: المركز القومي للدراسات القانونية.

272. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 - المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ. المادة (384) من القانون البحري:

لا يسأل المؤمن عما يأتي:

أ- الاضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه أو عدم كفاية تغليفه أو حزمه ومع ذلك يكون مؤمن السفينة مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن عيب خفي في السفينة مع مراعاة حكم المادة (403).

ولقد ظهر التأمين في إنجلترا دون أن تحكمه أي قواعد أو قوانين من القرن (13) إلى سنة (1601) ثم ظهر بعد ذلك قانون إليزابيث²⁷³ وفي سنة 1688 كان التجار يجتمعون في (مقهى لويذر) ويقومون بإجراء معاملات التأمين البحري، وجاءت بعدها شركات أخرى مثل شركة لندن للتأمين وشركة الملكية للتأمين وفي عام 1906 صدر قانون التأمين البحري الإنجليزي.²⁷⁴

لقد جاء في المادة (29) من قانون التأمين البحري الإنجليزي مُعرِّفاً الوثيقة العائمة: وثيقة تصف شروط التأمين بصورة عامة وتترك اسم السفينة الناقلة وتفاصيل أخرى للتعين بتصريحه لاحقاً.²⁷⁵ وحيث أنه يجب على أي سفينة تحمل شحنة نفط تزيد على 2,000 طن من النفط، بالتأمين ضد المسؤولية عن التلوث وذلك بغض النظر عن جنسية السفينة وقت دخول أي ميناء للمملكة المتحدة أو الخروج منه وأن يكون ساري المفعول أو تقديم أي ضمان مالي آخر يعادل قوة التأمين كخطاب الضمان،²⁷⁶ وفي حال دخول سفينة أو محاولة خروجها دون وجود التأمين أو الضمان المالي تُفرض عليها غرامة مالية تُقدر بـ 50,000 جنيه إسترليني مع إمكانية حجز السفينة حتى استيفاء التأمين.²⁷⁷ ويلزم القانون الإنجليزي أي سفينة تنشط في المياه الإقليمية

ب- النقص العادي الذي يطرأ على البضائع أثناء الطريق.
ج- الأضرار المادية الناشئة عن الغرامات أو المصادرة أو الوضع تحت الحراسة أو الاستيلاء أو التدابير الصحية أو التعقيم أو خرق الحصار أو أعمال التهريب أو ممارسة تجارة ممنوعة.
د- التعويضات المستحقة بسبب الحجز أو الكفالة المقدمة لرفع الحجز.
هـ- الأضرار التي لا تعتبر تلفاً مادياً يلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الأسعار والعقبات التي تعترض العملية التجارية التي يقوم بها المؤمن له.
273. يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي. (ص. 127). المرجع ذاته.
274. مختار، نبيل. (2009). التأمين البحري سفن- بضائع- نولون. (ص. 11). الإسكندرية: منشأة المعارف.
275. يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي. (ص. 146). المرجع ذاته.

276. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 163/1
Compulsory insurance against liability for pollution.

(1) Subject to the provisions of this Chapter relating to Government ships, subsection (2) below shall apply to any ship carrying in bulk a cargo of more than 2,000 tons of oil of a description specified in regulations made by the Secretary of State.
(2) The ship shall not enter or leave a port in the United Kingdom or arrive at or leave a terminal in the territorial sea of the United Kingdom nor, if the ship is a United Kingdom ship, a port in any other country or a terminal in the territorial sea of any other country, unless there is in force a certificate complying with the provisions of subsection (3) below and showing that there is in force in respect of the ship a contract of insurance or other security satisfying the requirements of Article VII of the Liability Convention (cover for owner's liability).

277. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 163/5.

If a ship enters or leaves, or attempts to enter or leave, a port or arrives at or leaves, or attempts to arrive at or leave, a terminal in contravention of subsection (2) above, the master or owner shall be liable on conviction on indictment to a fine, or on summary conviction to a fine not exceeding £50,000.

للمملكة المتحدة بوثيقة تأمين على السفينة سارية المفعول يضمن المطالبة عن الأضرار للأشخاص والممتلكات حال وقوعها، ويُستثنى من ذلك السفن الأجنبية في حال المرور البريء والعابر للمضايق الدولية والسفن الحربية والحكومية غير التجارية، وفي حال المخالفة بعدم تأمين السفينة تُفرض غرامة لا تزيد على (50,000) جنيه إسترليني، ويجوز لشركة التأمين تحديد مسؤوليتها بنفس طريقة تحديد مسؤولية مالك السفينة.²⁷⁸

ثانياً: خطاب الضمان عن مسؤولية نقل البضائع الخطرة

لقد رأينا أن التأمين الإلزامي يُطلب من القانون الإماراتي والاتفاقيات الدولية ومع ذلك سمحت بعض الاتفاقيات بتقديم ضمان مالي آخر كخطاب الضمان الذي سوف نتطرق إليه الآن. هناك عدة تعريفات لخطاب الضمان ومنها:

أنه "خطاب يكفل بموجبه مصرفٌ ما عميله تجاه المستفيد ويتعهد خلاله بدفع ما يلزم من مال خلال فترة محددة بناء على طلب المستفيد".²⁷⁹

أو "هو تعهد من المصرف بقبول دفع مبلغ معين لدى الطلب لدى المستفيد من ذلك الخطاب نيابة عن طالب الضمان عند عدم قيام الطالب بالتزامات معينة من قبل المستفيد".²⁸⁰

وقد عرّفه المُشرّع الإماراتي بأنه "تعهد يصدر من المصرف الضامن بناءً على طلب عميل له (الأمر) بدفع مبلغ معين أو قابل للتعيين لشخص آخر (المستفيد) دون قيد أو شرط ما لم

278. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 165/3.

The insurer may limit his liability in respect of claims made against him by virtue of this section in like manner and to the same extent as the owner may limit his liability but the insurer may do so whether or not the discharge or escape, or (as the case may be) the threat of contamination, resulted from anything done or omitted to be done by the owner as mentioned in section 157(3).

279. مسعود، سميح. الموسوعة الاقتصادية، طبعة أولى، دار الشروق، رام الله، 2008، (ص. 203).

280. الشمري، راشد صادق. أساسيات الاستثمار في المصارف الإسلامية، طبعة أولى، دار اليازوري، عمان. الأردن، 2011، (ص. 15).

يكن خطاب الضمان مشروطاً إذا طلب منه ذلك خلال المدة المعينة في الخطاب ويُوضَّح في خطاب الضمان الغرض الذي صدر من أجله.²⁸¹

غالباً ما يتم تداول البضائع المشحونة والمنقولة في البحر عن طريق سندات الشحن وقد يلاحظ الناقل أو يشك في معلومة عن البضائع المنقولة فيعمل على إضافة تحفظ على البضاعة في سند الشحن مما يسبب انخفاض قيمتها في حال التداول والبيع؛ ولذلك يلجأ الشاحن إلى إعطاء الناقل خطاب ضمان عن تعهده بتغطية أي تكاليف تؤدي إلى خسارة الناقل عن هذه البضاعة مقابل إزالة التحفظ من سند الشحن حتى يسهل تداولها.

ولم تتطرق اتفاقية بروكسل إلى خطاب الضمان، لكن هامبورج ذكرت خطاب الضمان، وأن خطاب الضمان ينتج أثره بالنسبة للشاحن والناقل فقط، أما فيما يتعلق بالغير فيمكنه الرجوع على الناقل وليس له أثر بالنسبة للغير.²⁸²

إن عدم تتطرق معاهدة بروكسل إلى خطاب الضمان أدّى ذلك إلى خلافات بين الفقهاء والقانونيين في حال استغلاله من قبل الناقل، وقد حكم القضاء الإنجليزي في 31 مايو 2003 بصحة استخدام خطاب الضمان طالما أنه لم يمسه أي غش²⁸³ واتجه الفقهاء إلى اعتبار أوراق خطاب الضمان باطلة لأنها تُعد حالة إعفاء لمسؤولية الناقل خاصة في الرحلة البحرية ومنهم الدكتور/ طه الذي يرى أن خطاب الضمان مخالف للمادة الثالثة/8 من المعاهدة على اعتبار تنازل من الشاحن لمصلحة الناقل.²⁸⁴

281. قانون المعاملات التجارية الإماراتي، معهد التدريب والدراسات القضائية، الإمارات، 2010، الطبعة الرابعة، نص المادة 414. خطاب الضمان تعهد يصدر من المصرف الضامن بناء على طلب عميل له (الأمر) بدفع مبلغ معين أو قابل للتعيين لشخص آخر (المستفيد) دون قيد أو شرط ما لم يكن خطاب الضمان مشروطاً إذا طلب منه ذلك خلال المدة المعينة في الخطاب، ويوضح في خطاب الضمان الغرض الذي صدر من أجله.

282. حاطوم، وجدي. (2011). النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية. (ص. 74). الطبعة الأولى. طرابلس: المؤسسة الحديثة للكتاب.

283. ناصيف، الياس. (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها. (ص. 120). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

284. المادة الثالثة/8 من اتفاقية بروكسل: يكون لاغ وغير معمول به كل نص أو شرط أو اتفاق وارد في اتفاقية نقل يعفى بموجبه الناقل من المسؤولية المترتبة عن ضرر أي خسارة الحقت بالبضاعة وكانت ناتجة عن إهمال أو خطأ أو أخلال بالواجبات والالتزامات المفروضة بموجب هذه المادة أو يخفف من هذه المسؤولية بشكل يتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية.

ونصّت المادة (17) من اتفاقية هامبورج في الفقرة الثانية والثالثة والرابعة عن خطاب الضمان.

وجاء في الفقرة (2) بأن أي خسارة ناتجة عن تصرف الناقل بإصدار سند شحن دون تحفظ وذلك لاستغلال خطاب الضمان يكون باطلاً في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه.²⁸⁵

وجاء في الفقرة (3) من اتفاقية هامبورج على اعتبار خطاب الضمان سارياً في مواجهة الشاحن إلا إذا كانت نية الناقل غش طرف ثالث ليقوم بالتحفظ بعد ذلك على هذا الطرف واعتبرته المعاهدة غش وباطل، ووفقاً للفقرة الرابعة فلا يمكن له التصرف بخطاب الضمان في حالة الغش ويجري مساءلة الناقل على ذلك.²⁸⁶ كما أن اتفاقية هامبورج تطرقت إلى السماح بخطاب الضمان المقدم من الشاحن إلى الناقل ولم تذكر حالة تقديمه من الناقل.

وفقاً لاتفاقية المواد الخطرة والضرارة HNS فإنها تعطي مالك السفينة إما بتقديم تأمين أو تقديم ضمان مالي، وذكرت الاتفاقية أن يكون مقبولاً لتغطية مسؤولية الناقل.²⁸⁷ وكذلك تطلب اتفاقية التعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969 من مالك السفينة تقديم التأمين أو ضمان مالي آخر وفق المادة 5 في الفقرة الأولى من الاتفاقية.²⁸⁸

285. المادة (17) من اتفاقية هامبورج:

1. يعتبر الشاحن ضامناً للناقل صحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للبضائع وعلاماتها وعددها ووزنها وكميتها التي قدمها لكي تدرج في سند الشحن. وعلى الشاحن تعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم الصحة في هذه البيانات. ويظل الشاحن مسؤولاً وإن قام بتحويل سند الشحن. وحق الناقل في هذا التعويض لا يحد من مسؤوليته بمقتضى عقد النقل البحري تجاه أي شخص آخر غير الشاحن.

2. كل كتاب ضمان أو اتفاق يتعهد الشاحن بموجبه بتعويض الناقل عن الخسارة التي تنتج عن قيام الناقل أو شخص يتصرف نيابة عنه بإصدار سند شحن، دون إدراج تحفظ بشأن البيانات المقدمة من الشاحن لإدراجها في سند الشحن، أو بشأن الحالة الظاهرة للبضائع، يكون باطلاً ولا يترتب عليه أي أثر تجاه أي طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد حول إليه سند الشحن.

3. يعتبر كتاب الضمان أو الاتفاق المشار إليه سارياً تجاه الشاحن، ما لم يكن الناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه قد نوى، بعدم إدراج التحفظ المذكور في الفقرة 2 من هذه المادة، غش طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قصد تصرف اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع في سند الشحن. وفي الحالة الأخيرة، إذا كان التحفظ غير المثبت متعلقاً ببيانات يكون الشاحن قدّمها لإدراجها في سند الشحن، لا يحق للناقل أي تعويض من الشاحن بمقتضى الفقرة 1 من هذه المادة.

4. في حالة الغش المتعمد المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة، يسأل الناقل دون أن يحق له الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في هذه الاتفاقية عن الخسارة التي تلحق بطرف ثالث بما في ذلك أي مرسل إليه، لأنه قد تصرف اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع في سند الشحن.

286. ناصيف، الياس. (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها. (ص. 304). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية. وتعديلاتها.

287. اتفاقية المواد الخطرة والضرارة (HNS) لعام 2010. (2013). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية. (ص. 43).

المرفق II/22/د:

يتوجب على مالك السفينة تنقل مواد خطرة وضرارة أن يكتب بتأمين أو يحتفظ بضمان مالي مقبول لتغطية مسؤوليته بمقتضى اتفاقية المواد الخطرة والضرارة لعام 2010.

288. المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969. (1993). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية.

المادة 1/(7) من الاتفاقية:

وكذلك لم يتطرق القانون الإماراتي إلى إمكانية الاستعاضة ب خطاب الضمان مكان عقد التأمين، حيث أكد المُشرّع الإماراتي على ضرورة توفر التأمين لدى السفينة وأن يكون ساري المفعول وإلا فلن يُسمح لسفينة سواء كانت إماراتية أو أجنبية بالملاحة أو منحها الترخيص في الدولة ما لم تقدم تأميناً، وفي المقابل للناقل أن يطلب من الشاحن خطاب ضمان في حالة الشك في البضاعة. أما القانون الإنجليزي فسمح بتقديم الناقل ضماناً مالياً آخر غير التأمين ولم يذكر ماهية الضمان المالي الآخر، ولكن القانون البحري الإنجليزي يتطلب عدة شروط يجب توافرها في الضمان حتى يتم قبوله؛ حيث اشترط أن تكون الجهة المُصدرة للضمان المالي موثوقة، وأن يتم المصادقة على الضمان من قِبَل دولة السفينة، وأن يكون هذا الضمان المالي قادراً على الوفاء بالتزامات الناقل ويغطي مسؤولياته، وفي حال عدم توفر هذه الشروط يجوز رفض الضمان وطلب تقديم ضمان مالي آخر من السفينة أو مغادرة المياه الإقليمية للمملكة المتحدة.

المبحث الثاني: دعوى المسؤولية بشأن نقل البضائع الخطرة

حتى يتم مطالبة الناقل للبضائع الخطرة عن إخلاله بالتزاماته سواء وفقاً للمسؤولية التقصيرية أو العقدية فهناك عدة اعتبارات على الطرف المدعي الأخذ بها، بدايةً عليه أن يُقيم دعواه في محكمة مختصة وفقاً لما جاء في القانون سواء قانون الإجراءات المدنية بشكل عام أو القانون البحري بشكل خاص، وقد حددت القوانين مدد معينة يسقط بعدها حق المطالبة القضائية ما لم يتم القيام بإجراءاتها القضائية أو قبول المدعى عليه بعدم التمسك بهذا الحق، وعلى الشخص المدعي القيام بإجراءات معينة خاصة في حالة تعرض البضاعة للهلاك أو التلف أو في حالة التضرر من تأخير إيصال البضاعة، وبناءً عليه فسوف نتطرق في المطلب الأول إلى المحاكم المختصة سواء في الاتفاقيات الدولية أو القوانين المحلية لدولة الإمارات والمملكة المتحدة، وبعد ذلك نذكر حالات الإخطار بالمدد المطلوبة للقيام فيها والتوقيت المناسب له والنتائج المترتبة على

يكون مالك السفينة المسجلة في دولة طرف والتي تتحمل أكثر من 2000 طن من الزيت السائب كبضاعة مطالبا بحيازة تأمين أو ضمان مالي آخر، مثل كفالة مصرفية أو شهادة ممنوحة من صندوق تعويض دولي، بالمبالغ المستخلصة بتطبيق حدود المسؤولية الموصوفة في الفقرة 1 من المادة الخامسة، وذلك لتغطية مسؤوليته عن أضرار التلوث في ظل هذه الاتفاقية

عدم القيام بهذا التصرف، وأخيراً المطلب الثالث ونذكر فيه حالات التقادم القانوني الذي يسقط حق المطالبة القضائية.²⁸⁹

المطلب الأول: المحكمة المختصة في دعوى مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة

نظمت القوانين حالات المحاكم المختصة وفقاً لنوع التصرف أو المسؤولية أو الالتزامات أو فوق سقف معين من المبالغ المطالب بها وكذلك تخضع التصرفات في النقل البحري لمحاكم معينة، فمن الاتفاقيات من حددها ومنها من ترك الاختصاص للقواعد العامة لكل دولة.

الفرع الأول: المحكمة المختصة وفق الاتفاقيات الدولية

تعد الاتفاقيات الدولية هي المرشد الأول في القوانين البحرية خاصة وذلك لكون عملية النقل البحري ذات طابع دولي ومحلي وعليه نعرف المحكمة المختصة في الاتفاقيات الدولية. لم تتطرق اتفاقية بروكسل إلى تحديد الاختصاص القضائي؛ وذلك لاعتبار ترك مسألة الاختصاص القضائي للدول المصادقة على الاتفاقية.²⁹⁰

أما اتفاقية المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي فإنه في حال وقوع حادث في أكثر من إقليم دولة فإن الدعوى يجب أن تُرفع في دولة طرف في الاتفاقية أو الدولة التي وقع الحادث في إقليمها وإن لم تكن طرفاً فيها. أما في حال قيام المالك بإنشاء صندوق للتعويض عن الحادثة فإن محاكم الدولة التي يُنشأ فيها الصندوق هي المختصة وخاصة في مسائل تدخّل الصندوق.²⁹¹

وقد سمحت اتفاقية هامبورج بحرية اختيار مكان إقامة الدعوى وفقاً للأماكن التالية: في المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه وإذا لم يتوفر ذلك فمحل الإقامة العادي للمدعى عليه أو ميناء

289. عبدالحج، عماد، لبيب، أحمد. (2015). شرح القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة. (ص. 365). الشارقة: مطبعة الجامعة.
290. رشيد، الواحد. (2013). مسؤولية الناقل البحري للبضائع- دراسة مقارنة. رسالة ماجستير. جامعة مولود معمري.
291. المادة 3/9 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي 1969: وبعد إنشاء الصندوق وفقاً للمادة الخامسة فإن محاكم الدولة التي أنشئ فيها الصندوق ستكون هي المختصة حصراً بتقرير المسائل المتعلقة بتخصيص الصندوق وتوزيعه.

القيام أو الوصول أو محل إبرام عقد النقل على أن يكون للمدعى عليه محل عمل في هذا المحل أو وكالة تنوب عنه فيه وللمدعي اختيار أي مكان يتم تعيينه في عقد النقل البحري. كما أجازت الاتفاقية في حالة حجز أي سفينة للنقل في أي من الدول المتعاقدة إقامة الدعوى في تلك الدولة.²⁹²

ووفقا لاتفاقية فيينا يكون الاختصاص لمحاكم الدولة الطرف في الاتفاقية التي وقع فيها الحادث أما في حال تعدد المحاكم المختصة في أكثر من دولة طرف يكون كالتالي: في حال وقوع جزء من الحادثة النووية خارج أراضي أي طرف متقاعد وجزء آخر داخل أراضي طرف متقاعد واحد فتكون الولاية القضائية لهذا الأخير، وفي جميع الأحوال الأخرى يكون الاختصاص لمحاكم الدولة الطرف ويتم بالاتفاق مع الأطراف الأخرى.²⁹³ ويكون الاختصاص لمحاكم الدولة التي وقع فيها الحادث النووي في نظر الدعوى كما لا يجب على المدعين الاشتراك في الإجراءات في دولتين أو أكثر للحصول على التعويض.

كل دولة تؤول لها محاكمها في الولاية القضائية المتعلقة بدعوى التعويض، يجوز لكل دولة نيابة عن الأشخاص الذين تعرضوا لأضرار نووية والذين هم في رعايا الدولة أو لهم مقر إقامة على أراضيها أن تقيم دعوى عنهم.²⁹⁴

292. 1. في جميع حالات التناقص المتعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية، للمدعي، حسب اختياره، أن يقيم الدعوى أمام محكمة تكون، وفقا لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة، ذات اختصاص، ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:
أ- المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وإن لم يكن له محل عمل رئيسي، فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه، أو
ب- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد من طريق أي منها، أو
ج- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو د- أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري.
2. (أ) خلافا للأحكام السابقة من هذه المادة، يجوز إقامة الدعوى أمام محاكم أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون الحجز قد وقع فيه على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استنادا إلى قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة وقواعد القانون الدولي، على أنه يجب في هذه الحالة أن يقوم المدعي، بناء على التماس من المدعى عليه، بنقل الدعوى حسب اختياره، إلى إحدى المحاكم المختصة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة، لكي تقوم بالفصل في الدعوى، ولكن يتعين قبل إجراء هذا النقل أن يقدم المدعى عليه كفالة تكفي لضمان الوفاء بما يبلّغ يحكم به في الدعوى في وقت لاحق لصالح المدعي؛ (ب) تفصل محكمة ميناء أو مكان الحجز في جميع المسائل المتعلقة بكفالية الكفالة أو عدم كفايتها. أنظر أيضا ناصيف، الياس. (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها. (ص. 308). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

293. المادة (11/1). اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية. (2007). فيينا. الوكالة الدولية للطاقة الذرية.
ما لم يرد نص مخالف في هذه المادة، تظل الولاية القضائية للبيت في الدعاوى المرفوعة بموجب المادة الثانية محصورة في محاكم الطرف المتعاقد الذي وقعت الحادثة النووية في أراضيه. وفي الحالات التي تقع فيها حادثة نووية داخل المساحة التي تشغلها المنطقة الاقتصادية الخالصة لطرف متعاقد، أو في مساحة لا تتجاوز حدود منطقة اقتصادية خالصة، إذا لم تكن مثل هذه المنطقة قد أنشئت، ومن المقرر انشاؤها، تكون محاكم ذلك الطرف، لأغراض هذه الاتفاقية، هي وحدها صاحبة الولاية القضائية فيما يخص الدعاوى المتعلقة بالأضرار النووية الناجمة عن تلك الحادثة النووية. وتطبق الجملة السابقة إذا أبلغ ذلك الطرف المتعاقد الوديع بمثل هذه المنطقة قبل وقوع الحادثة النووية. وليس في هذه الفقرة ما يفسر على أنه يسمح بممارسة الولاية القضائية بطريقة تتعارض مع القانون البحري الدولي، بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
294. المادة (11). اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية. (2007). فيينا. الوكالة الدولية للطاقة الذرية.

وفي حال استنفاد الحكم جميع طرق الطعن والأشكال العادلة والصادرة من المحكمة يُعد موضع اعتراف، إلا في حال صدور حكم ناتج عن طريقة احتيالي أو عدم إعطاء الطرف الصادر الحكم ضده حق عرض قضيته أو تعارض الحكم الصادر مع النظام العام للدولة الطرف في الاتفاقية.²⁹⁵

ونصت اتفاقية HNS على عدم جواز رفع دعوى بموجب هذه الاتفاقية بالنسبة للحوادث التي تقع في إقليم دولة طرف ويقدم المالك ضماناً مالياً إلا في محاكم دولة من الدول الأطراف في الاتفاقية.

وفي حال وقوع الحادث خارج أي إقليم من الدول الأطراف في الاتفاقية نصّت الاتفاقية على حصر إقامة الدعاوى وفقاً لذلك في محاكم الدولة الطرف التي تكون السفينة مسجلة فيها، وإذا كانت غير مسجلة فيكون الدولة الطرف التي ترفع السفينة علمها. أو في الدولة الطرف التي تشكل مكان الإقامة العادي أو المقر الرئيسي لأعمال المالك، أو في الدولة الطرف التي أنشئ فيها صندوق تعويض عن الحادث.

أما اتفاقية روتردام في حال عدم اتفاق أطراف عقد النقل على محكمة مختصة في العقد فإن رفع دعوى قضائية على للمدعي يكون في أما في مقر الناقل أو مكان تسليم البضاعة المتفق عليه في العقد أو في مكان التسلم المتفق عليه في العقد أو ميناء تحميل البضاعة أو تفريغها ويمكن تعيين المحكمة باتفاق خاص بين الشاحن والناقل.²⁹⁶

295. المادة (12). *اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية*. (2007). فيينا. الوكالة الدولية للطاقة الذرية. يكون الحكم الذي لم يعد خاضعاً لأشكال الطعن الاعتيادية والذي تصدره محكمة الطرف المتعاقد صاحبة الولاية القضائية موضع اعتراف إلا في الأحوال التالية:

(أ) إذا صدر هذا الحكم عن طريق الاحتيال؛
(ب) أو إذا لم يعط الطرف الصادر ضده هذا الحكم فرصة مناسبة لعرض قضيته؛
(ج) أو إذا تعارض هذا الحكم مع النظام العام للطرف المتعاقد المطالب بالاعتراف به داخل أراضيه، أو تتأخر مع المعايير الأساسية للعدالة.
2- يكون الحكم المعترف به بموجب الفقرة 1 من هذه المادة واجب التنفيذ، بعد تقديمه لهذا الغرض وفقاً للشكليات التي يقتضيها قانون الطرف المتعاقد المطالب بذلك بالتنفيذ، أما لو كان قد صدر عن إحدى محاكم ذلك الطرف المتعاقد.

296. المادة (66) من اتفاقية هامبورج:
إذا لم يتضمن عقد النقل اتفاقاً بشأن اختيار حصري للمحكمة يمثل لأحكام المادة 67 أو المادة 72، حق للمدعي أن يرفع دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل:
أ- أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:
1- مقر الناقل؛ أو

الفرع الثاني: المحكمة المختصة في القانون الإماراتي والإنجليزي

المحكمة المختصة في القانون الإماراتي والإنجليزي معرفتها هام في توقع القانون والمحكمة والمختصة والقانون الواجب التطبيق.

ترك القانون البحري الإماراتي اختصاص الدعاوى البحرية للقواعد العامة، ولما كان النقل البحري هو من الأعمال التجارية فإن نصوص محكمة الاختصاص يكون وفقاً للقانون التجاري الإماراتي. وبالنسبة للطرف الشاحن يكون بحسب تعلق البضاعة موضوع عقد النقل في التجارة أو شأن خاص له وعليه يرجح بين القانون التجاري والقانون المدني في حالة كون المدعى عليه هو الشاحن.²⁹⁷

ووفق حيثيات قضية حيث أبرمت شركة مع شركة تأمين بحري موضوعها تغطية مخاطر الخسائر عن بضاعة "قضبان حديدية"، وتم الاتفاق على تحديد قيمة التأمين بتاريخ 2009/3/22 وكانت رحلة نقل الحديد من ميناء في تركيا إلى ميناء في أنغولا، واليوم المتوقع لوصول البضاعة بتاريخ 2009/6/7، إلا أن السفينة غرقت في البحر الأسود قبل الوصول إلى ميناء التفريغ، وحسب عقد التأمين فإن فترة تغطية المخاطر تمتد إلى سنة بحيث تصبح مستحقة حال تحقق الخطر، وقد حكمت المحكمة الابتدائية الكلية في إمارة عجمان بتعويض المدعي الشركة الشاحنة للحديد بمبلغ 3,070,138 درهماً إماراتياً، واستأنفت شركة التأمين الحكم، ثم حكمت محكمة الاستئناف بتأييد الحكم الصادر من المحكمة الابتدائية، وطعن المدعى عليه إلى محكمة النقض ودفع بأن الحكم شابه الخطأ في مخالفة الاختصاص المكاني للدعوى، وردت محكمة النقض برفض الطعن كون المطالبات الصادرة عن التعويضات بقيمة التأمين تكون

2- مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

3- مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

4- الميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضائع من السفينة في النهاية؛ أو

ب- أمام محكمة أو محاكم مختصة يعينها اتفاق مبرم بين الشاحن والناقل لغرض البت فيما قد ينشأ بمقتضى هذه الاتفاقية من مطالبات تجاه الناقل.
297. عبدالحى، عماد، لييب، أحمد. (2015). شرح القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة. (ص. 365). الشارقة: مطبعة الجامعة.

للمحاكم التي يقع في دائرتها موطن المستفيد حسب نص المادة 31 من قانون الإجراءات المدنية.²⁹⁸

ويكون الاختصاص في حالة الأضرار النووية حسب قانون رقم (4) لسنة (2012) بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية كما جاء في المادة (12) بأن محاكم أبوظبي الاتحادية هي فقط المختصة بالنظر في مسؤولية نقل البضائع النووية والتي تكون تحت مسؤولية المشغل.

أما في حالة المسؤولية عن الإضرار والتي لم يذكرها القانون البحري الإماراتي فإن اختصاص المحاكم في هذه الحالة يرجع إلى قانون الإجراءات المدنية الإماراتي²⁹⁹ وفق المادة (31) من بأن تختص المحاكم التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه ما لم ينص القانون على عكس ذلك، وإذا لم يكن للمدعى عليه موطن في الدولة يُنظر إلى محل إقامته أو عمله، وكذلك أجازت الفرع الثاني من نفس المادة برفع الدعوى في المحكمة التي يقع في دائرتها الضرر الواقع على النفس أو المال في موضوع الدعوى الخاص بالتعويض.³⁰⁰

تختص محاكم المملكة المتحدة³⁰¹ في حوادث تسرب النفط الواقعة في أقاليمها والإجراءات الاحترازية المتخذة لتقليل ضرر هذا التسرب الواقع في إقليم المملكة المتحدة، ولا

298. طعن رقم 15 سنة 2013 تجاري كلي. جلسة 2013/9/30. المحكمة الاتحادية العليا

299. المادة (31) من قانون الإجراءات المدنية الإماراتي:

1- يكون الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه ما لم ينص القانون على خلاف ذلك فإن لم يكن للمدعى عليه موطن في الدولة يكون الاختصاص للمحكمة التي يقع بدائرتها محل إقامته أو محل عمله-2. ويجوز رفع الدعوى إلى المحكمة التي وقع في دائرتها الضرر وذلك في دعاوى التعويض بسبب وقوع ضرر على النفس أو المال-3. ويكون الاختصاص في المواد التجارية التي يقع بدائرتها موطن المدعى عليه أو للمحكمة التي تم الاتفاق أو نفذ كله أو بعضه في دائرتها أو للمحكمة التي يجب تنفيذ الاتفاق في دائرتها-4. وإذا تعدد المدعى عليهم كان الاختصاص للمحكمة التي يقع بدائرتها موطن أحدهم-5. في غير الأحوال المنصوص عليها في المواد 32 ومن 34 إلى 39 يجوز الاتفاق على اختصاص محكمة معينة بنظر النزاع وفي هذه الحالة يكون الاختصاص لهذه المحكمة أو للمحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه أو محل إقامته أو محل عمله.

300. الشرقاوي، الشهابي. (2015). المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية في القانون الإماراتي في ضوء القواعد العامة للمسؤولية. مجلة الفكر الشرطي. القيادة العامة لشرطة الشارقة. الإصدار 92. (ص. 39).

301. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 170.

References in this Chapter in its application to Scotland—

(a) to payment into court, shall be construed as references to the payment to the Accountant of Court for Consignation (within the meaning of the Court of Session Consignations (Scotland) Act 1895; and

(b) to costs, shall be construed as references to expenses.

(4) References in this Chapter to the territory of any country include the territorial sea of that country and

(a) in the case of the United Kingdom, any area [F73specified by virtue of section 129(2)(b)] and

(b) in the case of any other Liability Convention country, the exclusive economic zone of that country established in accordance with international law, or, if such a zone has not been

يجوز لمحاكم المملكة المتحدة اتخاذ أي إجراءات في الأضرار الواقعة في أقاليم الدول الأخرى،³⁰² ويمتد الإقليم البحري للمملكة المتحدة إلى 200 ميل وهي المنطقة الاقتصادية الخاصة بالاستغلال البحري.

وتقوم إجراءات الدعوى لمطالبة صندوق التعويض في المملكة المتحدة وذلك تحريك دعوى التعويض في إحدى محاكم المملكة المتحدة ثم إخطار أطراف الدعوى ومنهم مالك السفينة والصندوق، وعلى المدعي مطالبة الصندوق في موعد أقصاه ثلاث سنوات، ولا يجب أن يزيد الموعد في جميع الأحوال على ست سنوات من تاريخ وقوع الحادث.³⁰³

وبالنسبة لمدة التقادم بشكل عام عن المطالبة والقيام بإجراء ضد مالك السفينة سنتان، تبدأ من تاريخ وقوع الضرر أو الخسارة وبشكل عام يكون الاختصاص للمحكمة التي يكون فيها محل الإقامة أو العمل الرئيسي للمدعى عليه أو محكمة مكان مغادرة السفينة أو جهة مقصد السفينة وفق

established, such area adjacent to the territorial sea of that country and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of that sea is measured as may have been determined by that State in question in accordance with international law.

302. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 165/2.

Where—

- (a) any oil is discharged or escapes from a ship but does not result in any damage caused by contamination in the territory of the United Kingdom and no measures are reasonably taken to prevent or minimise such damage in that territory, or
- (b) any relevant threat of contamination arises but no measures are reasonably taken to prevent or minimise such damage in the territory of the United Kingdom, no court in the United Kingdom shall entertain any action (whether in rem or in personam) to enforce a claim arising from any relevant damage or cost—
 - (i) against the owner of the ship, or
 - (ii) against any person to whom section 156(1)(ii) applies, unless any such damage or cost resulted from anything done or omitted to be done as mentioned in that provision.

303. British Merchant Shipping. Act. 1995. Article 178.

- (1) No action to enforce a claim against the Fund under this Chapter shall be entertained by a court in the United Kingdom unless—
 - (a) the action is commenced, or
 - (b) a third party notice of an action to enforce a claim against the owner or his guarantor in respect of the same damage is given to the Fund, not later than three years after the claim against the Fund arose. In this subsection “third party notice” means a notice of the kind described in section 177(2) and (3).
- (2) No action to enforce a claim against the Fund under this Chapter shall be entertained by a court in the United Kingdom unless the action is commenced not later than six years after the occurrence, or first of the occurrences, resulting in the discharge or escape, or (as the case may be) in the relevant threat of contamination, by reason of which the claim against the Fund arose.

عقد النقل أو محكمة الدولة التي يقيم فيها المدعي أو المحكمة التي ينفذ فيها عقد النقل البحري، ولم يحدد القانون الإنجليزي أولية اختصاص لمحكمة معينة وعليه يحق للطرف المدعي الاختيار.³⁰⁴

المطلب الثاني: تقادم دعوى مسؤولية الناقل عن نقل البضائع الخطرة

أخيراً سوف نبحث في مدد تقادم الدعاوي عن مسؤولية الناقل البحري.

الفرع الأول: تقادم دعوى المسؤولية في الاتفاقيات الدولية

سوف نبحث في مدة التقادم وفق ما جاءت في الاتفاقيات الدولية.

أولاً: تقادم دعوى المسؤولية في اتفاقية بروكسل

جاء في المادة (3) الفقرة (6) البند (4) من معاهدة بروكسل والبروتوكول الخاص بها أن الناقل يُعفى من المسؤولية لجهة البضاعة، عدا حالة قيام دعوى تُقام خلال سنة من الوقت الذي جرى فيه التسليم أو التاريخ الذي كان يجب فيه التسليم. إذاً فمدة التقادم وفق معاهدة بروكسل هي سنة ولا يجوز الاتفاق على إنقاص هذه المدة، ولكن يجوز الاتفاق على زيادة مدة الاتفاق.³⁰⁵

تبدأ المهلة من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان يجب فيه التسليم، وفي حالة استمرار التسليم عدة أيام يكون من اليوم الأخير لتسليم ما تبقى إلى المرسل إليه، وفي حال انحراف السفينة عن سيرها بسبب حرب وأفرغت البضاعة في ميناء آخر يبدأ سريان المهلة من اليوم الذي يعلم فيه المرسل إليه بأن التفريغ سوف يتم أو تم في ميناء آخر ويخضع لتقدير المحكمة وفي حال

304. British Merchant Shipping. Act. 1995.

Section 183/ARTICLE 17:

1. An action arising under this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention:

(a) the court of the place of permanent residence or principal place of business of the defendant, or
(b) the court of the place of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or
(c) a court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or
(d) a court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2. After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

305. ناصيف، الياس. (2006). معاهدة بروكسل وتعديلاتها. (ص. 210). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

عدم ذكر يوم تسليم محدد في سند الشحن فيكون من اليوم الذي يُنذر فيه الناقل المرسل إليه بالتسليم أو عدم التسليم.³⁰⁶ إن قيام الناقل بتسليم البضاعة إلى سلطات الميناء لا يعد في حكم تسليمها إلى المرسل إليه، وقد قضت محكمة فرنسية بأن المادة الثالثة من المعاهدة لا تسري لصالح الناقل الراض لتسليم البضاعة بحجة احتجاز البضاعة كما أن القضاء الإيطالي جاء فيه أن احتجاز السفينة يمنع بدء سريان مهلة السنة.³⁰⁷

وفي الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي يجب رفع دعوى التعويض وفق الاتفاقية خلال مدة لا تزيد على (3) سنوات، وإلا سقط الحق في التعويض وفي جميع الحالات يجب ألا تزيد المدة على (6) سنوات وتبدأ من تاريخ وقوع الحادث الأول.³⁰⁸

ووفق قواعد اتفاقية هامبورج فإن مدة التقادم في الدعاوى المتعلقة بعقد نقل البضائع تكون خلال سنتين، ويبدأ حساب السنتين من اليوم التالي لتسليم البضاعة أو جزء منها أو آخر يوم كان يجب فيه التسليم.³⁰⁹ ولكن يجوز قطع مدة التقادم بالإجراءات القضائية.

يزول الحق في التعويض كما جاء في اتفاقية فيينا إذا لم تُرفع الدعوى خلال: (30) سنة من تاريخ وقوع الحادثة النووية وذلك في حالة الوفاة أو الإصابة، و(10) سنوات في حالة أضرار أخرى،³¹⁰ ولا يؤثر في حالة هذه المدة طلب التعويض عن حالة الوفاة والإصابة الشخصية، وفي حالة وجود قانون محلي ينص على تمديد مدة التقادم يبقى الحق في طلب التعويض قائماً. وفي

306. ناصيف. معاهدة بروكسل وتعديلاتها. (ص. 212). المرجع ذاته.

307. ناصيف. معاهدة بروكسل وتعديلاتها. (ص. 211). المرجع ذاته.

308. المادة 8 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي 1969: تنقضي حقوق التعويض بموجب هذه الاتفاقية ما لم تُرفع دعوى بموجبها خلال ثلاث سنوات من وقوع الضرر، على أنه لا يجوز بأي حال رفع دعوى بعد ست سنوات من تاريخ الحادث الذي تسبب بالضرر. وحينما يكون هذا الحادث مؤلفاً من سلسلة أحداث، فإن فترة السنوات الست تبدأ من تاريخ وقوع الحادث الأول.

309. المادة (20) من اتفاقية هامبورج:

1. تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين.
2. تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها، أو في حالات عدم تسليم البضائع، من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه.
3. لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة.
4. يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذي تقدم في حقه مطالبة بمدد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجهه إلى المطالب. ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة.

310. اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية. (2007). فيينا. الوكالة الدولية للطاقة الذرية.

المادة (6) من اتفاقية فيينا:

تزال حقوق التعويض بموجب هذه الاتفاقية ما لم تُرفع دعوى خلال:

1- ثلاثين سنة من تاريخ وقوع الحادثة النووية، وذلك في حالة الوفاة أو الإصابة الشخصية؛
2- عشر سنوات من تاريخ وقوع الحادثة النووية، وذلك فيما يتعلق بأي أضرار أخرى.

حالة المطالبة بالتعويض عن الأضرار وكانت أموال التعويض غير كافية، فإن الأولوية في التعويض تكون لرافع الدعوى خلال مدة (10) سنوات مقارنة بخلاف مدة (30) سنة.³¹¹

في اتفاقية (HNS) ينقضي الحق في رفع دعوى والمطالبة بالتعويض إذا لم تُرفع دعوى عن الحادث خلال ثلاث سنوات، تبدأ من تاريخ علم الشخص المتضرر أو كان عليه أن يعلم بشكل معقول بهوية المالك.

وفي جميع الأحوال جُعِلت أقصى مدة يسقط فيها الحق في رفع الدعوى مرور عشر سنوات من تاريخ وقوع الحادثة المتسببة في الأضرار، وإذا كانت تتكون من عدة حوادث فيكون من آخر حادث.³¹² إن مدة تقادم الدعوى في اتفاقية روتردام والمطالبة عن الخسائر بعد مرور سنتين من اليوم الذي تم تسليم البضائع أو كان يجب أن يتم فيه التسليم. ويمكن تمديد المدة بتوجيه إعلان إلى المدعى عليه بالدعوى كما أن فترة السنتين غير خاضعة للتعليق أو القطع.³¹³

الفرع الثاني: تقادم الدعوى في التشريع الإماراتي والإنجليزي

بعد أن رأينا مدة التقادم في الاتفاقيات الدولية سوف نبحث في القانون الإماراتي والإنجليزي عن مدة التقادم. لقد حددت مدة التقادم في القانون التجاري البحري الإماراتي³¹⁴ عن الدعاوى القائمة بسبب عقد النقل البحري مُضي سنة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي

311. Julia, Shwartz. *International Nuclear Third-Party Liability Law*. (2006). Oecd. (p. 47).

312. Ozbek, Meltem. (2008). *The carriage of dangerous goods by sea*. (p. 154). Istanbul: Springer.

313. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا. (2009). فيينا: لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي.

المادة (62) من الاتفاقية:

1- لا يجوز أن تقام إجراءات قضائية أو تحكيمية فيما يتعلق بالمطالبات أو النزاعات الناجمة عن الإخلال بواجب من الواجبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة قدرها سنتان

2- تبدأ الفترة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة في اليوم الذي سلم فيه الناقل البضائع أو، في الحالات التي لم تسلم فيها البضائع أو لم يسلم سوى جزء منها، في آخر يوم كان ينبغي أن تسلم فيه البضائع. ولا يحتسب ضمن هذه الفترة اليوم الذي تبدأ فيه.

314. الحافظ، محمد. (2016). *القانون التجاري البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981- المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية*. دبي: مكتبة دار الحافظ.

المادة 287:

لا تسمع عند الإنكار وعدم العذر الشرعي:

أ- الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري بمضي سنة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم.

ب- دعاوى الرجوع على الغير ممن وجهت إليه المطالبة بمضي تسعين يوما من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء ولو انقضت المدة المذكورة في البند السابق.

ج- دعوى استرداد ما دفع بغير حق بمضي سنة من اليوم الذي يعلم فيه المسترد بحقه في الاسترداد.

كان يجب أن يتم فيه التسليم وكذلك بالنسبة للدعوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة.³¹⁵ ومدة التقادم في الدعوى الناشئة عن عقد التأمين³¹⁶ البحري سنتان، ويبدأ حساب المدة من استحقاق قسط التأمين أو من تاريخ وقوع الحادث أو تاريخ وصول السفينة أو التاريخ الذي يجب أن تصل فيه.³¹⁷ كما أن مدة عدم سماع الدعوى لا يجوز الاتفاق على تقصيرها في حين أنه يجوز الاتفاق على إطالتها.³¹⁸

وتبدأ مدة حساب السنة المانعة لسماع دعوى الناقل والشاحن من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان سيتم فيه التسليم وليس من تاريخ تفريغ البضاعة.³¹⁹ وجاء في حكم قضائي بأنه يتعين لإيقاف مدة سماع الدعوى- أن يتم توجيه الدعوى إلى ذي صفة في عقد النقل البحري.³²⁰ أما في حالة الإضرار والتي لم يذكرها القانون التجاري البحري الإماراتي وعلية بالرجوع لقانون المعاملات المدنية الإماراتي في المادة (298) والتي يسقط حق دعوى الضمان عن الضرر بمرور ثلاث سنوات من يوم علم المتضرر بحادث الضرر والمسؤول عنه ولا تُسمع الدعوى نهائياً بمرور (15) سنة من يوم وقوع الفعل الضار. وتأسيساً على مدة التقادم القانونية

315. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 - المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ.

المادة 224:

لا تسمع عند الإنكار وعدم العذر الشرعي:

أ- الدعوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة بمضي سنة من تاريخ انتهاء العقد.

ب- دعوى استرداد ما دفع بغير وجه حق بعد مضي سنة ابتداء من اليوم الذي يعلم فيه المسترد بحقه في الاسترداد.

316. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 - المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ.

المادة 399:

1. لا تسمع عند الإنكار وعدم العذر الشرعي الدعوى الناشئة عن عقد التأمين بمضي سنتين، وتبدأ هذه المدة كما يأتي:

أ- من تاريخ استحقاق قسط التأمين فيما يتعلق بدعوى المطالبة.

ب- من تاريخ وقوع الحادث الذي نشأت عنه الدعوى فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي لحقت بالسفينة.

ج- من تاريخ وصول السفينة أو التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي لحقت بالبضائع، أما إذا كان الحادث لاحقاً لأحد هذين التاريخين سرت المدة من تاريخ وقوع الحادث.

د- من تاريخ وقوع الحادث فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتسوية الأضرار بطريق التخلي وفي حالة تحديد مهلة في العقد لإقامة دعوى التخلي تسري المدة من تاريخ انقضاء هذه المهلة.

هـ- من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعوى المساهمة في الخسائر المشتركة أو بدعوى المطالبة بالمكافأة المستحقة عن المساعدة والانتقاد.

و- من التاريخ الذي يقيم فيه الغير الدعوى على المؤمن له أو من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير.

2. وكذلك لا تسمع عند الإنكار وعدم العذر الشرعي دعوى استرداد أي مبلغ دفع بغير حق بمقتضى عقد التأمين بمضي سنتين وتسري هذه المدة من اليوم الذي يعلم فيه المسترد بحقه في الاسترداد.

3. وينقطع سريان المدد المشار إليها في الفقرتين السابقتين بكتاب مسجل أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة وذلك بالإضافة إلى الأسباب الأخرى المقررة قانوناً.

317. المادة (5). اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية. (2007). فيينا. الوكالة الدولية للطاقة الذرية.

318. طعن 93/155. جلسة 1994/2/12. إسماعيل، محمد. قضاء النقل البحري.

319. طعن 95/80. جلسة 1995/12/17. إسماعيل، محمد. (1999). قضاء النقل البحري وفقاً لأحكام محكمة التمييز بدبي. دبي.

(ص. 224).

320. طعن 95/161. جلسة 1995/12/24. المرجع السابق. إسماعيل. قضاء النقل البحري. (ص. 225).

وفق قضية والتي أبرمت شركة لاستيراد اللحوم عقداً مع ناقل بحري وتم التأمين على الشحنة من قبل شركة تأمين بتاريخ 2010/9/30 وعند وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ تبين بأن اللحوم غير صالحة للاستهلاك وفقاً لتقرير المعاينة والكشف، والذي تم بتاريخ 2010/10/4 وقد قامت الشركة المستوردة بإنذار الناقل بذلك بتاريخ 2011/4/14 وعليه حكمت المحكمة الابتدائية بتاريخ 2012/4/11 بإلزام شركة التأمين بتعويض المُرسَل إليه بمبلغ 477,728 درهماً إماراتياً مع الرسوم والمصاريف وعدم سماع الدعوى في حق المدعى عليه الثاني الناقل. استأنف كلٌّ من الطرفين -شركة التأمين والشركة المستوردة للحوم- الحكم، وحكمت محكمة الاستئناف بقبول الاستئناف الأول المقدم من شركة التأمين والحكم برفض الدعوى والاستئناف المقدم من المدعي على الناقل البحري، وقد طعن بعد ذلك المرسل إليه لدى محكمة النقض بنعيه بمخالفة الحكم للقانون وفساد الاستدلال والدفع بأن التقادم قد تم قطعه بتقديم الإنذار إلى الناقل بتاريخ 2011/4/14 والاحتجاج بنص المادة 481 من قانون المعاملات المدنية بأن العذر الشرعي يوقف التقادم والمتمثل في فترة إعداد شركة متخصصة لتقرير المعاينة عن البضاعة المتضررة في الفترة بين تاريخ 2010/10/4 إلى 2010/10/31 وجاء رد محكمة النقض على هذا النعي بأنه عملاً بنص المادة 287 من القانون التجاري البحري³²¹ بأن الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري لا تُسمع عند الإنكار أو عدم العذر الشرعي بمضي سنة من تاريخ تسليم البضاعة أو التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم والإجراء القاطع للتقادم هو المطالبة القضائية والتوجيه إلى ذي صفة. وإن ما قام به المدعي بتوجيه إنذار لا يعد أنه يقطع مدة التقادم كونه لم يدخل في الإجراءات القضائية إلا بعد مرور السنة كما أن الناقل الطرف الثاني لم يتم إدخاله في الدعوى إلا

321. الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الامارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981- المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ.
المادة (287) من القانون التجاري البحري الإماراتي:

أ- الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري بمضي سنة من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم.
ب- دعاوى الرجوع على الغير ممن وجهت إليه المطالبة بمضي تسعين يوماً من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء ولو انقضت المدة المذكورة في البند السابق.
ج- دعوى استرداد ما دفع بغير حق بمضي سنة من اليوم الذي يعلم فيه المسترد بحقه في الاسترداد.

في جلسة 2012/5/21 مما يجعل تمسكه بعدم سماع الدعوى صحيحاً وعلى ذلك رفضت المحكمة الطعن وأيدت الحكم المستأنف.³²²

ويسقط الحق في المطالبة القضائية عن الأضرار النووية وفق القانون الإماراتي، ما لم تُرفع الدعوى خلال ثلاث سنوات من تاريخ علم الشخص المتضرر أو التاريخ الذي يجب أن يعلم فيه وسمح القانون بأن تُمد هذه المدة إلى وقت انتهاء فترة التأمين أو الضمان المالي عن الحادثة. وجاء كذلك في الحالات الأخرى والتي يسقط الحق في المطالبة القضائية وفق ما جاء في اتفاقية فيينا في حالة الوفاة أو الإصابة بسقوط الحق في المطالبة القضائية بمرور ثلاثين سنة، وفي حالة الأضرار الأخرى غير الوفاة والإصابة بمرور عشر سنوات.³²³ وفقاً للمادة 16 من القانون البحري التجاري الإنجليزي فإن فترة التقادم عن المطالبة بالحق قضائياً تنقضي بمرور سنتين للمطالبة بالتعويض ويبدأ حساب المدة بالنسبة لحالة الإصابة أو الوفاة من التاريخ الذي كان يجب أن ينزل فيه الشخص وبالنسبة للبضاعة من تاريخ تسليم البضاعة أو اليوم المفترض للتسليم.³²⁴

322. حيدر، عيسى. قضاء النقل البحري- مجموعة القواعد القانونية والأحكام الصادرة من محكمة تمييز دبي منذ عام 1988 إلى عام 2007. دبي: مكتبة المستقبل. قضية 363/2011 مدني. جلسة 2012/5/13. (ص. 21).

323. الشرفاوي، الشهابي. (2015). المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية في القانون الإماراتي في ضوء القواعد العامة للمسؤولية. مجلة الفكر الشرطي. القيادة العامة لشرطة الشارقة. الإصدار 92. (ص. 17).

324. Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. (p. 78). Istanbul: Springer.

الخاتمة

نستخلص مما سبق أن اتفاقية سولاس التي ظهرت سنة 1914 كانت أول اتفاقية اهتمت بذكر البضائع الخطرة، وأشارت اتفاقية بروكسل 1924 إلى ذكر صفات البضائع باعتبارها خطرة وكيفية تعامل الناقل معها ولم تذكر فيها مسؤولية الناقل عن نقل البضائع الخطرة، أما اتفاقية هامبورج فقد زادت من التزامات الشاحن ولم تتطرق إلى الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحراً (HNS) والتي اهتمت أكثر بأضرار السفن التي تنقل الزيوت، وفيما يخص القانون الإماراتي فقد أُضيفت قرارات تلزم الناقل بالتأمين والانضمام إلى عضوية نوادي التعويض مع تشابه القانون الإماراتي البحري مع نصوص اتفاقية بروكسل وأما القانون الإنجليزي الصادر عام 1995 فقد ضم في قواعده المنظمة للنقل البحري الاتفاقيات الدولية وأهمها اتفاقية (HNS) واتفاقية سولاس وماربول.

التقدم العلمي الأمني شجّع على زيادة نقل البضائع الخطرة المختلفة الشدة والتصنيف وساعد على تصدير واستيراد تلك المواد، وفي المقابل فإن التكنولوجيا المتقدمة والحديثة في بناء السفن العملاقة ذات المعدات الملاحية المتطورة ساهم كثيراً في زيادة نقل البضائع الخطرة رغم المخاطر البيئية والأمنية المؤثرة على حياة الإنسان.

وقد رأينا أغلب الاتفاقيات التي أشارت إلى البضائع الخطرة ولكنها لم تقم بتعريفها ومن هذه الاتفاقيات اتفاقية بروكسل، وقد حصر القضاء الإنجليزي التعريف وفقاً لأضرار البضائع وليس لنوعها باعتبارها خطرة في حالة التسبب فيها، وقد أتت اتفاقية (HNS) واتفاقية (IMDG) على ذكر أنواع بضائع باعتبارها خطرة، حتى إن المشرع الإماراتي لم يعرف البضائع الخطرة إلا أن الموانئ الإماراتية تطبق المعايير الدولية للتعامل مع البضائع باعتبارها خطرة وفقاً لاتفاقية (IMDG). وقد حرصت الاتفاقيات الدولية والقوانين الإماراتية والإنجليزية على فرض رقابة في نقل البضائع الخطرة وإلزام الناقل والشاحن باشتراطات متمثلة في شهادات أمنية وصحية وبيئية

وقائية من أجل توفير حماية أكثر. استبعدت أغلب الاتفاقيات الدولية والقانون الإماراتي والإنجليزي السفن الحكومية والحربية من المسؤولية عن نقل البضائع الخطرة والذي يرجع - حسب اعتقادي- إلى عدم تنفير الدول من الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية، كما أن الدول المالكة للسفن تكون ذات ملاءة مالية تُمكنها في الغالب من جبر الضرر مما يغني عن الحاجة إلى إضافتها تحت المسؤولية القانونية. وكما جاء في القانون الإماراتي والإنجليزي فإن نطاق مسؤولية الناقل تمتد إلى 200 ميل بحري أي المنطقة الاقتصادية الخالصة والتي تقوم فيها مسؤولية الناقل، ويحق للدول تطبيق قوانينها على الناقل ووفقاً لاتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لسنة 1969 والتي تقوم فيها مسؤولية الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية، وفي المقابل لم تذكر اتفاقية هامبورج أو بروكسل سوى مسؤولية الناقل القائمة على أساس عقدي.

يمكن اعتبار اتفاقية (IMDG) واتفاقية ماربول وسولاس من أهم الاتفاقيات التي جاءت على ذكر التزامات الناقل والتي تقوم عليها مسؤولية الناقل في حالة عدم الالتزام بها ومع ذلك لم تشر تلك الاتفاقيات إلى مسؤولية الناقل أو أي طرف ومع اشارتها إلى التزامات الأطراف ويقع على كل دولة مصادقة على الاتفاقية تحديد مسؤولية الناقل عندما لا يلتزم بواجباته القانونية وفق الاتفاقيات المصادق عليها. الأصل أن يحصل الشخص المتضرر على تعويض بقدر الضرر الذي يحدثه الشخص المتسبب ولكن استثنت القوانين البحرية في الاتفاقيات الدولية والقوانين المحلية ذلك بتحديد مسؤولية الناقل البحري وفقاً لحد معين. وتعفي كذلك القوانين الناقل من المسؤولية في حالات الحروب والظواهر الطبيعية وخطأ المضرور والتي يستفيد منها أشخاص آخرون مع الناقل وهم من يكونون غالباً تحت سلطة وأمرة الناقل وذلك أن الخسائر والأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية تكون ضخمة فإذا لم يتم تحديدها فإن عدد الاساطيل البحرية سوف يقل مما يقلص التواصل التجاري بين القارات والدول³²⁵.

325. الجميل، إيمان. (2013). الحوادث البحرية. (ص 19). الإسكندرية: المكتب الجامعي الحديث.

لذلك جاءت الحاجة لإيجاد الضمانات المالية نظير المسؤولية القائمة على الناقل في حالات عدم مقدرة الناقل للوفاء بالتعويض ولذلك ظهرت صناديق التعويض والتي تجيز بواسطة الدول المصادقة على اتفاقيات الصناديق والتعويض بإلزام الناقل المستورد لكمية محددة من الزيوت بالمساهمة المالية للصندوق وكذلك أهمية شركات التأمين في زيادة سد نقص التعويض بسبب حدود مسؤولية الناقل البحري أو إعفاء الناقل من المسؤولية أو عدم المقدرة المالية.

النتائج

1. حصرت بعض الاتفاقيات البضائع الخطرة في مواد معينة وعرفت بعضها الآخر البضائع الخطرة كاتفاقية (HNS) ولم يعرفها المشرع الإماراتي وأشار إليها القضاء الإنجليزي بالبضاعة الخطرة بحسب أضرارها.
2. تؤكد أغلب الاتفاقيات على استبعاد مسؤولية السفن المملوكة للدولة عن نقل البضائع الخطرة.
3. يمثل النقل الاعتيادي بإعفاء الناقل من المسؤولية في حالات معينة جاءت الاتفاقيات والقانون الإماراتي والانجليزي على حالات تعفي الناقل من المسؤولية عن نقل البضائع الخطرة وحالات حدد فيها القانون في النصوص الدولية والقوانين الإماراتية والانجليزية لحدود مسؤولية الناقل عن نقل البضائع الخطرة.
4. تقيم بعض الاتفاقيات مسؤولية الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية كاتفاقية المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي 1969 واتفاقية (HNS) وفيينا 1997 وهناك اتفاقيات تنظم العلاقة التعاقدية بين الناقل والأطراف الأخرى في النقل البحري مثل اتفاقية روتردام وهامبورج وبروكسل وهناك اتفاقيات كان لها دور الارشاد ولم تحدد أو تشير إلى المسؤولية كاتفاقية سولاس.

5. ارتباط التزام الناقل بالتزام الشاحن بإخلال الشاحن بالتزاماته اتجاه البضائع الخطرة قد يؤدي إلى إخلال الناقل بالتزاماته في نقل البضائع الخطرة والتسبب بإضرار كبيرة مع تركيز الاتفاقيات على مسؤولية الناقل بصورة أكبر من الشاحن ومع خطورة البضائع والتزام الشاحن بإعلام الناقل ووضع العلامات على البضائع لتدل على خطورتها ومما يجعل قيام الناقل بالحرص الدقيق بصورة أكبر عن البضائع العادية.
6. لم تحدد القوانين الدولية ولا في القانون الإماراتي والانجليزي حدود لمسؤولية الشاحن بمثل الناقل وذلك بإمكانية رجوع الناقل على الشاحن بطلب كامل التعويض عن الضرر المتسبب به وهو مالا يمكنه الإيفاء به غالباً.
7. يلزم القانون الإماراتي والانجليزي السفن التي تقوم بالملاحة في مياه الدولة بالحصول على تأمين وهو إلزامي ووجوب الانضمام على أحد نوادي التعويض.

التوصيات

1. أرى أن يحدد المشرعين الدوليين والمحليين حدود لمسؤولية الشاحن ومساواة ذلك مع الشاحن ومع إلزامه بالاشتراك كذلك مع الناقل في نوادي التعويض والتأمين على البضائع بشكل إلزامي للحصول على ضمان أكبر.
2. من الأفضل تخصيص سفن لنقل البضائع الخطرة بحيث تكون مجهزة مثل السفن التي تنقل النفط والغاز وعدم اشراكها مع السفن التي تنقل الركاب والحيوانات والأغذية وذلك لإحتمال فرص وقوع الأضرار داخل السفينة الناقلة للبضائع الخطرة وعليه يفضل تشديد نقلها بصورة مستقلة.
3. من الالتزامات التي تقع على الشاحن عن نقل البضائع الخطرة، هو إعلام الناقل بالصفة لتلك البضائع، لذلك أتمنى أن يتم هذا الالتزام في صورة كتابة ولا يترك أمر الإعلام مبهم والذي يمكن القيام به بكل صور الإعلام. حيث لا يصلح أن يعلم الشاحن بصفة البضاعة

الخطرة بإشارة أو شفها مما قد يوقع الناقل في جهالة أو قد يتحجج الناقل بعدم معرفته بنوع البضاعة من حيث خطورتها، لذلك أقترح ان يكون واجب الالتزام بإعلام الناقل بالصفة الخطرة للبضاعة كتابيا.

4. أحد الأسباب التي قد تعفي الناقل من المسؤولية عن أضرار نقل البضائع الخطرة هو عدم كفاية تغليفها، وقد أشارت الاتفاقيات والتشريعات الإماراتي والإنجليزي إلى ذلك، حيث أنه من الأفضل توحيد شروط تغليف كل نوع من البضائع الخطرة وفق دراسات علمية وبالرجوع إلى أصحاب الخبرة من التغليف لتلك البضاعة، حتى يستطيع كل طرف معرفة قيامه بواجب التغليف بالطريقة الصحيحة والتقليل من أضرار البضاعة بسبب سوء التغليف.

5. وفي النهاية أقترح أن يكون هناك ربط إلكتروني بين الموانئ العالمية من ناحية نوع الشحنة في حال كانت ذات خطورة عالية بإيصال تلك المعلومة عن نوع هذه البضاعة إلى الميناء الذي تقصده السفينة أو تمر منه، من وقت شحنها في الميناء. حيث يسهل ذلك من وقت ميناء الوصول في التنبؤ والاستعداد في كيفية التعامل مع نوع البضائع في حال وقوع كوارث.

قائمة المصادر والمراجع

الكتب:

الكتب باللغة العربية:

- إبراهيم، هشام. (2017). قانون النقل البحري. الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية.
- إسماعيل، محمد. (1999). قضاء النقل البحري وفقا لأحكام محكمة التمييز بدبي. دبي.
- أجميل، إيمان. (2013). الحوادث البحرية. الإسكندرية: المكتب الجامعي الحديث.
- حاطوم، وجدي. (2011). النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية. الطبعة الأولى. طرابلس: المؤسسة الحديثة للكتاب.
- حمدي، كمال. (2007). القانون البحري. الطبعة الثالثة. الإسكندرية: منشأة المعارف.
- حيدر، عيسى. قضاء النقل البحري- مجموعة القواعد القانونية والاحكام الصادرة من محكمة تمييز دبي منذ عام 1988 إلى عام 2007. دبي: مكتبة المستقبل.
- خالد، صالح. (2016). النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.
- خليفة، عبدالكريم. (2013). القانون الدولي للبحار دراسة في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.
- خليل، أحمد. (2010). موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا وفقها وقضاء التقنين البحري المصري. الإسكندرية: المكتب الجامعي الحديث.
- الطائي، عبدالمجيد. (2017). عقود التجارة البحرية والتأمين عليها وفق التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة. الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

- طه، مصطفى. بندق، وائل. (2012). التوحيد الدولي للقانون البحري. الطبعة الأولى. الإسكندرية: مكتبة الوفاء القانونية.
- عبابنة، محمود. (2015). أحكام عقد النقل دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية. الطبعة الأولى. عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- عبدالحى، عماد. لبيب، أحمد. (2015). شرح القانون البحري في دولة الامارات العربية المتحدة. الشارقة: مطبعة الجامعة.
- العريني، محمد. الفقي، محمد. (2011). القانون البحري والجوي. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
- عطية، وليد. (2015). مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة). الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
- علي، سعيد. عقود قانون التجارة الدولية دراسة مقارنة. الطبعة الأولى. القاهرة: المركز القومي للإصدارات القانونية.
- غنام، شريف. (2012). التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دولياً عبر البحر. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.
- الفقي، محمد. (2002). المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات. الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
- قطاع النقل البحري- اللوائح التنظيمية (العامة والموانئ البحرية). دائرة النقل- أبوظبي. 2010.
- محمد، علاء. (2012). انتقال المخاطر في البيوع البحرية- البيع سيف والبيع فوب. الطبعة الأولى. بيروت منشورات الحلبي الحقوقية.

- مختار، نبيل. (2009). *التأمين البحري سفن- بضائع- نولون*. الإسكندرية: منشأة المعارف.
- المستريحي، علاء. (2016). *الطبيعة القانونية لمسؤولية المشغل عن أضرار الحادث النووي: دراسة مقارنة بين القانون الاماراتي واتفاقية فيينا*. مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية. مجلد (13). (1-24).
- مناخ الاستثمار في الدول العربية. (2010). المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وانتمان الصادرات. الكويت.
- المؤتمر القانوني الدولي بشأن النقل البحري للمواد الذرية لعام 1971. (1993). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية.
- مؤتمر إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971. (1993). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية.
- ناصيف، الياس. (2006). *معاهدة بروكسل وتعديلاتها*. الطبعة الأولى. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
- النجار، محمد. (2017). *المنازعات البحرية وآليات تسويتها*. الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية.
- نظام التعرف لميناء جبل علي وميناء راشد الواقعة في دبي، الإمارات العربية المتحدة. موانئ دبي العالمية. 2015. دبي. الامارات.
- يوسف، يوسف. (2013). *النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي*. الطبعة الأولى. القاهرة: المركز القومي للدراسات القانونية.
- مهدي، جمال. (2015). *النظام القانوني الدولي لحماية البيئة من الاضرار الناجمة عن الأسلحة النووية*. الطبعة الأولى. الجيزة. مصر. مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع.

الكتب باللغة الإنجليزية:

- Ozbek, Meltem. (2008). The carriage of dangerous goods by sea. Istanbul: Springer.

الاتفاقيات:

الاتفاقيات باللغة العربية:

- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا. (2009). فيينا: لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي.
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث مسببة للتلوث الزيتي لعام 1969. (1988). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية.
- اتفاقية المواد الخطرة والضرارة (HNS) لعام 2010. (2013). لندن. منشورات المنظمة البحرية الدولية.
- اتفاقية اوبرسي. (1991). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية.
- اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود. (2011). سويسرا: برنامج الأمم المتحدة للبيئة.
- اتفاقية سولاس. (2014). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية.
- اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية. (2007). فيينا. الوكالة الدولية للطاقة الذرية.
- اتفاقية لندن وبروتوكول لندن. (2016). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية.
- المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي لعام 1969. (1993). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية.
- ماريبول- المرفق 3 والمدونة التقنية بشأن أكاسيد النيتروجين لعام 2008 والخطوط التوجيهية بشأن تنفيذها. (2013). لندن: منشورات المنظمة البحرية الدولية.
- اتفاقية اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع
- اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بوالص الشحن

الاتفاقيات باللغة الإنجليزية:

- International maritime dangerous goods code. International maritime organization. London. 2006

القوانين:

القوانين باللغة العربية:

- - اللوائح التنظيمية (العامة والموانئ البحرية). دائرة النقل- أبوظبي. 2010.
- الحافظ، محمد. (2016). القانون التجاري البحري في دولة الامارات العربية المتحدة- القانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 - المعدل بالقانون الاتحادي رقم 11 لسنة 1988 والقرارات الإدارية والوزارية. دبي: مكتبة دار الحافظ.
- قانون إتحادي رقم (4) لسنة 2012 في شأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية.
- قانون المعاملات المدنية الإماراتي الصادر بقانون إتحادي رقم (5) لسنة 1985 والمعدل بالقانون الإتحادي رقم (1) لسنة 1987.

القوانين باللغة الإنجليزية:

- British Merchant Shipping. Act. 1995.
- Code of practice for packing of cargo transport units (ctus). (2013). London. IMO.
- IMO/ILO/UNECE code of paractice for packing of cargo transport units. (2014). London. IMO.
- International maritime dangerous goods code. (2006). London. IMO.
- Julia, Shwartz. International nuclear third-party liability law. (2006). Oecd.

الرسائل والبحوث:

الرسائل باللغة العربية:

- رشيد، الواحد. (2013). *مسؤولية الناقل البحري للبضائع- دراسة مقارنة*. رسالة ماجستير. جامعة مولود معمري. الجزائر.
- سامية، عباس. (2012). *التزامات الشاحن في عقد النقل البحري*. رسالة ماجستير. جامعة الجزائر. الجزائر.
- سعدية، بن دومية. (2013). *مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام*. رسالة ماجستير. جامعة وهران. الجزائر.
- يوسف، معلم. *المسؤولية الدولية بدون ضرر- حالة الضرر البيئي*. رسالة دكتوراه. جامعة منتوري. الجزائر.

الرسائل باللغة الإنجليزية:

- Fujita, Tomotaka. (2011). Shipper's obligations and liabilities under the Rotterdam rules. The University of Tokyo. Japan.
- Kamdem, Fetze. (1999). La responsabilite du transporteur maritime du marchandises au nivea international. Master Thesis. Universite lavl. Quebec. Canada.
- Qi, Shaojiang. (2013). Study on major legal issues of carriage of dangerous goods at sea. Master Thesis. World Maritime University. China.
- Schuda, Robert. (3-1-1992). The international maritime organization and the draft convention with the carriage of hazardous and noxious substances by sea. Master Thesis. University of Miami Law School. Miami. USA.
- Steward, Leighton. (July 1994). The oil pollution Act 1990: Issues and solutions. Library of congress catalog.

- Yi, Yang. (2007). Obligations and liabilities for consigning dangerous goods. Master Thesis. Dalian Maritime University. China.

الاحكام القضائية:

قضية 363/2011 مدني. جلسة 2012/5/13. محكمة تمييز دبي.

قضية 304/2004. جلسة 2006/1/14. محكمة تمييز دبي.

طعن 93/164. جلسة 1993/12/25. محكمة التمييز بدبي.

طعن رقم 92/55. محكمة التمييز بدبي.

طعن رقم 147- جلسة 1991/12/29. محكمة التمييز بدبي

طعن 37/1997. جلسة 1997/10/18. محكمة تمييز دبي.

طعن رقم 147- جلسة 1991/12/29. محكمة التمييز بدبي.