

التلوث البحري الناشئ عن نقل البضائع الخطرة

د. عماد جواد كاظم

كلية القانون/ جامعة البصرة

Email : Emad.ja@kunooz.edu.iq

المخلص

يعرف التلوث البحري على أنه إدخال مواد أو طاقة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة إلى البيئة البحرية نتيجة للأنشطة البشرية المختلفة، مما يؤدي أو يؤدي إلى تأثيرات ضارة على الكائنات والثروة البحرية الحية. فضلاً عن تأثيرات ضارة على صحة الإنسان. وإعاقة الأنشطة البحرية المختلفة بما فيها الصيد. وتغير خواص مياه البحر مما يفقدها صلاحيتها للاستخدام في الأغراض المختلفة. ومع تطور الحياة والتقدم الصناعي والتكنولوجي أصبحت البيئة بكافة عناصرها الماء، والهواء، والتربة تتعرض لملوثات جديدة لم تكن معروفة سابقاً. إذ يمكن أن تشكل جرائم التلوث خطراً على صحتنا وسلامتنا يومياً، فقد تلوث هذه النفايات الخطرة الملقاة مياه البحار والمحيطات بشكل غير قانوني، ومن هذه المواد الخطرة مثلاً النفايات الإلكترونية والكيماويات والنفايات الصناعية، علاوة عن ما يصدر من مخلفات نتيجة عمليات نقل المواد التي توصف بأنها خطيرة على حياة الكائنات الحية. وبسبب الاختلاف في التشريعات بين الدول، وضعف نظم إنفاذ القوانين. أصبحت هذه الممارسات تشكل بمجموعها صعوبات تعرقل اجراءات التصدي لمكافحة الجريمة البيئية بما فيها التلوث البحري الناتج عن نقل المواد الخطرة في البحار والمحيطات.

الكلمات المفتاحية : التلوث البحري، القانون البحار، التعاون الدولي، مسؤولية الناقل البحري.

Marine pollution resulting from the transport of dangerous goods

Dr. Emad jewad kadhem
College of Law / University of Basrah
Email: Emad.ja@kunooz.edu.iq

Abstract

Marine pollution is defined as the introduction of materials or energy directly or indirectly into the marine environment as a result of various human activities, which leads to harmful effects on living marine organisms and wealth. As well as harmful effects on human health. Impeding various marine activities, including fishing. The properties of seawater change, making it less suitable for use for various purposes. With the development of life and industrial and technological progress, the environment, with all its elements - water, air, and soil - has become exposed to new pollutants that were not previously known. Pollution crimes can pose a threat to our health and safety on a daily basis, as these dumped hazardous wastes may pollute the waters of the seas and oceans in a way that is illegal, and these dangerous materials include, for example, electronic waste, chemicals, and industrial waste, in addition to the waste produced as a result of the transportation of materials that are described as dangerous to the lives of living organisms. Due to differences in legislation between countries and weak law enforcement systems. Together, these practices have become difficulties that hinder measures to combat environmental crime, including marine pollution resulting from the transport of hazardous materials in the seas and oceans.

Key words: Marine pollution , law of sea , international all cooperation , responsibility of the shipping carrier.

المقدمة

لا يخفى على أصحاب الاختصاص وغيرهم مدى تأثير البضائع الخطرة على البيئة البحرية في الوقت الراهن، إذ اننا نعيش ونحيا في عالم متطور يشهد بزوغ الثورة الصناعية الرابعة والمواد الخطرة جزء لا يتجزأ من هذه الثورة.

صحيح ان الذكاء الاصطناعي يحتل مساحة كبيرة من هذه القفزة العلمية المذهلة ولكن مكوناتها ووسائلها لا تحصل الا بوجود مواد حسب وصفها العلمي خطيرة. واللافت للانتباه ان نقل هذه البضائع من شرق الكرة الأرضية الى غربها وبالعكس ساعدة على انتشار البضائع الخطرة في البيئة البحرية، ناهيك عن الحوادث اللامحدودة ان حصلت لا سامح الله ستندر بكارث بيئية لا نهاية لها وأثرها لا يقتصر على الأشخاص بل يتعدى ذلك بكثير وسببها لا يتحدد بعامل واحد بل تعدد الاسباب الى درجة يصعب على رجال القانون تتبعها وتحديد طبيعة كل سبب لذلك تولد لدينا القناعة التامة وبدون تردد أهمية عنوان هذا البحث الذي بحاجة الى التقصي والجمع والتحليل والخروج بنتائج تفيد المشاركين في هذا المؤتمر من فرضية بحث مفادها ... هل عجزت احكام القانون عن معالجة عواقب وآثار التلوث البحري بسبب البضائع الخطرة، أم ان الاتفاقيات بذل واصنعوها كل جهودهم لسد النقص ومع ذلك يحصل النقص الفطري ومن دون تعمد لمعالجة مشكلات التعويض عن الاضرار التي تلحق الأشخاص بأموالهم وأنفسهم والاضرار الجسيمة التي يتركها التلوث البحري بسبب نقل البضائع الخطرة على البيئة الحربية ومن هنا انطلقنا مصممين على ضرورة الوصول الى اهداف عملية تخدم وظيفة البحث العلمي سنذكرها تفصيلا من خلال ثنايا هذا البحث ولا يغيب عن البال منهجنا لم يتغير في البحث اذ هو مقارنة أولا وتحليلي ثانيا واستنتاجي ثالثا واستقرائي رابعا، اذ لا يكون البحث له الطعم القانوني بدون الاعتماد على هذه الأنظمة العلمية المعتمدة وتأسيساً على ذلك سوف نتناول هذا البحث في مبحثين

المبحث الأول // مفهوم البضائع الخطرة

المبحث الثاني // التلوث البحري بسبب البضائع الخطرة

المبحث الأول / مفهوم البضائع الخطرة

تمهيد وتقسيم

يعد مفهوم البضائع الخطرة من المواضيع التي واجهت اختلافاً بيناً من حيث التعريف، فبعضهم حصر التعريف بمفهوم محدد ولآخر أطلق العنان ليشمل جوانب أخرى غير الطبيعة الخطرة للبضائع، تأهيل عما يترتب من مسؤولية عقدية وغير عقدية للناقل البحري وتأسيساً على ذلك سنقسم هذا المبحث الى ثلاثة مطالب: -

المطلب الأول // تعريف البضائع الخطرة

المطلب الثاني // مسؤولية الناقل البحري العقدية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة.

المطلب الثالث // المسؤولية غير العقدية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة

المطلب الأول / تعريف البضائع الخطرة

في البدائية أخذ الفقه يعرف البضائع الخطرة هي تلك البضائع بسبب طبيعتها وخواصها أو طريقة رصها قد تؤدي الى تعريض أرواح المسافرين الى الخطر او تجعل السفينة في وضع خطر، بمعنى اخر ان التعريف الضيق يتحدد بالخواص المادية او الفيزيائية للبضائع الخطرة في حين ذهب آخرون الى تعريف البضائع الخطرة تعريفاً واسعاً مفاده ان البضاعة الخطرة لا تستلزم خطورتها ان تكون طبيعة أي فيزيائية ناتجة من البضاعة ذاتها ، بل ان البضاعة تكون خطرة اعتماداً على عملية النقل ومن ثم وجدت ظروف تؤدي الى تأخير النقل أو جعل البضاعة في حالة حرج او صدور أوامر قضائية بوضع اليد على البضاعة فأنها تكون حسب هذا المفهوم خطرة وتتساوى من حيث الدرجة مع البضاعة الخطرة بالاعتماد على طبيعتها وخواصها الفيزيائية.

تعقيب ان الاتجاهين السابقين في تعريف البضاعة الخطرة لا يخلو كل واحد منها من السلبيات، فالاتجاه الضيق لا يفي بالغرض اذ ستخرج العديد من فئات البضائع الخطرة منه، والاتجاه الثاني الواسع هو الاخر لا يخلو من السلبيات فقد تشترك مع عملية النقل أسباب أخرى تسبب الكوارث ولا تمت بصلة الى العوامل القانونية أو المادية لكي تجعل البضاعة خطرة.

وبشكل عام ان الجميع بين الاتجاهين (الضيق والواسع) يحقق الغرض المقصود من التعريف.

ففي قضية

In Micada compania Navirera S.A.V

Taxim (The Agios Nicolas 1968)

التي تتلخص وقائعها ان (مشاركة الايجار) تضمنت بنداً يقضي بعدم وجود بضائع حية او مضررة الملتهبة أو بضاعة خطرة من حيث الشحن. على الرغم من ان السفينة كانت قد استؤجرت بموجب مشاركة الايجار لغرض نقل معدن الحديد الذي شحن عليها وكان مركزاً وان معدل الرطوبة التي يتأثر بها الحديد ذات التركيز العالي يستلزم عملية نقل تحويل محكم على سطح السفينة الذي لم يحصل أصلاً قررت محكمة الموضوع في هذا الصدد ان في مثل هذه الظروف التي رافقت عملية النقل تعد البضاعة خطرة.

المطلب الثاني / المسؤولية العقدية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة

ان عقد النقل البضائع الخطرة يفرض التزامات متقابلة على كل من الشاحن والناقل البحري. فالشاحن عليه ان يقوم برزم البضائع الخطرة ووضع العلامات واللواصق الدالة على ذلك ، والناقل البحري عليه بذل العناية الواجبة واللائمة للمحافظة على البضائع الخطرة اثناء النقل وان مخالفة أي طرف نت أطراف عقد النقل البحري التزامه سيكون قد أضل به ويتحمل المسؤولية الناشئة عن عدم تنفيذ الالتزام خصوصاً الشاحن اذ تكون مسؤولية مشددة في ظل أحكام قواعد لاهاي . واستناداً لما سبق فإن الشاحن يتوجب عليه اعلام الناقل البحري عن الفة الخطرة للبضاعة ويكون من حقه مقاضاة الشاحن عنده عدم قيام الأخير بأعلام الناقل البحري الفرصة إما يرفض نقل البضاعة كونها خطرة او يقوم بنقلها ولكن عليه ان يأخذ التدابير والاحترازمات الضرورية لحماية السفينة والبضاعة والحمولات الأخرى التي عليها من الخطر.

وفي المقابل تكون هناك مسؤولية عقدية للناقل البحري اتجاه الشاحن وذلك في حالتين عندما يكون الناقل البحري على علم كامل بالطبيعة الخطرة للبضاعة ووافقه على نقلها فستكون هناك حتماً افتراض قانوني وقرينة قانونية على انه قبل المخاطر التي تنتج عن أي حادث يرجع الى البضاعة الخطرة.

أما الامر الثاني هو ما يتعلق بالشحن غير القانوني للبضائع الخطرة، فعلى افتراض مثلاً ان الخسارة كان سببها الطبيعة الخطرة للبضاعة نتيجة عيب ذاتي في الحمولة او رزم البضاعة الخطرة بصورة غير دقيقة او وضع الإشارات عليها بصورة غير صحيحة او تحريف طبيعة وقيمة الحمولة ، كل ذلك يبرر قيام مسؤولية الناقل البحري، أذ يجب عليه ان يقوم بأعداد سفينة صالحة للملاحة من حيث الصلاحية المادية للسفينة او الصلاحية التجارية للسفينة.

المطلب الثالث / المسؤولية غير العقدية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة

في جوهرها على واجب بذل العناية لتجنب الحاق الضرر بالغير، وفكرة الغير هنا تأخذ أشكال متعددة فقد يكون الغير ملاك الحمولات الأخرى المنقولة على السفينة نفسها التي تنقل البضاعة

الخطرة في حالة تضرر بضاعتهم مما يحق لهم مطالبة الناقل البحري أو الشاحن بالتعويض عن تلك الاضرار، بعبارة أخرى تقوم هذه المسؤولية عن أي مطالبة من قبل أي شخص متضرر لا تربطه مع الناقل البحري أو الشاحن أي رابطة عقدية وأساس مسؤوليتهم هنا (العمل غير مشروع) فالناقل البحري عليه واجب العناية بالبضائع الخطرة وكذلك الشاحن عليه واجب العناية بالبضائع الخطرة.

وأما بخصوص درجة العناية التي يجب ان يبذلها الناقل البحري لتجنب الاضرار بالغير بسبب الصفة الخطرة للبضاعة فأنها تتباين وتختلف حسب حالة علم الناقل البحري بالصفة الخطرة للحمولة أو عدم علمه بها، فاذا كان الشاحن قد أعلم وأخطر الناقل البحري بشكل دقيق وكاف فإن الناقل البحري والحالة هذه يجب عليه أداء أعلى درجات العناية المطلوبة عند شحن وورصد ونقل البضائع الخطرة.

أما إذا كان الناقل البحري لم يتسلم أي اخطار أو اعلان حول الصفة الخطرة للبضاعة فإن مستوى واجب العناية تكون أقل ولايسأل الناقل البحري عن أداء أعلى درجات العناية، بل أن بعض الفقهاء الزمه بأقل درجات العناية فقط.

المبحث الثاني/ التلوث البحري بسبب البضائع الخطرة

يعد التلوث البحري من أهم المجالات في القانون التجاري البحري وخصوصا الناشئة عن نقل البضائع الخطرة والمسؤولية المترتبة عليها ولكي تستوعب الموضوع بكافة أبعاده فأنا سنسلط الضوء على الصيغ الدولية التي كرست لمكافحة التلوث البحري وتطبيقها على البضائع الخطرة، ومن ثم نتطرق الى وسائل مواجهة التلوث البحري بسبب البضائع الخطرة. في البداية لم تتم مناقشة وتحليل الصيغ الدولية لأجل التحكم في التلوث البحري في ضوء نظام المسؤولية وذلك من خلال بحث المسؤولية المشددة للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة سواء كانت عقدية قائمة على عقد النقل البحري للبضائع الخطرة أم مسؤولية قائمة على الخطأ التقصيري، هذا من جانب ومن جانب اخر يتم التركيز في نطاق المسؤولية عن البضائع الخطرة باستعراض الاتفاقيات الدولية التي لها صلة بهذا الموضوع والتي ركزت في معالجتها للبضائع الخطرة على ثلاثة قضايا رئيسية. أولهما ما يتعلق (بالأمان) وثانيها ما يتعلق (بالنقل) وثالثهما ما يتعلق (بمسؤولية الغير تجاه البضاعة الخطرة).

وتم التركيز أيضا على خصوصية بعض المواد بسبب طبيعتها المحتملة الخطر مثال المواد الكيماوية او المواد السائلة كالبترول، مما يتطلب الحاجة الى حكم دولي خاص. وما تجدر الإشارة اليه انه فيما يتعلق بالتلوث البحري فان الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الموضوع تنقسم الى نوعين: -

التلوث البحري الناشئ عن نقل البضائع الخطرة

النوع الأول // الاتفاقيات الدولية المكرسة للتدابير المسا عدة على منع التلوث البحري بسبب البضائع الخطرة مع اعداد المباشرة لتعويض المتضرر. ومن اهم هذه الاتفاقيات الدولية (اتفاقية سولاس Soles) واتفاقية (Marbot) والذين قاما على أساس وجود اتفاقية سابقة هي ((اتفاقية CLC عام ٢٠٠١)). وهذه الاتفاقيات جميعا ركزت على المتطلبات التقنية للمعايير الأمنية في تشيد السفن والتي يجب ان تطبق في حلة التعاقد.

أما النوع الثاني // فقد ركز على تحديد مسؤولية الناقل البحري مثل (اتفاقية لاهاي) والملحق الخاص بها و(قواعد هام بروك) المتعلقة بعقود نقل البضائع التي جميعها ركزت وقبلت مهمة معالجة التلوث البحري ومن ضمنها ((التلوث الناشئة عن نقل البضائع الخطرة)) وتعد عقود نقل البترول من اهم المواضيع في التلوث البحري لسبب كونها من البضائع الخطرة الى درجة ان الجهود الدولية على المستوى القانوني اتجهت الى إيجاد نظام خاص يعالج الاضرار الناشئة عن نقل البضائع الخطرة وعلى وجه الخصوص (عقود نقل البترول) اذ وصف بالنموذج القانوني النموذجي الذي يعمل على معالجة التلوث البحري الناشئة عن نقل البترول او كان السبب الرئيسي لهذا التوجه هو الانتشار الهائل للتلوث البحري بسبب البترول وما يترتب من أضرار بيئية يصعب معها تحديد آثارها وأبعادها. فقد أصبحت التشريعات القديمة عاجزة عن معالجة المسؤولية الناشئة عن هذا التلوث مما يتوجب هذا التوجه الجديد في التشريعات الدولية خصوصا ((اتفاقية HNS)) التي نجحت وعلى نحو كبير في معالجة هذا الموضوع والتي يتم المصادقة عليها في آب / ٢٠٠٩.

سنعالج في هذا المبحث الاليات الدولية المتبعة في مكافحة التلوث البحري بسبب البضائع الخطرة. فسليلة المعالجات الدولية لهذا الموضوع بدأت بحزمة اتفاقيات متنوعة اعتمدت المعالجة الجزئية للتلوث ثم تلتها في عقد السبعينات من القرن الماضي حزمة اتفاقيات دولية تعالج التلوث البحري بسبب البضائع الخطرة بشكل شامل وبأبعاد دولية اكبر، ناهيك من ما افرضه التقدم والتطور من آثار جمة أثرت على البيئة والانسان وأصبح الكتاب يعالجونها تحت موضوع المسؤولية البيئية، كان للتلوث البحري بسبب البضائع الخطرة نصيب وحيز كبير وتأسيساً على ذلك سنتناول هذا المبحث في ثلاث مطالب: -

المطلب الأول // التنظيم لدولي الجزئي للتلوث البحري بسبب البضائع الخطرة.

المطلب الثاني // التنظيم الدولي عن التلوث البحري بسبب البترول

المطلب الثالث // المسؤولية البيئية ودورها في مكافحة التلوث البحري بسبب البضائع الخطرة .

المطلب الأول / التنظيم الدولي للتلوث البحري بسبب البضائع الخطرة

سنناقش ونحلل في هذا المطلب الصيغ الدولية التي تناولت أسلوب التحكم بالتلوث البحري خصوصاً التركيز على نظام المسؤولية القانونية للمتسبب بالتلوث البحري، وكما نعلم ان المخاوف كبيرة جداً بصدد نقل المواد الخطرة كما هو مبين في عدداً من الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة، فهي قد عالجت هذه الاتفاقيات الموضوع وبشكل جزئي من ثلاثة محاور

المحور الأول // يتعلق بمسألة الأمان لنقل البضائع الخطرة.

المحور الثاني // التعليمات الواجب اتباعها عند نقل البضائع الخطرة.

المحور الثالث // مسؤولية الغير عن نقل البضائع الخطرة.

ولابد من الإشارة ان بضع من هذه الاتفاقيات ركزت على المواد ذات الطبيعة الفائقة الخطورة وبنفس المساواة عالجتها مع المواد التي يتحمل ان ينشأ عنها خطراً

مادام الكلام يجري في هذا السياق فلا بد من التأكيد ان هذه الاتفاقيات الدولية ذات المعالجة الجزئية للتلوث البحري يمكن تقسيمها الى قسمين: -

القسم الأول // ركزت على الآليات الواجب اتباعها لتقدير التعويض وأهم هذه الاتفاقيات هي اتفاقية (SOLAS) واتفاقية (MARPOL) والتي كانت الأخيرة المرجع لنشؤ اتفاقيات عدة منها (CLC) واتفاقية عام ٢٠٠١ بصدد الوقود البحري (Bunker convention).

القسم الثاني // الاتفاقيات المعالجة للمسؤولية الناقل البحري ومنها اتفاقية (لاهاي) والملحق الخاص بهام لعام ١٩٢٤ واتفاقية (هام بورك) لعام ١٩٧٨ واتفاقية (روتterdam) لعام ٢٠٠٨ .

المطلب الثاني/ التنظيم الدولي عن التلوث البحري بسبب البترول

ان تلوث البحار وسواحل البحار بسبب التسرب النفطي من الناقلات كان يعد تهديداً وأصبح مشكلة خطيرة في منتصف القرن العشرين. ويرجع الجهد الدولي في مكافحة التلوث البحري بسبب النفط الى الكارثة التاريخية

لحادثة (Torrey canyon) في عام ١٩٦٧ اذ لم يكن في ذلك الوقت نظام قانوني دولي يحمي الأشخاص الذين يتكبدون اضرار بسبب التلوث البحري الناشئ عن تسرب النفط وأثره البالغ على البيئة والأشخاص .

وعندما حصلت هذه الحادثة كانت خارج الاختصاص القضائي للدولة ولم يكن القانون الدولي صاحب سلطة لمعالجة مسائل المسؤولية عن تعويض المتضررين من جراء هذا التلوث البحري الكبير، وفي ذلك الوقت كانت مساله التعويض تحكمها. القواعد العامة المتنوعة لقانون الخطأ والضرر التقصيري لكل دولة، مما يدفع ذلك الى تضافر الجهود الدولية لايجاد اتفاقات دولية مخصصة لمعالجة التلوث البحري بسبب النفط وعوداً على بدء من تسليط الضوء بشكل قضية (Torrey cam). في اذار من عام ١٩٦٧ الناقله (Torrey cam) تعرضت الى غرق بمقربة من السواحل وهي كانت تنقل ١٠٧ ألف طن من النفط الخام وعلى الرغم من الجهود الاحترافية لإنقاذها لم تتمكن هذه الجهود من تلافي غرقها وإعادة طوافها على سطح البحر، وعلى الرغم من اصدار حكومة المملكة المتحدة أمراً بتفجير الحموله واحراقها لمنع التلوث ولكن النتائج من حيث التلوث كانت شديدة جدا بالنسبة للسواحل الفرنسية والبريطانية. تكبد المتضررون بسبب التسرب الى حالات خطيرة واضرار كبيرة، وان الوضع القانوني لهم فيما يتعلق بالمسؤولية والتعويض بسبب تلوث النفط لم يكن الى جانبهم ، إذ أن المطالبات الأساسية كانت بيد السلطات المركزية الحكومية والمحلية وهم تكبدوا خسائر ومصايف كبيرة لأجل تنظيف السواحل من النفط المسرب مما جعلهم هذا يتكبدون خسائر مالية أخرى ومع ذلك عنده تقديم المطالبات القضائية واجهت هذه المطالبات عدد من المشاكل القانونية والعملية ، اذ لم يكن عنده حصول هذه الحادثة قواعد قانونية محدده لمعالجة مثل هذه الحالة ولذلك كان من المحتم التوجه الى النظام القانوني المحلي او الوطني لمعالجة التلوث وكان من الواجب تأسيس هذه الحالة على أساس الخطأ والضرر التقصيري في القانون الإنكليزي هذا من جانب ومن جانب اخر لا يوجد في ذلك الوقت ايضاً تشريع يتعلق بالمسؤولية الناشئة عن التلوث في بريطانيا ، لذلك طبقت المبادئ العامة للقانون العام الإنكليزي الذي كان يشترط ثلاثة أسباب رئيسية لإقامة الدعوى القضائية وهي :

Tortious or quasi tortious liability trespass, nuisance and negligence

وان اغلب هذه المبادئ ان لم يكن جميعها لا تنطبق على المسؤولية الناشئة عن التلوث البحري بسبب النفط، ولغرض إقامة الدعوى القضائية استنادا الى مبدأ (الإهمال) في القانون الإنكليزي هو لا يجد الأساس لتبرير التعويض عن التلوث البحري بسبب النفط.

وعلى اثر كارثة (Torry cam) عقد مؤتمر وارشو في نوفمبر عام ١٩٦٩ التي تبنى اتفاقية المدينة (CLC) والاتفاقية الدولية المتعلقة في التدخل بقضايا التلوث البحري والاضرار التي تحصل في أعالي البحار (Public Law Convention) اتفاقية القانون العام

المطلب الثالث / المسؤولية البيئية ودورها في مكافحة التلوث البحري بسبب البضائع الخطرة

في الوقت الحاضر اتخذت الجهود الدولية صفة المعالجة الشاملة لمواضيع المسؤولية المدنية وخصوصا ما يتعلق بالمسؤولية البيئية ، فعلى سبيل المثال استمرت جهود اللجنة الاوروبية المتخصصة في معالجة المسؤولية الدولية بالتظافر والمناقشات حتى ٣٠/ تموز ٢٠٠١ في هذا العام أصدرت هذه اللجنة التوجه المباشر الام بصدد المسؤولية البيئية التي عرضت هذا المشروع للنقاش والتعليق ، فأجاب الكثر من المعلقين عليها بانها (ورقة ببضاء) مما دفع ذلك باللجنة الاوروبية الى اصدار ورقة عمل مختصرة تصف نظام القانون العام الشامل الذي يعالج فقط (الضرر البيئي).

والى جانب هذا التوجيه المباشر توجد دراسات لأنظمة مختلفة مثل (النظام الأمريكي) بشأن المسؤولية عن الضرر البيئي الذي أسس دراسة في اغلبها على التوجه الأوروبي لعام ٢٠٠١، واقترحت اللجنة الاوروبية عام ٢٠٠٢ بصدد المسؤولية البيئية منع التعويض عن الضرر البيئي استنادا الى المبادئ العامة واقترحت نظام (المسؤولية المشدد) وذلك بأدرجها النشاطات الخطرة وإقامة نظام المسؤولية المقترض عن النشاطات غير المدرجة ومع أخذ ته اللجنة الاوروبية بنظر الاعتبار فإن التشريعات المحلية كانت قد وضعت جانبا وتركز الجهد على اخذ الطبيعة الدولية للمسؤولية عن الضرر البيئي. وأخيراً في ٢١/نيسان /٢٠٠٤ تبنت اللجنة الاوروبية رسميا التوجه المقترح من قبلها وطالبت تنفيذه في القوانين الوطنية عن طريق الدمج. ومع ذلك في ٣٠/نيسان/٢٠٠٧ تبين ولسوء الحظ ان فقط (٣ اعضاء) من الاتحاد الأوروبي قد تبنوا هذا التوجه وهم كل من (إيطاليا، ليتوانيا، لاتفيا). ووجدت دراسات أخرى ومشاريع بصدد المسؤولية المدنية القائمة على الضرر البيئي في كل من (بريطانيا وشمال ايرلندا وويلز) تشريعات تركز على هذا النوع من المسؤولية وكان نصيب التلوث البحري بسبب البضائع الخطرة مساحة لا بأس بها.

الخاتمة

في خاتمة هذا البحث لا يسعنا الا ان تسجل اهم النتائج التي توصلنا اليها وهي:
أولاً //ظهر لنا في البحث تن التعريف الوافي للبضائع الخطرة هو الجمع بين الاتجاهين الضيق والواسع.

ثانياً // ثبت لنا ان مسؤولية الناقل البحري العقدي له خصوصية تتمثل بانها تصنع اوزارها على الشاحن البحري أولاً بأعلامه الناقل البحري عن الحمولة الخطرة.
ثالثاً // تبين لنا بشكل واضح عجز القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة بعدم استيعابه كل المواد الخطرة.

اذ يتحكم بهذه المواد الطبيعية أولاً والتزواج والاختلاط الظاهر والمواد الكيميائية ثانياً.
رابعاً//لا حظنا دم استبعاد الناقل البحري على أساس العمل غير المشروع اذ تتداخل مع المسؤولية العقدية يضع مهمة ليس باليسيرة على القضاة لتفريق الأولى عن الثانية.
خامساً// تتسابق الجهود الدولية وبوتائر متصاعدة وغير منقطعة لتغطية حالات التلوث البحري بسبب البضائع الخطرة من خلال سلسلة الاتفاقيات الدولية.

سادساً //ان الاتفاقيات الدولية لمعالجة بحثنا بعضها اخذ حيزاً من الزمن ويمكن ان نطلق عليها بالتقليدية، كاتفاقية (Solus) او اتفاقية (Marbol) التي ركزت على المتطلبات التقنية للمعايير الأمانة في تشييد السفن.

سابعاً // ثبت لنا في البحث ان عقد نقل البترول وما تخلفه من تلوث بعدها بضاعة خطرة تأخذ مساحة لا بأس بها من معالجات هذه الاتفاقيات لا سيما ان بعضها حديث دخل في الالفية الثالثة كاتفاقية (HNS) ولازال العمل مستمر لتنظيم هذا الحقل.

ثامناً //لاحظنا عدم إمكانية الاستغناء في معالجة هذا الموضوع عن الاتفاقيات الدولية المخصصة للتعامل مع مسؤولية الناقل البحري كاتفاقية لاهاي والملحق الخاص بها لعام ١٩٢٤ واتفاقية هام بورك لعام ١٩٧٨ واتفاقية روتردام ٢٠٠٨ اذ اعتبرنا حسب وجهة النظر متممة للاتفاقيات الدولية الأخرى لمعالجة موضوعنا.

المصادر العربية

١. أ.د. وليد خالد عطية / مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة / منشورات الحلبي / الحقوقية ط١ / بيروت ٢٠١٥ / ص ١٣ .
٢. أ.د. وليد خالد عطية / المصدر السابق / ص ١٣ .
٣. نقلا عن أ.د. وليد خالد عطية / المصدر السابق / ص ١٧ .
٤. د. مجيد العنبيكي / القانون البحري العراقي / ط١ / بيت الحكمة بغداد / ٢٠٠٢ / ط ١٨٠ .
٥. للمزيد حول ذلك يراجع كيفرن / مسؤولية الشاحنتين عن نقل الحمولات الخطرة بحراً / ١٩٩٦ / ص ٤٩١ .
٦. أنظر المادة / الثالثة من قواعد لاهاي .
٧. للمزيد حول ذلك يراجع د. وليد خالد عطية / الجوانب القانونية الالتزام الناقل البحري بأعداد سفينة صالحة للملاحة / بحث منشور في مجلة المحقق الحلبي للعلوم والقانونية والسياسية / ع ١ / س / ٢٠١٣ / ص ٢٧٢ وما بعدها .

Reference

- 1–Fleming the Law of Torts (1998: ged) LBC Infor rm ation services D115.
- 2–Ducios liability for Losses by inherently Dangerous Goods shipped by sea and the Determin ative competin Degrees of know ledge Jwwwduclosduc , org liability for Losses caused by inherently pdf (7f (to be published in v.s.F Mar L.J.Vol.20no.1) wonk.k.packing Dangerous Goods (1976–1977) Mar.le com.387_390.
- 3–changLu K arising from the carriage of Dangerous Good between Chineseand English Law K the sis for the degree of Doctor of philosophy in law August 2009 Kp221.
- 4–Morris KThe Conflict of Laws Sweet Maxwell Ltd 6th edK 2005Kp75.
- 5–WuChao, Pollution for the Carringe of Oil by sei Liability and compensation K K1uwER LAW intentional London .The Hague _BostonK1996.
- 6–Rogers, Winfied and Jolowicz on Tor,12thed,1984,P380
- 7–Crggs,Patrick, Extending the frontiers or liability the proposed Hazardous Noxious Convention and its effect on ship, cargo and insurance interesis, 1996L.M.C.L.O.P14
- 8–Ckrk 8 lindsell on Torts , 18th ed.(2000) London, Sweet 8 Maxwell,274.
- 9–Chang Lu.op.cit, P298.
- 10–Cheng Lu,op,cit, P299.