قيام مسؤولية مستغل السفينة الذرية

أ.م. أسيل باقر جاسم محمد
جامعة واسط – كلية القانون

المقدمة

لقد عرف الإنسان النشاط التجاري الذي يتم عبر البحر منذ أقدم العصور البشرية، فقد مارس السومريون النشاط التجاري عبر الموانئ الجنوبية المطلة على الخليج العربي، إذ انطلقوا من تلك الموانئ الى الهند و شرق أفريقيا.

وتضمنت شريعة حمورابي التي تمتاز بكونها أول قانون مكتوب و مبوب عرفته البشرية حتى الآن عدة مواد قانونية نظم الملك حمورابي من خلالها النشاط التجاري البحري و مثال ذلك المواد (٢٣٦، و ٢٣٧، و ٢٣٩، و ٢٤٠، و ٢٧٥، و ٢٧٦، و ٢٧٧) من شريعة حمورابي.كذلك كان لقدماء المصريين نشاط تجاري في البحر الأحمر و البحر الأبيض المتوسط. و لما ظهر الإسلام كانت من مبادئه في ميدان المعاملات المالية حرية التجارة طلباً للرزق دون إفساد في الأرض. فازدهرت التجارة البحرية ثم تطورت شيئاً فشيئاً بسبب التطور و التقدم التكنولوجي الملحوظ في صناعة وسائل النقل البحري، فازداد و بشكل ملحوظ حجم البضائع و الأشخاص الذين يتم نقلهم من خلال البحر، كما ظهر نمط جديد من الاستغلال البحري يتجسد في استغلال السفن الذرية لمختلف الأغراض التجارية و الحربية، علماً أن استخدام الطاقة الذرية في مجال الملاحة البحرية يتضمن دون شك أخطاراً جمة بسبب

الأضرار الجسيمة التي تصيب البشرية جمعاء بسبب الحوادث الذرية التي قد تتعرض لها السفن الذرية لأسباب مختلفة. فالإشعاعات الذرية المتولدة عن انفجار الوقود الذري المستعمل في تسيير السفن الذرية تمتد و تنتشر لمسافات شاسعة و لوقت طويل. مما يجعل الأضرار الناجمة عن الحوادث الذرية أضراراً ذات طبيعة خاصة. و هذا هو ما حدى بالدول الى الاهتمام بمسؤولية مستغلي السفن الذرية. إذ لم تعد القواعد الخاصة بالمسؤولية ملائمة للمسؤولية الناجمة عن استغلال السفن الذرية. وقد بذل المجتمع الدولي جهوداً جمة في هذا الميدان تمخضت عن إقرار معاهدة بروكسل في ٢٥/ مايس/ من عام ١٩٦٢ و الخاصة بتحديد مسؤولية مستغلي السفن الذرية. و قد أدرجت الاتفاقية المذكورة في مادتها الأولى تعريفاً لمختلف المصطلحات الواردة فيها: إذ عرفت المستغل بانه الشخص المرخص له من الدولة باستغلال سفينة ذرية. أما الوقود الذري فهو كل مادة تسمح بإنتاج الطاقة الذرية و تستخدم أو معدة لاستخدامها في سفينة ذرية. أما المنتجات أو المخلفات المشعة فهي المواد التي تصبح مشعة نتيجة استخدام الوقود الذري أيضاً. أما الضرر الذري فهو ، وفقاً للاتفاقية، كل وفاة أو إصابة للأشخاص و كل هلاك أو تلف للأموال ينشأ عن المواد المشعة أو عن تفاعل هذه المواد مع مواد سامة أو متفجرة أو أية مادة أخرى ضارة من مواد الوقود الذري. أما الحادث الذري فانه كل حادث ينشأ عنه ضرر ذري.

و بغية الإحاطة بالأحكام الخاصة بمسؤولية مستغل السفينة الذرية وفقاً للقواعد العامة من جانب، و أحكام معاهدة بروكسل من جانبٍ آخر، فقد تم تقسيم هذا البحث الى ثلاثة مباحث و خاتمة و كالآتي:

Abstract

The use of nuclear energy in the field of shipping undoubtedly includes risks because of the serious damage that afflict humankind due to nuclear incidentsThe negative effects remain for those incidents for a long time and extends to vast areas. The international community made great efforts to organize the civil liability of the nuclear ship operator resulted on the adoption of the Convention of Brussels on ٢٥/May/١٩٦٢, which organized the responsibility of the nuclear ship operator. The mentioned convention included at the first article a definition of the various legal and scientific terminology included in it. It defines the Operator as (the person authorized by the licensing State to operate a nuclear ship, or where a Contracting State operates a nuclear ship).

المبحث الأول

قيام المسؤولية

لا تقوم مسؤولية مستغل السفينة الذرية في مواجهة متضرري و ضحايا الحوادث الذرية الا بتوافر عناصر المسؤولية التقصيرية من خطأ و ضرر و علاقة سببية. و لعنصر الضرر أهمية خاصة في تقرير مسؤولية مستغل السفينة الذرية، إذ تعد مسؤوليته مسؤولية موضوعية قائمة على عنصر الضرر. من جانب آخر، فان قيام مسؤولية مستغل السفينة الذرية يمنع من قيام مسئولية أي شخص آخر. لذلك

نقسم هذا البحث الى مطلبين نتناول في الأول عناصر المسؤولية و نبحث في الثاني طبيعة المسؤولية باعتبارها مسؤولية موضوعية مانعة.

المطلب الاول

عناصر المسؤولية

يقصد بمستغل السفينة الذرية كل شخص طبيعي أو معنوي يكون له حق الانتفاع بالسفينة الذرية و استغلالها و استثمارها كرأس مال منتج سواء أكان مالكاً لها أم مستأجراً أم منتفعاً. و قد يسمى المستغل مجهزاً أيضاً. و بهذا الصدد تنص المادة (٨٩) من مشروع القانون البحري العراقي لعام ١٩٨٧ على أن: (المجهز هو من يقوم باستثمار السفينة بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها او منتفعاً بها و يعتبر المالك مجهزاً الى أن يثبت العكس).

و انطلاقاً من خطورة الأضرار الذرية و ضرورة التشدد في مسؤولية من يتسبب في حدوثها و خصوصية الاستغلال البحري للسفن، لذلك فان عناصر مسؤولية مستغل السفينة الذرية من خطا و ضرر و علاقة سببية تبدو ذات مدلول يتسع بعض الشيء مما يجعله يخرج عن المألوف، في بعض الأحيان، و نتولى دراسة كل عنصر من عناصر مسؤولية مستغل السفينة الذرية تباعاً.

أولاً: الخطأ:

يمكن تعريف الخطأ في ميدان المسؤولية التقصيرية عموماً بأنه: (إخلال بالتزام قانوني سابق مع إدراك المخل إياه). و ينصرف الخطأ كعنصر في قيام

مسؤولية مستغل السفينة الذرية الى خطأه الشخصي سواء تجسد الخطأ في سلوك إيجابي أم سلبي يؤدي الى إحداث الضرر.

و في ضوء عدم وجود تشريع حديث خاص بالنقل البحري الى الآن في العراق[١]، فان أساس مسؤولية المستغل عن أخطائه الشخصية هو نص المادة (١٨٦) من القانون المدني العراقي و التي تنص على أن: (١. إذا أتلف أحد مال غيره أو أنقص من قيمته مباشرةً أو تسبباً يكون ضامناً إذا كان في إحداثه للضرر قد تعمد أو تعدى). و كذلك المادة (٢٠٢) و التي تنص على ان: ٠كل فعل ضار بالنفس من قتل أو جرح أو ضرب أو أي نوع آخر من أنواع الإيذاء يُلزم بالتعويضات من إحداث الضرر). و من أمثلة الأخطاء الشخصية للمستغل قيامه بترك السفينة تبحر و هي غير صالحة للملاحة البحرية، أو كما لو كان بدن السفينة غير سليم لا يحتمل الملاحة في البحار التي يجب أن تمر بها خلال الرحلة البحرية. أو إذا لم يقم المستغل بتجهيز السفينة بما تحتاج اليه من معدات كالمراسي و المضخات و المحركات.

بيد أن حدود مسؤولية المستغل لا تقف عند أخطائه الشخصية و حسب[٢]، فالاستغلال البحري يفترض استعانة المستغل – سواء كان مالكاً أم مؤجراً للسفينة – بأشخاص آخرين حاصلين على مؤهلات علمية و على قدر من الكفاءة و الدراية التي تمكنهم من إدارة السفينة ملاحياً و إتباع الأصول الفنية المتعارف عليها في ميدان الملاحة البحرية و التي تمكنهم من تسيير السفينة الى حيث تقصد دون ضرر. و من هؤلاء الأشخاص الربان و البحارة و ضابط الملاحة و المهندس البحري. ان العلاقات التي تنشأ بين الأشخاص المذكورين و مستغل السفينة الذرية

تنطوي جميعها تحت مصطلح واحد هو عقد العمل البحري[٣]. و بهذا الصدد تنص المادة (١١٧/ أولاً) من مشروع القانون البحري العراقي على أنه:

(لا يستخدم بصفة ربان لسفينة عراقية الا من كان حائزاً على شهادة ربان صادرة من جهة مختصة و معترف بها قانوناً). كما تنص الفقرة ثانياً من المادة ذاتها على أنه: (لا يستخدم بصفة ضابط بحري أو مهندس بحري أو ضابط لا سلكي على السفينة الا البحارة الذين تتحقق كفاءتهم لإحدى هذه الوظائف بشهادة صادرة من جهة مختصة و معترف بها قانوناً). و بذلك يكون الربان أو البحار أو المهندس البحري تابعاً للمستغل و يلتزم باتباع أوامره و تعليماته و توجيهاته، و هذا يؤدي بالضرورة الى أن يكون المستغل مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن أخطاء مستخدميه وفقاً للقواعد العامة التي تقرر مسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعيه[٤] فضلا عن ماتقدم تقدم، فان طبيعة السفن الذرية من حيث كونها سفن تسير بالوقود الذري تتطلب دراية خاصة و عناية فائقة من قبل القائمين على إدارة السفينة ملاحياً و تسييرها و قيادتها. و هذا يتطلب من المستغل اختيار أفراد طاقم السفينة الذرية من ذوي الاختصاص و الكفاءة و الخبرة و ممن لهم دراية عامة في استعمال الوقود الذري و تسيير السفينة على نحوٍ يخلو من إلحاق الضرر بالغير[٥].

و بهذا المعنى تنص م (٣٠) من قانون التجارة البحرية العثماني لعام ١٨٩٦ على أنه: (كل صاحب سفينة يكون مسؤولاً عن حركات ربانها و معاملاته الحقوقية يعني يكون مجبوراً على ضمان الأضرار و الخسائر التي تنشأ عن حركات الربان و معاملاته....).

كما تنص المادة (٩١) من مشروع القانون البحري العراقي على انه: (يُسأل مالك السفينة مدنياً عن أفعال الربان و البحارة و المرشد أو أي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها، كما يُسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود صلاحياته القانونية).

أما في ظل معاهدة بروكسل فان مسؤولية مستغل السفينة الذرية هي مسؤولية موضوعية تقوم على الضرر و ليس على الخطأ، إذ أنها ليست مسؤولية شخصية وفق ما تقرره المادة (١/٢) من المعاهدة المذكورة. و يترتب على ذلك أن المضرور لا يكلف بإثبات خطأ المستغل، و لكنه يكلف فقط بإثبات علاقة السببية بين الضرر الذي لحق به و الحادث الذري.

و يرى الفقه[٦] أن هذا الحكم انما تقرر لصالح المتضررين الذين يصعب عليهم إقامة الدليل على الخطأ في الحوادث الذرية.

ثانياً الضرر الذري:

الضرر، عموماً، هو الأذى الذي يلحق بالغير سواء كان ضرراً مادياً – أي يلحق خسارة مالية بالمضرور أي في العناصر الإيجابية لذمته المالية – أو ضرراً أدبياً – أي يلحق الإنسان في شرفه أو سمعته أو عواطفه أو مشاعره أو مركزه الاجتماعي – و يشترط في الضرر لاستحقاق التعويض عنه أن يكون ضرراً محققاً، و أن لا يكون قد سبق التعويض عنه و أن يكون ماساً بذات المدعي و أن يهدد حقاً أو مصلحة مالية مشروعة لهذا الأخير[٧]. أما الضرر الذري الذي يسببه حادث ناجم عن استغلال السفينة الذرية فتعرفه المادة الأولى من معاهدة بروكسل بأنه: (كل وفاة أو إصابة للأشخاص و كل هلاك أو تلف ينشأ عن المواد المشعة أو عن تفاعل هذه

المواد مع مواد أخرى ضارة من مواد الوقود الذري أو عن المنتجا[٨]ت أو المتخلفات المشعة).

و من خلال النص المذكور يتبين أن نطاق معاهدة بروكسل يمتد ليغطي الضرر بنوعيه: الضرر الجسماني سواء تجسد في صورة وفاة أو جرح أو أية إصابة، و الضرر المالي سواء كان ناجماً عن هلاك أو تكلف الأحوال التي تعود للمضرور و لا بد من الإشارة، هنا، الى أن الوفاة بحد ذاتها كضرر يمكن ان ينجم عنها ضرر مادي، كما هو الحال بالنسبة لمن يلتزم المتوفى بإعالتهم قانوناً، أو ضرر أدبي، كالشعور بالأسى و الحزن الذي يتعرض له ذوو المتوفى و كذلك الحال بالنسبة للإصابة الجسدية التي يمكن أن ينشأ عنها ضرر مادي كمصاريف العلاج و إجراء العمليات الجراحية او ضرر معنوي، كالحالة النفسية الحرجة التي يتعرض لها المصاب نتيجة ما يعانيه من آلام و أوجاع، أو نتيجة ما يتعرض له من عجزٍ أو عوق جسماني ينجم عن الإصابة. و مما تجدر الإشارة اليه أن الضرر الذري هو ضرر ذي طبيعة خاصة. فالأضرار التي قد تنجم عن انفجار المفاعلات النووية المستخدمة في السفن لغرض توليد الطاقة اللازمة لتسييرها هي اضرار جدُ جسمية. إذ أنها تصيب الأشخاص و الأموال في ذات الوقت. و لعل مما يزيد الأمر أهمية هو أن الأضرار الذرية التي تطال جسم الإنسان عادة ما يتراخى ظهورها الى المستقبل. كما أن طبيعة الإشعاعات الذرية و ما تحدثه من تلوث كبير في البيئة يجعل من الضرر الذري الناجم عنها ضرراً لا يقتصر اثره على فرد أو أفراد معينين، بل من الممكن القول أن آثاره تمتد لتطال البشرية جمعاء. بعبارة أخرى، فان الضرر الذري هو ضرر جماعي. و فضلا عما تقدم فان الضرر الذري لا يتسم بالثبات، لا سيما إذا كان واقعاً على جسم الإنسان و ذلك لاستمرار التفاعل بين جسم الإنسان و الإشعاع مما يؤدي الى تفاقم الإصابة بمرور الزمن. لذلك يقال أن الضرر الذري هو

ضرر متغير نتيجة لعدم ثبوت مقداره و استمرار التفاعل بين جسم الإنسان و الإشعاعات الذرية.

من كل ما تقدم، يتبين لنا أن ثمة خصائص للضرر الذري يمكن إيجازها بالآتي:

١. الضرر الذري ضرر محقق الوقوع قد يتراخى ظهور آثاره الى المستقبل، حيث ينطوي الضرر الذري، في الواقع، تحت طائفة أضرار المستقبل، و هي الأضرار التي لم تقع بعد و لكنها سوف تقع بالتأكيد، خلال مدة زمنية مقبلة. إذ أن نتائج الحادث الذري قد لا تظهر على الفور، بل يتراخى ظهورها الى المستقبل. و الضرر المستقبل هو ضرر محقق فيشمله التعويض كشموله الضرر الواقع في الحال[٩]. إذ ان عدم وقوع الضرر فور وقوع الحادث الذري لا ينزل به – أي بالضرر – الى مرتبة الضرر الاحتمالي[١٠] الذي يخرج عن نطاق التعويض.

و انطلاقاً من كون الضرر الذري غالباً ما يكون ضرراً مستقبلياً، لذلك يكون، عادة، من الصعوبة تقدير مدى جسامته فوراً و مباشرةً. بل يتعين الانتظار مدة زمنية حتى تبدأ نتائج الحادث الذري بالظهور و حتى يكون بالإمكان تقدير شدة أو جسامة الضرر.

بيد أن عدم قابلية الضرر الذري للتقدير في الحال لا تخل به كعنصر من عناصر المسؤولية و لا تقلل من أهميته[١١]، بل أن اثر ذلك ينحصر في الاكتفاء بتقرير مسؤولية المستغل – بتوافر عنصريها الآخرين – و إرجاء الفصل في تحديد مقدار التعويض الذي يستحقه المضرور الى المستقبل، حيث يكون بالإمكان تقدير درجة الضرر، كما قد يلجأ القاضي الى الحكم

للمضرور بتعويض مؤقت يقدره وفقاً لظروف و ملابسات الحادث و ما نجم عنه.

٢. الضرر الذري ضرر جماعي: حيث تمتد آثار الإشعاع الذري في المكان و الزمان، إذ تنتشر لتغطي مساحات جغرافية واسعة و لمئات أو آلاف السنين لذلك فان تأثيرات الإشعاع السلبية و ما تحدثه من أضرار لا تقتصر على فرد أو أفراد محدودين، بل أنها تمتد لتشمل جماعات كبيرة من البشر، بحيث تظهر الأضرار الذرية في افراد هذه الجماعات و في أوقات متفاوتة: فالإشعاع الذري يسبب أخطر أنواع التلوث البيئي، و هو التلوث بالإشعاع الذري الذي يكبد الدول خسائر جمة تمتد لسنوات طويلة.

و لا بد من القول، بأن للدولة متى كانت هي المتضرر من جراء الحادث الذري المطالبة بالتعويض عما أصابها من ضرر. كما في حالة تلوث مياهها الإقليمية بالإشعاع الذري.

٣. الضرر الذري ضرر متغير: يقصد بالضرر المتغير الضرر الذي يتغير مقداره لحظة وقوعه بمرور الزمن زيادةً أو نقصاناً. و بقدر تعلق الأمر بالضرر الذري، فمن غير المتصور ان يتناقص أو يقل مقداره بعد فترة زمنية من وقوعه إذ يتفاقم تأثير الإشعاع الذري بشكل سلبي في جسم الإنسان، فتزداد حالة المضرور الصحية بمرور الزمن. و على سبيل المثال فان للإشعاع الذري تأثيرات متعددة بعضها يظهر مباشرة بعد الحادث الذري كالتعب المستمر و الشعور بالأعياء و الإجهاد، و هي أضرار واقعة على صحة و سلامة المضرور، لذلك فأنها تمثل مساساً بسلامته الجسدية. بيد أن تأثير الإشعاع في جسم الإنسان لا يقف عند هذا الحد. إذ تظهر بمرور الزمن تأثيرات أخرى للإشعاع. و ان هذه التأثيرات تكون على نوعين: النوع الأول: هي تأثيرات جسدية تظهر على الشخص المُشَعع نفسه و غالباً ما تظهر في صورة أعراض

سريرية كإصابته بالأمراض السرطانية إذ لا تظهر تلك الأعراض، عادة، إلا بعد فترات زمنية طويلة قد تمتد لسنوات، يستمر خلالها الإشعاع بالتفاعل مع جسم الإنسان ليحفزه على إنتاج الخلايا المسرطنة[١٢]. أو كما لو أصيب الشخص المتشعع بالعقم نتيجة تعرضه للإشعاع الذري.

النوع الثاني: هي تأثيرات تظهر في نسل الشخص المتشعع، و ليس في الشخص المشعع نفسه، كالتشوهات و الأمراض التي تظهر على ذرية أو نسل الشخص المشعع[١٣].

ثالثاً: علاقة السببية:

لا يكفي لقيام مسؤولية مستغل السفينة الذرية وقوع خطأ من المستغل في إدارة السفينة ملاحياً و وقوع ضرر ذري بشخص آخر، بل لا بد أن يكون خطأ المستغل (سواء كان خطأه الشخصي أو خطأ تابعيه البريين أو البحريين) في استعمال الوقود الذري أو في تسيير السفينة و قيادتها هو السبب في حدوث الضرر الذري. عليه، فانه إذا كان سبب الحادث الذري هو القوة القاهرة[١٤] فلا يمكن أن تقوم مسؤولية المستغل لانتفاء السببية. أما إذا كان سبب الحادث الذري هو خطأ الغير، كما لو اصطدمت سفينة ذرية بسفينة أخرى نتيجة خطأ ربانها في القيادة مما اضطرها الى الجنوح و الاصطدام بسفينة أخرى، فعندئذٍ يتعين التمييز بين فرضين:

الفرض الأول: إذا كان خطا الغير هو السبب الوحيد في وقوع الضرر الذري دون وجود خطأ ما أو تقصير من جانب مستغل السفينة الذرية فلا تقوم مسؤولية المستغل لانقطاع السببية بين الخطأ و الضرر الذري.

الفرض الثاني: إذا ساهم خطأ الغير مع خطأ مستغل السفينة الذرية في وقوع الحادث الذري فان مسؤولية المستغل تتحقق و بغض النظر عن درجة مساهمة خطأه في وقوع الضرر، و ذلك وفقاً للمادة (٢/٢) من معاهدة بروكسل و التي سيرد تفصيلها في موضع آخر من البحث.

المطلب الثاني

طبيعة مسؤولية مستغل السفينة الذرية

نظراً لجسامة الحوادث الذرية و خطورتها و ما تسببه من أضرار فادحة على الأرواح و الأموال، فقد بذلت جهود جبارة على المستوى الدولي لتنظيم مسؤولية مستغل السفينة الذرية[١٥]، و أسفرت تلك الجهود عن توقيع معاهدة بروكسل الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن الذرية و ذلك في ١٩٦٢/٥/٢٥.

أن التنظيم الذي تضمنته معاده بروكسل لمسؤولية مستغل السفينة الذرية اتجه نحو تأمين أكبر قدر من الحماية للمضرورين من الحوادث الذرية، و ذلك من خلال جعل مسؤولية المستغل مسؤولية موضوعية تقوم على عنصر الضرر و اعتباره – المستغل – دون غيره، مسؤولاً عن الضرر الذري و هو ما يعبر عنه بمصطلح بالقول بأن مسؤولية مستغل السفينة الذرية هي مسؤولية مانعة.

أولاً/ مسؤولية مستغل السفينة الذرية مسؤولية موضوعية:

تقرر المادة الثانية من معاهدة بروكسل مسؤولية مستغل السفينة الذرية سواء أكانت سفينة مستخدمة للأغراض التجارية أو الحربية. و قد رسمت حدود المسؤولية

بالشكل الذي يجعل منها مسؤولية موضوعية قائمة على عنصر الضرر. و ذلك يعود الى جسامة الأضرار الذرية من جانب، و صعوبة أو استحالة تحديد الاخطاء الفنية التي تؤدي، عادة، الى وقوع الحادث الذري. فعبء إثبات الخطأ، وفقاً للقواعد العامة، ثقيل على عاتق المضرور، و هذا ما يتنافى مع مبادئ العدالة. و بناءً على ما تقدم، يسأل مستغل السفينة الذرية عن كل ضرر يثبت انه نجم عن حادث ذري، و لا يكلف المضرور – من جانبه – بإثبات وقوع خطأ من جانب المستغل أو أي من تابعي المستغل. و تقوم مسؤولية الأخير بقيام المضرور بإثبات السببية بين الحادث الذري و الضرر المتحقق[١٦].

عليهِ، فان قيام مستغل السفينة الذرية بإثبات وقوع خطأ من جانب المضرور ذاته لا يكفي لإعفائه من المسؤولية، كما لو كان المضرور مالكاً لسفينة أخرى جنحت و اصطدمت بالسفينة الذرية، مما نجم عنه انفجار المحرك الذري. و رغم ما تقدم، فان ثمة سبيل يتمكن المستغل بسلوكه من التخلص من عبء المسؤولية، و يتحقق ذلك في فرضين نصت عليهما المادة الثامنة من معاهدة بروكسل، و هما:

١. إذا أثبت المستغل أن الضرر الذري سببه فعل أو امتناع عن فعل صدر من الشخص المضرور ذاته بقصد إلحاق الضرر بنفسه. كما لو كان المضرور مالك السفينة – في المثال السابق – عالماً بعدم صلاحية الأجهزة للملاحة و بالرغم من ذلك امتنع عن صيانتها أو إصلاحها. إذ لا يمكن، في الغرض المتقدم، تحميل مستغل السفينة الذرية مسؤولية أفعال المضرور المقترنة بقصد إلحاق الضرر بنفسه. و نرى – حسب تقديرنا – أن معاهدة بروكسل تبالغ في تقرير مسؤولية مستغل السفينة الذرية في الغرض المذكور. إذ من الصعوبة أن

تتحقق حالة قيام المضرور بارتكاب الفعل الضار بقصد إلحاق الضرر بنفسه، فضلاً عما يثيره ذلك من صعوبة في الإثبات.

٢. إذا اثبت المستغل أن الضرر الذري كان سببه عمل من أعمال الحرب أو الاضطرابات الأهلية أو الفتن أو العصيان.

فضلا عن ذلك ، يذهب بعض الفقه[١٧] و بحق الى نطاق المسؤولية المقررة في معاهدة بروكسل يتجاوز نطاق المسؤولية عن الأشياء المقررة بنصوص التقنين المدني[١٨]. إذ يكون كارس الشيء التخلص من المسؤولية متى اثبت أن الضرر كان بسبب اجنبي عنه، كالحادث المفاجئ و القوة القاهرة و خطأ المضرور ذاته او خطأ الغير. الا ان مستغل السفينة الذرية لا يمكنه دفع المسؤولية عنه بإثبات السبب الأجنبي، الا ما يتعلق بالحوادث الواقعة بسبب أعمال الحرب أو الاضطرابات الأهلية أو الفتن او العصيان.

ثانياً/ مسؤولية المستغل مسؤولية مانعة:

و يقصد بالمسؤولية المانعة أن قيام مسؤولية المستغل يمنع من قيام مسؤولية أي شخص آخر. و هذا ما تقرره معاهدة بروكسل من حيث الأصل، إذ تنص م (٢/٢) منها على أنه: (يعتبر المستغل وحدة دون أي شخص آخر مسؤولاً عن الضرر الذري مالم تقضي نصوص هذه المعاهدة بغير ذلك).

و تكمن العلة في الحكم المتقدم، في رغبة المشرع في توفير حماية سريعة و مباشرة للمضرورين من الحوادث الذرية، و حتى لا يضطر هؤلاء الى مقاضاة أشخاص آخرين غير المستغل حتى و ان اجتمع خطأهم مع خطأ المستغل في إحداث الضرر. فلو تحقق الضرر بسبب تصادم سفينة غير ذرية مع سفينة ذرية، فان رجوع المضرور يكون دائماً على مستغل السفينة الذرية حصراً. و كذا الحال إذا وقع الحادث نتيجة خطأ ارتكبته هيئة الاشراف البحري التي تولت الإشراف على صيانة السفينة الذرية قبل إبحارها أو إذا وقع الحادث نتيجة خطأ قام به من ورد الوقود الذري الى مستغل السفينة. إذ يكون الرجوع في الفروض المتقدمة على مستغل السفينة الذرية دون هيئة الإشراف أو مورد الوقود الذري. بيد أن ما تقدم، لا يمنع من قيام مستغل السفينة الذرية بالرجوع على من تسبب معه في إحداث الضرر، و ذلك بعد أن يقوم المستغل بأداء التعويض الى المضرور[١٩].

بعبارة أخرى، فانه اذا تعددت أسباب الحادث الذري بأن كان راجعاً الى خطأ مستغل السفينة الذرية و خطأ أشخاص آخرين، اعتبر الحادث راجعاً الى خطأ مستغل السفينة الذرية وحده تفادياً لتوزيع المسؤولية على أكثر من شخص و ما يجره ذلك من تبعات على المضرور.

و نرى – حسب تقديرنا – أن حصر المسؤولية بمستغل السفينة الذرية له سبب آخر، يتجسد في أن مستغل السفينة الذرية يتمتع، منطقاً، بمركز اقتصادي كبير لما يتطلبه الاستغلال الذري للسفن من قدرات مالية ضخمة قد لا تتوافر لدى الكثير من الهيئات و الأشخاص المعنيين بالاستغلال البحري للسفن. و هذا، قد يكون من بين الأسباب التي دعت واضعي معاهدة بروكسل على حصر المسؤولية بالمستغل وحده و ان اجتمع خطأه بخطأ شخص أو أشخاص آخرين في حدوث الضرر[٢٠].

وكذلك فان للمضرور مقاضاة أشخاص غير المستغل للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذري في حالات ثلاث تحددها المادة (٢/٦) من معاهدة بروكسل، و هذه الحالات هي:

١. إذا وقع الحادث الذري عن عمد بفعل غير المستغل و بقصد إحداث الضرر كما لو تعمد مورد الوقود الذري التلاعب بالكمية اللازمة لتسيير السفينة و انجاز رحلتها بسلام بقصد إحداث خلل فني يؤدي الى وقوع الحادث الذري.
٢. إذا وقع الحادث الذري نتيجة قيام الغير بانتشال حطام السفينة الذرية من أعماق البحر، و ذلك إذا قام الغير بتلك الاعمال دون اذن من المستغل، أو إذا قامت بها الدولة المرخصة للسفينة الذرية الغارقة، أي الدولة التي تبحر السفينة الذرية رافعة علمها سواء كانت سفينة حربية او تجارية. و يجوز إقامة دعوى المسؤولية مباشرة على الدولة التي يوجد حطام السفينة الذرية في مياهها الإقليمية[٢١].
٣. كذلك يجوز للمضرور الرجوع على غير المستغل مباشرة للمطالبة بالتعويض في حالة وجود اتفاق صريح على هذا الرجوع بين المستغل و

فاعل الضرر، كما لو اتفق مستغل السفينة الذرية مع من قام ببنائها على قيام مسؤولية الأخير مباشرة أمام المضرور في حالة وقوع حادثٍ ذري بسبب عيب في بناء السفينة. هذا و يفترض أن يتم الاتفاق على نحو صريح لا يترك مجالاً للبس أو الغموض.

المبحث الثاني

أثر قيام مسؤولية مستغل السفينة الذرية

الالتزام بالتعويض

يترتب على قيام مسؤولية مستغل السفينة الذرية إلزامه بأداء تعويض مناسب للمضرور. و اذا كان التعويض يخضع، من حيث الأصل، الى القواعد العامة عند تحديد مقداره، الا أن معاهدة بروكسل لعام ١٩٦٢، قد وضعت حداً أعلى لمبلغ التعويض لا يمكن تجاوزه لاعتبارات معينه. من جانب أخر، فأن ثمة ضمانات تقررها المعاهدة للمضرور لضمان حقه في الحصول على التعويض، و نتولى فيما يأتي دراسة ما تقدم في مطلبين نخصص الأول منهما لبيان الأسس التي يتم وفقاً لها تقدير مبلغ التعويض، و نفرد الثاني لدراسة الضمانات المالية الاجبارية للوفاء بمبلغ التعويض.

المطلب الأول

تقدير التعويض

يقوم الالتزام بأداء التعويض، في الواقع، بين طرفين دائن و مدين، و يكون محله التعويض ذاته الذي يجب أن يؤديه مرتكب الفعل الضار – كمدين – الى المضرور – كدائن[٢٢].

و التعويض، عموما، هو جبر الضرر الذي حل بالغير نتيجة للفعل الضار. وعلى الرغم من أن الأصل في التعويض هو جواز أن يكون تعويضاً نقدياً أو عينياً، الا أن طبيعة الأضرار التي تحل بالغير نتيجة الحادث الذري تأبى التعويض العيني لما أسلفناه من أنها أضرار جسيمة جداً يتراخى معظمها الى المستقبل

بعبارة اخرى، فأن التلوث بالإشعاع الذري لا يترك ثمة مجال للقول بجوار التعويض العيني لصعوبة إزالة أثار الاشعاع السلبية من كل ما تعرض الى الاشعاع سواء كان كائنا حيا ام مالاً. و هذا الواقع هو ما حدا بمعاهدة بروكسل الى اقرار مبدأ التعويض النقدي و لكن متى يستحق هذا التعويض؟ أو ما هو النطاق الزمني الذي يشمله التعويض؟

للإجابة عن التساؤل المتقدم، لا بد من القول اولاً بأن التعويض يرتبط ارتباطاً مباشراً بالضرر المتحقق، أي أن التعويض يدور وجوداً و عدماً مع الضرر. و بناءً على ذلك، فأن التعويض يستحق من وقت و قوع الضرر الذري أو من الوقت الذي يصبح فيه وقوع الضرر الذري أمراً محققاً[٢٣]. لذلك يعد الحكم للمضرور بالتعويض حكماً كاشفاً و ليس منشأً، فاذا أفلس مستغل السفينة الذرية مثلاً بعد وقوع

الحادث الذري و قبل الحكم بالتعويض فأن حق المضرور لا يتأثر بهذا الإفلاس لان حق المضرور في التعويض يعد سابقاً لإفلاس مستغل السفينة الذرية

بالإضافة الى ما تقدم، فأن التعويض يستحق دون حاجة لقيام المضرور بأعذار مستغل السفينة الذرية بضرورة الوفاء. و يتقرر الحكم المذكور وفقاً للقواعد العامة التي تعفي الدائن من توجيه الأعذار اذا كان سبب الحكم بالتعويض هو العمل غير المشروع. و بهذا الصدد تنص المادة (٢٥٨) من القانون المدني العراقي على انه: (لا ضرورة لإعذار المدين في الحالات الآتية: ..... ب. اذا كان محل الالتزام تعويضا ترتب على عمل غير مشروع)

كما أن التعويض يجب أن يعطي الضرر المباشر حصراً سواء أكان ضرراً متوقعاً أم غير متوقع. أما الضرر غير المباشر فأنه يخرج عن نطاق التعويض و الواقع من الاخر، فأنه من الصعوبة بمكان القول بنشوء ضرر مباشر و أخر غير مباشر عن الحادث الذري. فالضرر غير المباشر هو الضرر الذي يمكن أن يتوقاه المضرور ببذل جهد معقول[٢٤]، و هذا ما لا يمكن أن يتحقق بالنسبة للضرر الذري الذي يتميز بانه ضرر غير قابل مطلقاً للوقاية منه. اذ عجزت احدث الدراسات العلمية، حتى الان، عن ايجاد السبل الكفيلة للوقاية التامة من خطر التعرض للإشعاعات الذرية الناجمة عن انفجار الوقود الذري. كما أن تأثر جسم الانسان بالإشعاع قد يكون مباشرة كما لو كان المضرور موجوداً بالفعل في مكان الانفجار الذري وقت حدوثه و حدث مساس مباشر بين جسم الانسان و الأشعة الذرية المتولدة عن الانفجار. أو غير مباشر كما لو كان الشخص غير موجود بالفعل وقت وقوع الحادث الذري الا انه تناول طعاماً أو شراباً قد تعرض بشكل مباشر أو غير مباشر للإشعاع الذري او انه استنشق خلال عملية التنفس دقائق متناهية الصغر سبق و ان

تعرضت للإشعاع[٢٥]. إذ يصبح جسم الانسان، في الأحوال المتقدمة، مشققاً، بل انه ربما يتأثر بالمواد الملوثة بالإشعاع الداخلة في جسمه أكثر من تأثره بالإشعاع الملامس لجسمه خارجياً[٢٦].

خلاصة القول، أن طبيعة الضرر الذري و عدم امكانية التخلص من التأثيرات المدمرة و القاتلة للإشعاع المتولد عن انفجار الوقود الذري تجعل الضرر الذري ينطوي دائماً تحت طائفة الضرر المباشر. و بناءً على ما تقدم، لا يجوز لمستغل السفينة الذرية أن يدفع دعوى المسؤولية بدعوى أن الضرر الذي أصاب المضرور هو ضرر غير مباشر و ان باستطاعة الأخير توقي ما أصابه من ضرر نتيجة الحادث الذري اذا كان التعويض يغطي الضرر الذري دائماً. بوصفه ضرراً مباشراً فانه لا فرق بين أن يكون متوقعاً أو غير متوقع[٢٧]. فلو تعرض شخص مصاب باضطرابات في عمل القلب الى جرعة معينه من الاشعاع المتخلف عن انفجار وقود السفينة الذري، فقضت عليه تلك الجرعة رغم انها لم تكن لتودي بحياته لولا مرضه السابق فأن مستغل السفينة الذرية يكون مسؤولاً عن الوفاة و ان كان يجهل وقت حدوث الانفجار أن المضرور كان مصابا بمرض في القلب و لم يكن بوسعه أن يتوقع أن يؤدي الاشعاع المتولد عن الانفجار الذري الى حدوث الوفاة. و عند تقدير التعويض فيجب أن تراعي المحكمة أن يغطي التعويض جميع عناصر الضرر. فلو احترق حال مملوك لأحد الاشخاص نتيجة الحادث الذري و كان المالك موجوداً لحظة الانفجار فأن التعويض يجب أن يغطي عندئذ الأضرار التالية:

١. الضرر المادي المتمثل في الخسارة التي تلحق بالمضرور بسبب تلف ماله أو هلاكه
٢. الخسارة التي يتكبدها المضرور لعلاج نفسه مما تعرض له من الاشعاع

٣. الضرر الادبي المتمثل في حالة الهلع و الخوف و القلق الشديد الذي سيرافق المضرور طيلة حياته نتيجة ما قد يصاب به من أمراض و علل في المستقبل
٤. الضرر المرتد نتيجة الحادث الذري، كما لو اصيب المضرور نتيجة التعرض للإشعاع بحالة العقم، مما يؤدي الى ضرر نفسي يصيب زوجته[٢٨].

و مما تجدر الاشارة اليه انه اذا لم يكن في وسع القاضي تقدير الضرر بشكل دقيق، فأن له عندئذ أن يقدر تعويضاً مؤقتاً للمضرور، و يكون لهذا الاخير المطالبة باستكمال مبلغ التعويض عند زيادة مقدار الضرر في المستقبل بحيث يغطي اجمالي مبلغ التعويض إجمالي الضرر المتحقق. و تنص المادة (٢٠٨) من القانون المدني العراقي بهذا الخصوص على انه: (اذا لم يتيسر للمحكمة أن تحدد مقدار التعويض تحديداً كافياً فلها أن تحتفظ للمتضرر بالحق في أن يطالب خلال مدة معقولة بأعاده النظر في التقدير)

و هكذا يتبين من النص المتقدم أن رجوع المضرور للمطالبة بأعاده النظر في مقدار التعويض يجب أن يتم خلال مدة معقولة، و لم يحدد المشرع العراقي هذه المدة، و حسناً فعل، لأنها تختلف باختلاف طبيعة العمل غير المشروع، و طبيعة الضرر، و ظروف الحالة

و لكن مما لا شك فيه أن تلك المدة تطول نسبيا اذا تعلق الأمر بالضرر الذري، لما اسلفناه من أن الضرر الذري بطبيعته لا ينتج جميع اثاره السلبية على

الفور، بل لا بد من مرور مدة زمنية قد تمتد لسنوات طويلة حتى يظهر التأثير السلبي للإشعاع في جسم الانسان

و اذا كان ما تقدم يبين طريقة تقدير التعويض وفقاً للقواعد العامة، الا ان معاهدة بروكسل لعام ١٩٦٢، قد اخذت بمبدأ تحديد التعويض[٢٩]. و يقصد بالمبدأ المذكور وضع حد اعلى لمبلغ التعويض لا يمكن تجاوزه و لو تجاوز الضرر المتحقق مبلغ التعويض المذكور

و تكمن العله في اعتماد مبدأ تحديد التعويض وفقاً لاتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٢ في أن الضرر الذري بطبيعته ضرر ضخم جداً، و لو التزم مستغل السفينة الذرية بتعويض كل الضرر الذري لأدى ذلك، دون شك، الى عرقلة استغلال السفن الذرية، فالأضرار الناجمة عن استغلال السفن الذرية تكون من الجسامة بحيث لا يمكن تغطيتها تماماً، هذا بالإضافة الى أن حماية و تشجيع الاستغلال الذري للسفن هو من أهم أهداف المعاهدة المذكورة[٣٠].

بعبارة اخرى، فأنه اذا كانت المعاهدة تهدف الى حماية الجمهور من الاضرار الناتجة عن استغلال الطاقة الذرية في تسيير السفن التجارية و حماية السفن العادية من مخاطر السفن الذرية، بيد أنها في ذات الوقت تشجع التقدم العلمي باستعمال الطاقة الذرية و الوقود الذري في تسيير السفن، و يبدو ذلك واضحاً من خلال وضع حداً أعلى لمبلغ التعويض الذي يلتزم به مستغل السفينة الذرية متى تحققت مسؤوليته

كما يرى البعض[٣١] أن تحديد مسؤولية مستغل السفينة الذرية ليس مفيداً للمستغل وحده، بل هو مفيد أيضا للمضرورين انفسهم اذ يتمكنون من خلال تحديد

مبلغ التعويض من الحصول من الدولة المرخصة للسفينة الذرية على ضمانات مالية تحميهم من خطر إفلاس المستغل.

و عموماً، فان المادة (١/٣) من معاهدة بروكسل ١٩٦٢ تحدد مبلغ التعويض الذي يلتزم مستغل السفينة الذرية بأدائه بان لا يتجاوز في جميع الاحوال بمليار و نصف فرنك من الذهب، أي ما يعادل مائه مليون دولار عن كل حادث ذري و بغض النظر عن عدد متضرري و ضحايا الحادث، أو عدد الحوادث التي تتعرض لها السفينة في الرحلة الواحدة و أيا كان عدد المحركات المستخدمة في تسيير السفينة أو كمية الوقود الذري أو كمية الإشعاع المنبعث من السفينة. و سواء كان سبب الحادث الذري الخطأ الشخصي لمستغل السفينة أو خطأ تابعيه البريين أو البحريين. و تجدر الإشارة الى أن لمستغل السفينة الذرية التمسك بمبدأ تحديد التعويض و ان كان الحادث الذري قد وقع نتيجة خطئه الشخصي وفقاً للمادة (١/٣) من اتفاقية بروكسل ١٩٦٢.

المطلب الثاني

الضمانات المالية الإجبارية للوفاء بمبلغ التعويض

بغية ضمان قيام مستغل السفينة الذرية بوفاء مبلغ التعويض الى المضرورين جراء الحادث الذري، فأن معاهدة بروكسل تفرض على المستغل ابرام تأمين يغطي جزء من الضرر الذري. فاذا تحقق الضرر المؤمن ضده فأن شركه التامين تلتزم بأداء مبلغ التأمين، في حين تلتزم الدولة المرخصة بأكمل مبلغ التعويض، و يتم ذلك بدفع الفرق بين الحد الأعلى لمبلغ التعويض الوارد في معاهدة بروكسل و مبلغ التأمين. و لا شك في أن التامين الذي يلتزم المستغل بأبرامه هو تأمين من المسؤولية

كما أن معاهدة بروكسل تلتزم المستغل بالاحتفاظ بأي ضمان مالي اخر كضمان مصرفي مثلاً على أن تحدد الدولة شروطه لمواجهة مسؤوليته عن الحادث الذري وفقاً لنص م (٢/٣) منها كما أن ثمة ضمانات اخرى تقررها الاتفاقية. و للإحاطة بكل ما تقدم، فأننا سنتناول بالدراسة تباعاً التامين من المسؤولية، ثم الضمانات المالية الأخرى.

أولاً: التأمين من المسؤولية: يعد التأمين من المسؤولية احدى صور التأمين على الأشياء[٣٢]، و هو عقد يلتزم بموجبه المؤمن بضمان الأضرار التي تلحق بالذمة المالية للمؤمن له جراء قيام مسؤوليه هذا الاخير و رجوع المضرور عليه بالتعويض. فالخطر الذي يتم التأمين لتغطيته، أذاً، هو قيام مسؤولية المؤمن له و رجوع المضرور عليه للمطالبة بالتعويض.

بعبارة أخرى، فان التأمين ضد المسؤولية هو تأمين لدين قد ينشأ في ذمة المؤمن له نتيجة تحقق مسؤوليته أمام المستفيد من التأمين.

و إذا كان التأمين من المسؤولية قد ارتبط في ظهوره و نشأته بظهور الآلات الحديثة و ازدياد استعمالها في مختلف المجالات الصناعية فانه يبدو ذي أهمية خاصة فيما يتعلق بالمسؤولية الناجمة عن استغلال السفن الذرية. و تكمن العلة في ذلك في حداثة النشاط المذكور و خطورته البالغة على الأرواح و الممتلكات و أياً كان الأمر، فان قيام مستغل السفينة الذرية بأبرام تأمين ضد المسؤولية يتطلب، بالضرورة، أن يكون التأمين المذكور غير محدد المقدار اذ ان الضرر الذي لا يمكن تحديد مقداره و مدى جسامته فور حدوثه على نحوٍ دقيق. لذلك يكون التزام شركة التأمين، هنا، بضمان مسؤولية المستغل أياً كان مقدارها، و على أن تقوم الدولة

المرخصة بإكمال مبلغ التعويض الى الحد الأعلى المقرر وفقاً للمعاهدة. و لكن تجدر الإشارة الى أنه ليس لمستغل السفينة الذرية الرجوع على شركة التأمين بمبلغ التأمين إلا بعد قيام المضرور بالرجوع عليه للمطالبة بالتعويض.

و نظراً لأن حق المؤمن تجاه شركة التأمين في التأمين من المسؤولية، محكوم بمبدأ الصفة التعويضية لمبلغ التأمين[٣٣] لذلك فانه لا يجوز للمستغل الرجوع على شركة التأمين الا بمقدار الضرر الفعلي الذي أصاب ذمته المالية بسبب رجوع المضرور عليه بالتعويض و مهما كانت قيمة مبلغ التأمين و يترتب على ذلك عدة نتائج:

١. اذا كان مبلغ التعويض الذي حكم مبلغ المضرور يقل عن مبلغ التأمين، فلا يكون للمستغل سوى الرجوع على شركة التأمين بمبلغ التعويض الذي التزم بأدائه للمضرور، و لا تلتزم الدولة المرخصة، من جانبها، بإكمال مبلغ التعويض الى الحد المقرر في الاتفاقية، إذ يقتصر حق المضرور في التعويض، هنا، على المبلغ الذي تلتزم شركة التأمين بأدائه.
٢. اذا كان مبلغ التعويض يزيد على مبلغ التأمين و يقل عن الحد الأعلى المقرر للتعويض في الاتفاقية، يكون للمستغل الرجوع على شركة التأمين بمبلغ التأمين حصراً، و تلتزم الدولة المرخصة بإكمال مبلغ التعويض المتبقي.
٣. اذا كان مبلغ التعويض يزيد على مبلغ التأمين و يتجاوز الحد الأعلى للتعويض بموجب الاتفاقية فيكون للمستغل الرجوع على شركة التأمين بمبلغ التأمين، و تلتزم الدولة المرخصة بإكمال مبلغ التعويض الى المبلغ المقرر قانوناً في الاتفاقية.

هذا و يغطي مبلغ التأمين الذي يلتزم بأدائه المؤمن بالضرورة أتعاب المحاماة و مصاريف الخبراء الذين يتولون تقدير مدى جسامة الضرر. و لغرض قيام التزام شركة التأمين بأداء مبلغ التأمين لمستغل السفينة الذرية بعد رجوع المضرور عليه بالتعويض فانه يجب أن يقع الحادث الذري الذي يتولد عنه الضرر الذري أثناء سريان عقد التأمين. و لا فرق، بعد ذلك، بين أن تتم المطالبة أثناء سريان العقد او بعد ذلك و إن كان على المستغل إخطار شركة التأمين بوقت وقوع الحادث الذري و وقت رجوع المضرور عليه بالتعويض.

أما إذا وقع الحادث الذري قبل سريان عقد التأمين فان التزام المؤمن أمام مستغل السفينة الذرية لا يقوم وان تمت المطالبة بالتعويض اثناء سريان عقد التأمين.

بالإضافة الى ما تقدم، فان تنظيم معاهدة بروكسل لمسؤولية مستغلي السفينة الذرية على نحو يجعل منها مسؤولية موضوعية مانعة قد يدفع بالمستغل الى الإقرار أمام المضرور بهذه المسؤولية، أو التصالح معه مقابل حصوله – المضرور – على تعويض يتم الاتفاق على تحديد مقداره سلفاً. و قد يثار التساؤل، عندئذ، عن مدى إمكانية الاحتجاج بالاتفاق المذكور في العلاقة بين مستغل السفينة الذرية و شركة التأمين؟ فهل تلتزم شركة التأمين بأداء مبلغ التأمين الى المستغل نظراً لتحقق مسؤوليته أمام المضرور؟

الواقع من الأمر، فانه تفادياً لهذا الاتفاق و ما يجره من خسارة قد تحل بشركة التأمين تلجأ الأخيرة الى إدراج شروط في وثائق التأمين تقضي بحظر مثل تلك الاتفاقات بين المستغل (كمؤمن له) و بين المضرور كمستفيد من التأمين. فلا مجال للاحتجاج بمثل تلك الاتفاقات في مواجهة شركة التأمين طالما تمت دون علم

الشركة و دون موافقتها، بيد أنه يشترط لإعمال الحكم المتقدم أن يكون مستغل السفينة الذرية قد بادر من تلقاء نفسه الى الإقرار بمسؤوليته أمام المضرور فور وقوع الحادث الذري.

الا انه لا يعد من قبيل الإقرار بالمسؤولية قيام مستغل السفينة الذرية بسرد الوقائع المادية للحادث مجردة عن التكييف القانوني لها[٣٤]. أو اقراره بأنه هو من أمر بتسيير السفينة على نحو معين قبل وقوع الحادث الذري، أو انه فوجئ بوجود سفينة المضرور بحيث لم يتمكن من تغيير خط سير الرحلة في الوقت المناسب مما أدى الى وقوع الحادث الذري.

هذا و لا بد من الإشارة الى أنه في حالة ثبوت مسؤولية المستغل فان الصلح مع المضرور يبدو أكثر تحقيقاً لمصلحة شركة التأمين. إذ ان الصلح يعني بالضرورة اتفاق مستغل السفينة الذرية مع المضرور على قبول الأخير بمبلغ محدد جزافاً كتعويض عما أصابه من ضرر ذري. و يقل المبلغ المذكور، بالضرورة، عن المبلغ الذي قد يبادر القضاء الى تقديره. ومن ثم سيكون التزام شركة التأمين أمام المستغل أيسر و أخف وطأة، لأنها لا تلتزم في الغرض المذكور سوى بتغطية مبلغ التعويض الذي تم الصلح عليه.

و بناء على ما تقدم، و إزاء وجود مصلحة حقيقية لشركات التأمين في اجراء الصلح مع المضرور تلجأ الشركات المذكورة الى إدراج شرط في وثيقة التأمين تقضي بأن يكون لها وحدها – دون المستغل – الحق في إجراء الصلح مع المضرور. و يشترط، عندئذ، أن تقوم شركة التأمين بأبرام الصلح في حدود مبلغ التأمين المستحق لمستغل السفينة الذرية. فإذا خالف المستغل بشرط حظر اجراء الصلح مع المضرور

فانه لا يمكن الاحتجاج بالشرط المذكور في مواجهة شركة التأمين سواء من قبل المضرور أو من قبل المستغل ذاته.

بالإضافة الى ما تقدم، فانه قد يثار التساؤل عن مدى أهمية الاعتراف بالمسؤولية الصادرة من تابعي مستغل السفينة الذرية البريين أو البحريين.

يذهب جانب من الفقه[٣٥] الى ان الاعتراف بالمسؤولية المحظور من قبل شركات التأمين هو الاعتراف الصادر من المؤمن له و من تابعيه على حدٍ سواء. فالاعتراف بالمسؤولية الصادر من تابعي مستغل السفينة الذرية له نفس الأثر المترتب على اعتراف المستغل نفسه بالمسؤولية أمام المضرور. و تكمن العله في ذلك، الى امتداد الالتزام بعدم الاعتراف بالمسؤولية الى تابعي المؤمن له – و هو في هذا الغرض المستغِل – لأن هذا الأخير لا يكون متواجداً، في واقع الأمر على ظهر السفينة الذرية عند وقوع الحادث، في حين أن الربان و البحارة و المهندسين و الفنيين يكونون جميعاً على متن السفينة في ذلك الوقت.

في حين يذهب جانب آخر من الفقه[٣٦] الى ان الاعتراف بالمسؤولية المحظور من قبل شركات التأمين هو الذي يصدر من المؤمن له شخصياً، أما الاعتراف الصادر من تابعيه فلا يرتب أثراً و لا يمكن أن يعتد به في مواجهة المؤمن له. فالاعتراف الصادر من تابعي مستغل السفينة الذرية لا يرتب أثراً و لا يكون نافذاً في مواجهة المستغل، و لا يؤدي الى سقوط حق المستغل في مبلغ التأمين لأن التأمين يغطي أخطاء التابعين في الاعتراف بالمسؤولية أمام المضرور و يبدو – حسب تقديرنا – أن الأخذ بالرأي الأول أوفق و أكثر ملائمة للطبيعة الخاصة للأضرار الجسيمة التي تنجم عن الحادث الذري و التي تحتم، و بالضرورة، التشدد

في إقرار التزام المستغل في حظر الاعتراف بالمسؤولية أو الإقرار بها و مد نطاق هذا الالتزام ليشمل تابعي المستغل أيضاً حيث أن التأمين على مسؤولية مستغل السفينة الذرية هو تأمين وجد أصلاً لحماية حق المضرور في الحصول على مبلغ التعويض.

من جانبٍ آخر، فانه عند تحقيق الخطر المؤمن ضده – و هو رجوع المضرور على المستغل للمطالبة بالتعويض – قد يفضل المضرور رفع دعوى مباشرة على شركة التأمين للمطالبة بمبلغ التأمين. و في الغالب، يقوم المضرور باختصام مستغل السفينة الذرية و إدخاله طرفاً في الدعوى المباشرة التي يقيمها ضد شركة التأمين. و عندئذ فانه قد يبادر المستغل الى الاعتراف بمسؤوليته أمام المضرور، فهل يكون لشركة التأمين الاحتجاج بشرط حظر الاعتراف بالمسؤولية في مواجهة المضرور؟

يذهب رأيٌ الى جواز احتجاج شركة التأمين بالشرط المذكور في مواجهة المضرور فلا يبقى أمام هذا الأخير سوى الرجوع على المستغل وحده للمطالبة بالتعويض لا سيما إذا كان اعترافه هو الدليل الوحيد على قيام مسؤوليته عن الحادث الذري. في حين يذهب رأيٌ آخر الى عدم جواز احتجاج شركة التأمين في مواجهة المضرور باعتراف المستغِل بمسؤوليته وان كان الاعتراف هو الدليل الوحيد على قيام مسؤولية المستغل عن الحادث الذري و ذلك لأن المضرور يعتبر من الغير بالنسبة الى عقد التأمين، و بالتالي لا يمكن الاحتجاج في مواجهته بالشروط الواردة في العقد المذكور. وان ذلك يتماشى تماماً مع ما يتطلبه الموقف من التشدد في مسؤولية مستغل السفينة الذرية من جانب، و ضمان حصول المضرور على التعويض المناسب، من جانب آخر.

و رغم ما تقدم، فان الغالب، عملاً هو أن يقوم المضرور بمباشرة دعوى المسؤولية على المستغل لإثبات مسؤولية الأخير، ثم بعد ذلك يقوم بالرجوع على المؤمِن للمطالبة بمبلغ التعويض، و عندئذٍ يتحتم التمييز بين فرضين:

الفرض الأول: أن يقوم المضرور بمباشرة دعوى المسؤولية أمام المحكمة المدنية، فاذا أثبت للقضاء المدني قيام مسؤولية المستغل يكون للمضرور الرجوع على المؤمِن بمبلغ التأمين و ان كان المستغل قد اعترف بمسؤوليته عن الحادث الذري أمام المحكمة المدنية متى لم يكن هذا الاعتراف هو الدليل الوحيد على تحقق مسؤولية المستغِل عن الحادث الذري.

الفرض الثاني: أن يقوم المضرور بمباشرة الدعوى أمام المحكمة الجنائية اذا كان من الممكن تكليف فعل المستغل على أنه جريمة يعاقب عليها التشريع الجنائي فاذا اعترف المؤمن له بمسؤوليته الجنائية عن الحادث، و توفرت أدلة أخرى على قيام مسؤولية المستغل، فلا يكون للمؤمن عندئذ، الاحتجاج على المضرور بشرط حظر الاعتراف بالمسئولية.

أما إذا كان الاعتراف هو الدليل الوحيد على قيام مسؤولية المستغل و أصدرت المحكمة حكمها بذلك فان الحكم الصادر من المحكمة الجنائية يكون ذي حجة أمام المحكمة المدنية، فلا يجوز للأخيرة العودة للبحث في مدى تحقق أو عدم تحقق مسؤولية المستغل، لأنها أصبحت ثابته بحكم صادر من القضاء[٣٧].

أخيراً، فانه لا بد من الإشارة الى أن مستغل السفينة الذرية يلتزم، في كل ما تقدم، بإثبات مطالبة المضرور له بمبلغ التعويض لما أصابه من ضرر في حالة رجوع المضرور عليه بدعوى المسؤولية دون رجوعٍ مباشر على شركة التأمين[٣٨].

ثانياً: الضمانات المالية الإجبارية الأخرى:

حيث تلزم معاهدة بروكسل الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن الذرية المستغل بإبرام التأمين أو الاحتفاظ بأي ضمان مالي آخر كضمان صادرٍ من مصرف مثلاً و على أن تحدد الدولة المرخصة شروطه. كما أن الدولة المرخصة للمستغل تضمن، من جانبها، الوفاء بمبالغ التعويضات المستحقة للمضرورين من الحوادث الذرية. و يتم ذلك بقيام الدولة المرخصة بتقديم المبالغ اللازمة في حدود الحد الأقصى للتعويض المحدد بموجب معاهدة بروكسل، و يكون ذلك في الحالة التي يكون فيها التأمين أو الضمان المالي الآخر غير كافيين للوصول الى الحد الأعلى لمبلغ التعويض المحدد. و يعود السبب في ذلك الى أن مبلغ التعويض المحدد بموجب الاتفاقية مقداره ضخم جداً. بحيث يتجاوز، في المعتاد، الطاقة المالية لشركات التأمين. و لعل هذا هو ما دفع بالدول الاسكندنافية أثناء التحضير لمعاهدة بروكسل الى الاعتراض على تحديد الحد الأقصى لمبلغ التعويض بمئة مليون دولار أميركي، مستندةً الى أن التعويض يجب ان يكون ضمن القدر الذي يمكن أن يتم التأمين في نطاقه من الناحية العملية[٣٩].

و أياً كان الأمر، فان تدخل الدول المرخصة للسفينة الذرية لضمان المسؤولية عن الأضرار الذرية له ما يبرره في حماية المضرورين سواء تجسد الضمان المالي في ابرام تأمين ضد المسؤولية أو في تقديم ضمان مالي كافي. ففي حالة التأمين من المسؤولية قد يتم استبعاد أجنبي مثلاً، كما ان عقد التأمين قد لا يكون صحيحاً من حيث الابرام و الانعقاد لأكثر من سبب. أما في حالة تقديم ضمان مالي، فان هذا الضمان قد يتعذر الحصول عليه لأنه يتجاوز قدرة التأمين التجاري. الا انه لا بد من القول بإعفاء مستغل السفينة الذرية من ابرام التأمين أو تقديم

الضمان المالي اذا كان مستغل السفينة الذرية هو الدولة. إذ ان ملائمة الدولة و قدرتها المالية تعتبر أقوى ضماناً للمضرورين. و هذا ما تقرره المادة (٣/٣) من معاهدة بروكسل.

و أخيراً، لا بد من الإشارة الى أن جميع المبالغ المتحصلة من التأمين أو من تقديم الضمان المالي تخصص لتعويض متضرري الحوادث الذرية وحدهم دون غيرهم و ذلك بموجب المادة التاسعة من معاهدة بروكسل، فلا تزاحم، إذاً، بين دائني مستغل السفينة الذرية من المتضررين جراء حوادث عادية غير ذرية و بين دائني مستغل السفينة الذرية المصابون بأضرار جراء الحوادث الذرية. إذ تتقدم الطائفة الثانية على الأولى في استيفاء حقوقهم مما يتحصل من أموال التأمين و الضمان المالي و ضمان الدولة.

المبحث الثالث

دعوى المسؤولية في مواجهة مستغل السفينة الذرية

تنظم معاهدة بروكسل ١٩٦٢ دعوى المسؤولية التي يقيمها المضرور للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي اصابته نتيجة الحادث الذري. و قد جاء التنظيم المذكور على نحوٍ يكفل حماية كافية للمضرورين سواء من حيث تجديد الاختصاص الزماني و المكاني لدعوى المسؤولية، أو من حيث تحديد مدد التقادم للدعوى المذكورة. و هذا ما سنبحثه كلٍ على استقلال.

المطلب الأول

الاختصاص الزماني و المكاني لدعوى المسؤولية

لغرض تحديد الاختصاص الزماني و المكاني لدعوى المسؤولية التي تقام في مواجهة مستغل السفينة الذرية فانه لا بد من التمييز بين حالتين:

الحالة الأولى: اذا كانت السفينة الذرية سفينة تجارية أي أنها تستغل للأغراض التجارية كنقل البضائع و الخدمات و الأشخاص فيكون عندئذٍ للمدعي المضرور إقامة دعوى المسؤولية أمام محاكم الدولة المرخصة، و يقصد بالدولة المرخصة الدولة التي تكون طرفاً في اتفاقية بروكسل و التي تستغل السفينة الذرية أو ترخص باستغلالها وفقاً للمادة الأولى من اتفاقية بروكسل.

و اذا تم رفع الدولة أمام محاكم الدولة المرخصة فان المحاكم المدنية – محاكم البداءة في العراق – هي التي تكون صاحبة الاختصاص النوعي في نظر دعوى المسؤولية، لأن طبيعة الأضرار التي يطالب عنها و التي تتجسد في كل وفاة أو إصابة للأشخاص و كل هلاك أو تلف ينشا عن المواد المشعة أو عن تفاعل هذه المواد مع مواد أخرى ضارة من مواد الوقود الذري أو عن المنتجات أو المتخلفات المشعة و نوعها و قيمة الدعوى تقتضي اختصاص محكمة البداءة بنظرها[٤٠] هذا و ان إقامة الدعوى، في الغرض المذكور، أمام محاكم الدولة المرخصة هو امر مقرر بصرف النضر عن مكان وقوع الحادث الذري، أي سواء وقع الحادث الذري في المياه الإقليمية للدولة المرخصة او المياه الإقليمية لدولة أخرى غير الدولة المرخصة. بيد انه في الغرض الأخير إذا كانت الدولة متعاقدة أي عضواً في معاهدة بروكسل فيكون للمضرور عندئذ إقامة دعوى المسؤولية أمام محاكم تلك الدولة وفقاً لنص م

(١/١٠). أما إذا وقع الحادث الذري في منطقة أعالي البحار[٤١] فان محاكم الدولة المرخصة تكون هي الوحيدة صاحبة الاختصاص في نظر دعوى المسؤولية.

الحالة الثانية: اذا كان الحادث الذري منسوباً الى سفينة ذرية حربية، أي سفينة يتم استغلالها من قبل احدى الدول لأغراض حربية أو عسكرية، عندئذ يجب إقامة الدعوى أمام محاكم الدولة التي تعود اليها تلك السفينة، أي الدولة التي تبحر السفينة رافعة علمها.

و الواقع من الأمر، فان شمول معاهدة بروكسل لعام ١٩٦٢ السفن الحربية بأحكامها يعد خروجاً على النطاق التقليدي لسائر معاهدات بروكسل الأخرى، كاتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالتصادم البحري، و اتفاقية بروكسل لعام ١٩٤٢ و الخاصة بالنقل البحري للبضائع. اذ ان الاتفاقيات المذكورة لا تنطبق على إلا على السفن التجارية، و ذلك لخطورة الأضرار الذرية و ضرورة توفير حماية ملائمة منها سواء كانت السفينة حربية أم تجارية[٤٢].

المطلب الثاني

تقادم دعوى المسؤولية

حيث أن الاضرار الذرية هي أضرار يتراخى ظهورها في الأغلب الأعم لفترات قد تطول نسبياً، بحيث ان المضرور قد لا يتمكن من العلم بنوع و طبيعة و حجم الضرر الذي لحق به الا بعد مرور وقت قد يمتد لسنوات طويلة مما يتطلب حماية حقوق المضرورين من الحوادث الذرية، لذلك تقرر م (١/٥) من معاهدة بروكسل مدة زمنية طويلة نسبياً لتقادم دعوى المسؤولية في مواجهة المستغل، غذ تتقادم الدعوى المذكورة بمرور عشرة سنوات من تاريخ وقوع الحادث الذري[٤٣].

و اذا كان ما تقدم هو الحكم العام في تقادم دعوى المسؤولية على مستغل السفينة الذرية، فان م (٢/٥) من معاهدة بروكسل تقرر حكماً آخر يتعلق فيما إذا كان الضرر الذري قد نجم عن وقود ذري أو منتجات أو متخلفات مشعة كانت قد سرقت أو فقدت أو القيت في البحر أو تركت، اذ تكون مدة التقادم عندئذ عشرين سنة من تاريخ السرقة أو الفقدان أو الإلقاء في البحر أو الترك.

أخيراً، فانه لا بد من الإشارة الى مجموعة من الأحكام الخاصة بنطاق تطبيق معاهدة بروكسل الخاصة بمسئولية مستغلي السفن الذرية و علاقاتها بالمعاهدات الأخرى، و نفادها و كالآتي:

١. فيما يتعلق بنطاق تطبيق المعاهدة فانه وفقاً لنص م (١٣) منها فأنها تنطبق على كل ضرر ذري ينشأ عن حادث ذري باستعمال الوقود الذري أو

المنتجات أو المتخلفات المشعة لسفينة ذرية تحمل علم دولة متعاقدة وأياً كان مكان وقوع الضرر.

أما المادة (١٦) من الاتفاقية فأنها تقضي بسريان المعاهدة على السفينة الذرية حربية كانت أم تجارية من وقت إنزالها في البحر. كما تنطبق المعاهدة على المضرورين دون تمييز بينهم بسبب الجنسية أو المواطن أو محل الإقامة أو انضمام دولهم الى المعاهدة و ذلك بمقتضى نص م (٣/١٢) من المعاهدة.

٢. و بخصوص إمكانية تعارض المعاهدة مع المعاهدات الأخرى التي تنظم الحوادث البحرية، فان م (١٤) من الاتفاقية قد أنهت أي خلاف بهذا الخصوص. إذ تقضي المادة المذكورة بأن أحكام معاهدة بروكسل الخاصة بتحديد مسؤولية مستغلي السفينة الذرية تُقدم على غيرها من المعاهدات و الاتفاقيات الأخرى كمعاهدة بروكسل للتصادم البحري ١٩١٠، و معاهدة بروكسل لتحديد مسؤولية ملاك السفن ١٩٥٧.

٣. أما نفاذ معاهدة بروكسل ١٩٦٢ فتحدده المادة (٢٤) منها، إذ تقضي بنفاذ المعاهدة بعد ثلاثة أشهر من تاريخ التصديق عليها من دولتين تكون إحداهما في الأقل دولة مرخصة. أما بالنسبة للدول التي تنظم للمعاهدة مستقبلاً فتسري بعد ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع وثائق التصديق عليها من حكومة الدولة المنظمة.

الخاتمـة

لقد استوفينا من خلال هذه الدراسة البحث في قيام مسؤولية مستغل السفينة الذرية في كل من التشريع العراقي و اتفاقية بروكسل الخاصة بتحديد مسؤولية مستغلي السفن الذرية المعقودة عام ١٩٦٢. و قد اعتمدنا في ذلك اسلوب العرض و التحليل و طرح التساؤلات المختلفة المتعلقة بأوليات و فرضيات البحث في تفاصيله المختلفة إذ بحثنا في عناصر مسؤولية مستغل السفينة الذرية من خطأ و ضرر و علاقة سببية، كما أن البحث تناول طبيعة مسؤولية مستغل السفينة الذرية، ثم أثر قيام مسؤولية المستغل في مواجهة متضرري و ضحايا الحوادث الذرية، فدرسنا الالتزام بالتعويض من حيث كيفية تقدير التعويض و الضمانات المالية التي تقررها معاهدة بروكسل للوفاء بالتعويض. و أخيراً تطرقنا الى دعوى المسؤولية من حيث تحديد الاختصاص الزماني و المكاني لها و تقادم تلك الدعوى.

و قد خلصنا من خلال البحث الى جملة نتائج لعل أهمها:

١. لا تقوم مسؤولية مستغل السفينة الذرية إلا بتوافر عناصر ثلاث هي الخطأ و الضرر الذري و علاقة السببية بينهما. اذ يلزم لقيام مسؤولية المستغل ارتكاب خطأ شخصي من المستغل أو من تابعيه البريين أو البحريين. كما يلزم أن ينجم عن ذلك الخطأ ضرر ذري و الضرر الذري هو كل ضرر ينجم عن حادث ذري و هو يشمل الاضرار الجسمانية و الأضرار المادية على حدٍ سواء. و لعل ابرز ما يميز الضرر الذري هو أنه ضرر متغير و هو ضرر جماعي أي يصيب جماعات واسعة من البشر. و اخيراً فانه يلزم لقيام مسؤولية المستغل وجود علاقة سببية بين الخطأ و الضرر.

٢. ان مسؤولية مستغل السفينة الذرية هي مسؤولية موضوعية مانعة فهي مسؤولية موضوعية ليست شخصية ومن ثم فأنها تتحقق بمجرد وقوع الحادث الذري حيث يعفى المضرور من عبء اثبات الخطأ. و يعود ذلك الى طبيعة الحوادث الذرية و جسامة ما يتولد عنها من ضرر. الا أن بإمكان المستغل التخلص من المسؤولية اذا أثبت أن الضرر الذري كان سببه عمل من أعمال الحرب أو الاضطرابات أو العصيان. كما ان قيام مسؤولية المستغل يمنع قيام مسؤولية أي شخص آخر و ان اجتمع خطأ هذا الأخير مع خطأ المستغل في إحداث الضرر.

٣. يترتب على قيام مسؤولية مستغل السفينة الذرية التزامه بالتعويض و يقدر التعويض على نحو يؤدي الى جبر كل الضرر المتحقق وفقاً للقواعد العامة. و عندئذ يعطى المضرور من أعذار المستغل. إلا أن معاهدة بروكسل ١٩٦٢ قد تبنت مبدأ تحديد التعويض و ذلك لجسامة الأضرار الذرية و صعوبة تغطيتها وفقاً لما تقضي به القواعد العامة. كما أن لمبدأ تحديد التعويض فائدة للمضرورين أنفسهم فيتمكنون من الحصول من الدولة المرخصة للسفينة الذرية على ضمانات مالية تحميهم من خطر إفلاس المستغل.

٤. ان معاهدة بروكسل تقرر ضمانات مالية إجبارية للوفاء بمبلغ التعويض. و من أهم تلك الضمانات هو التأمين على مسؤوليته لدى احدى شركات التأمين. كما أنه يلتزم بتقديم ضمانات مالية أخرى كضمان صادر من احدى المصارف و على أن تحدد الدولة المرخصة شروطه. الا أن مستغل السفينة الذرية يُعفى من إبرام التأمين أو من تقديم أي ضمان مالي اذا كان هو الدولة، و ذلك لأن ملاءمة و كفاءة الدولة المالية مضمونة في جميع الأحوال.

٥. إذا كانت السفينة الذرية تستغل لأغراض تجارية فتقام دعوى المسؤولية أمام محاكم الدولة المرخصة. أما اذا كانا السفينة الذرية حربية فيجب إقامة الدعوى أمام محاكم الدولة التي تعود تلك السفينة لها، أي الدولة التي تبحر السفينة الحربية رافعة علمها. و يعد شمول معاهدة بروكسل السفن الحربية بأحكامها خروجاً على النطاق التقليدي لكافة معاهدات بروكسل الخاصة بالاستغلال البحري.

٦. تحدد معاهدة بروكسل ١٩٦٢ مدة زمنية يمكن خلالها إقامة دعوى المسؤولية عن الأضرار الذرية و هي عشر سنوات من تاريخ وقوع الحادث الذري. اما إذا كان الضرر الذري قد نجم عن وقود ذري أو منتجات أو متخلفات مشعة كانت قد سرقت أو فقدت أو القيت في البحر أو تركت فتكون مدة التقادم عندئذ عشرين سنة من تاريخ السرقة أو الفقدان أو الترك أو الإلقاء في البحر.

٧. لا يمكن تصور وقوع تعارض بين أحكام معاهدة بروكسل الخاصة بتحديد مسؤولية مستغلي السفن الذرية و أية معاهدة أو اتفاقية أخرى خاصة بالاستغلال البحري. إذ تقدم أحكام المعاهدة المذكورة على غيرها من المعاهدات الأخرى وفقاً لنص المادة (١٤) من المعاهدة.

المصادر :

أولاً: الكتب:

١. د. مصطفى كمال طه/ الوجيز في القانون البحري/ القاهرة/ ١٩٦٣.

٢. د. سامي سالم الحاج/ قانون البحار الجديد بين التقليد و التجديد/ ط١/ بيروت/ ١٩٨٧.

٣. د. علي جمال الدين عوض/ القانون البحري/ القاهرة/ ١٩٦٣.

٤. د. أحمد فايز عبد الرحمن/ أثر التأمين على الالتزام بالتعويض/ دار النهضة العربية/ القاهرة/ ١٩٩٥.

٥. د. أحمد شرف الدين/ أحكام التأمين في القانون و القضاء/ الكويت/ ١٩٨٣.

٦. د. محمد إبراهيم دسوقي/ التأمين من المسؤولية/ دار النهضة العربية/ القاهرة/ ١٩٩٢.

٧. السنهوري/ الوسيط/ ج٧/ القاهرة.

٨. د. سعد واصف/ التأمين من المسؤولية/ أطروحة دكتوراه/ كلية الحقوق/ جامعة القاهرة/ ١٩٥٨.

٩. د. محمد كمال حمدي/ القانون البحري/ منشأة المعارف/ الإسكندرية/ ٢٠٠٠.

١٠.د. سليمان مرقس/ الوافي في شرح القانون المدني/ ج٢/ أحكام الالتزام/ القاهرة/ بلا تاريخ طبع.

١١.د. منذر يوسف الجنابي/ الكيمياء اللاعضوية والحياة/ بغداد/ ١٩٩٠.

١٢.د. منذر يوسف الجنابي/ الكيمياء الاشعاعية/ بغداد/ ١٩٨٩.

١٣.الن مارتن و صاموئيل هاريسون/ مقدمة في الوقاية من الاشعاع/ ترجمة: د. محمد باقر حسين/ بغداد/ ١٩٨٩.

١٤.د. جابر ابراهيم الراوي/ المسؤولية الدولية عن تلوث البحار/ مجلة القانون المقارن/ العدد الثالث عشر/ السنة التاسعة/ بغداد/ ١٩٨١.

١٥. د. علي البارودي/ مبادئ القانون البحري/ منشأة المعارف/ الإسكندرية/ ١٩٧٥.

١٦.د. محمد شتا أبو سعد/ مفهوم القوة القاهرة/ مجلة مصر المعاصرة/ العددان ٣٩٣ و ٣٩٤/ السنة ٧٤/ القاهرة/ ١٩٨٣.

١٧.د. صفاء تقي عبد العيساوي/ القوة القاهرة وأثرها في عقود التجارة الدولية/ دراسة مقارنة/ ط١/ بغداد/ ٢٠١٢.

١٨. انظر د. حسن على الذنون/ المبسوط/ الجزء الأول – الضرر/ بغداد/ ١٩٩١.

١٩.شاكر ناصر حيدر/ واجب تقليل الضرر/ مجلة القانون المقارن/ العدد ١٣/ السنة ٩/ بغداد/ ١٩٨١.

٢٠.د. مجيد حميد العنبكي/ القانون البحري العراقي/ بغداد / ٢٠٠٢.

٢١.د. مصطفى كمال طه/ المسؤولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية/ مجلة الحقوق للبحوث القانونية و الاقتصادية/ كلية الحقوق/ جامعة الاسكندرية/ السنة ١١/ العددان الأول و الثاني/ مطبعة جامعة الاسكندرية/ ١٩٦٣.

ثانيا: التشريعات الداخلية و الاتفاقيات الدولية:

١. القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١.
٢. قانون التجارة البحرية العثماني الصادر عام ١٨٦٣.
٣. قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.
٤. قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤.
٥. قانون المرافعات المدنية العراقي رقم ٨٣ لسنة ١٩٦٩ المعدل.
٦. مشروع القانون البحري العراقي لعام ١٩٧٤.
٧. مشروع القانون البحري العراقي لعام ١٩٨٧.
٨. القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨.
٩. القانون الفرنسي الخاص بمسؤولية مستغل السفينة الذرية الصادر عام ١٩٦٥.
١٠.اتفاقية بروكسل ١٩١٠ للتصادم البحري.
١١.اتفاقية بروكسل ١٩٢٥ حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن.
١٢.اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ حول مسؤولية مالكي السفن البحرية.
١٣.اتفاقية بروكسل ١٩٥٧ الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن.
١٤.اتفاقية بروكسل ١٩٦١ حول نقل الركاب بالبحر.
١٥.اتفاقية بروكسل ١٩٦٢ حول مسؤولية مالكي السفن الذرية.
١٦.اتفاقية بروكسل ١٩٧١ حول نقل المواد النووية بالبحر.

رابعاً: الرسائل و الأطاريح:

١. د. سعد واصف/ التأمين من المسؤولية/ أطروحة دكتوراه/ كلية الحقوق/ جامعة القاهرة/ ١٩٥٨.

٢. د. عزيز كاظم جبر/ الضرر المرتد/ أطروحة دكتوراه/ كلية القانون/ جامعة بغداد/ ١٩٩١.

٣. د. علي ضاري خليل/ السبب الاجنبي وأثره/ رسالة ماجستير/ كلية القانون/ جامعة بغداد/ ١٩٩٩.

٤. د. اسماعيل المحاقري/ الاعفاء عن المسؤولية المدنية في القانون اليمني مقارناً بالقانون المصري و الشريعة الإسلامية/ أطروحة دكتوراه/ كلية الحقوق/ جامعة القاهرة/ ١٩٩٦.

خامساً: المصادر الأجنبية:

١

٢

٣

الهوامش

[١] حيث أن ما يطبق في العراق هو قانون التجارة البحرية العثماني الصادر عام ١٨٦٣ حتى الآن. بالإضافة الى قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ و هو قانون عام يُطبق على أنواع النقل كافة الجوي و البري و البحري. هذا و قد بذلت جهود حثيثة لإصدار قانون خاص بمجال الاستغلال البحري تمثلت في إعداد مشروع القانون البحري عام ١٩٧٤، ثم مشروع آخر للقانون البحري عام ١٩٨٧، الا أن كلا المشروعين لم يريا النور حتى الآن.

[٢] Chorely and Giles – Shipping Law – ٧th edition – London – ١٩٨٠ – p: ٢١٥.

[٣] تنص المادة (١٢١) من مشروع القانون البحري العراقي في فقرتها الأولى على أنه: (عقد العمل البحري اتفاق يلتزم بمقتضاه شخص بأن يعمل في سفينة لقاء أجر يلتزم به المجهز).

[٤] تنص م (٢١٩) من القانون المدني العراقي على أنه: (١. الحكومة و البلديات و المؤسسات الأخرى التي تقوم بخدمة عامة و كل شخص يستغل احدى المؤسسات الصناعية أو التجارية مسؤولون عن الضرر الذي يحدثه مستخدموهم، إذا كان الضرر ناشئاً تعدٍ وقع منهم أثناء قيامهم بخدماتهم. ٢. و يستطيع المخدوم أن يتخلص من المسؤولية إذا أثبت أنه بذل ما ينبغي من العناية لمنع وقوع الضرر أو أن الضرر كان لا بد واقعاً حتى لو بذل هذه العناية). كما تنص م (٢٢٠) على أنه: (للمسؤول عن عمل الغير حق الرجوع عليه بما ضمنه).

[٥] د. مجيد حميد العنبكي/ القانون البحري العراقي/ بغداد/ ٢٠٠٢/ ص ٨٢.

[٦] د. مصطفى كمال طه/ المسؤولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية/ مجلة الحقوق للبحوث القانونية و الاقتصادية/ كلية الحقوق/ جامعة الإسكندرية/ السنة الحادية عشرة/ العددان الأول و الثاني/ مطبعة جامعة الإسكندرية/ ١٩٦٣/ ص ١٥٠.

[٧] انظر شاكر ناصر حيدر/ واجب تقليل الضرر/ مجلة القانون المقارن/ العدد الثالث عشر/ السنة التاسعة/ بغداد/ ١٩٨١/ ص ٣٦.

[٨]

[٩] انظر د. حسن على الذنون/ المبسوط/ الجزء الأول – الضرر/ بغداد/ ١٩٩١/ ص ١٦١.

[١٠] الضرر الاحتمالي هو ضرر لم يقع بعد و ليس هنالك ما يؤكد وقوعه قوة و ضعفاً، الا أنه لا يكفي لقيام المسؤولية المدنية عقدية كانت أم تقصيرية مالم يتحقق بالفعل – د. حسن علي الذنون/ مصدر سابق/ ص ٢٦٢.

[١١] E. R. Hardy Ivamy – The Case of Carriage of Goods by Sea – London – ١٩٧٢ – p: ٣٤٧.

[١٢] د. منذر يوسف الجنابي/ الكيمياء الإشعاعية/ بغداد/ ١٩٨٩/ ص ٢٠٥.

[١٣] د. منذر يوسف الجنابي/ مصدر سابق/ ص ٢١١.

[١٤] يقصد بالقوة القاهرة (حادث خارجي عن إرادة المدين لا يمكنه توقعه و لا يمكن دفعه). أو هي : (الأمر الأجنبي عن المدين و الدائن و الغير كالحرب بما ينجم عنها من أحداث مادية و أزمات اقتصادية أو صدور تشريع أو أمر أجنبي واجب التنفيذ أو وقوع زلازل أو حريق او فيضانات). كما تعرف بأنها: (كل أمر يصدر عن حادث خارج إرادة المدين لا تجوز نسبته إليه، من غير الممكن توقعه و غير الممكن دفعه، يجبر الشخص على الإخلال بالتزامه.

انظر في هذه التعريفات و غيرها د. محمد سنتا أبو سعد/ مفهوم القوة القاهرة/ مجلة مصر المعاصرة/ العددان ٣٩٣ و ٣٩٤/ السنة ٧٤/ القاهرة/ ١٩٨٣/ ص ١٧٥ – د. صفاء تقي العيساوي/ القوة القاهرة و أثرها في عقود التجارة الدولية – دراسة مقارنة / ط١/ بغداد/ ٢٠١٢/ ص ٣٤. – على ضاري خليل/ السبب الأجنبي و أثره في نطاق المسؤولية التقصيرية/ رسالة ماجستير/ كلية القانون/ جامعة بغداد/ ١٩٩٩/ ص ٤٠. – د. إسماعيل المحاقري/ الإعفاء من المسؤولية المدنية في القانون اليمني مقارنتاً بالقانون المصري و الشريعة الإسلامية/ أطروحة دكتوراه/ كلية الحقوق/ جامعة القاهرة/ ١٩٩٦/ ص ٢١٧.

[١٥] حيث اهتمت اللجنة البحرية الدولية: (Comité Maritime International) – و هي لجنة تألفت في مدينة انفرنس في بلجيكا عام ١٨٩٧ لتمثيل الجمعيات الوطنية للقانون البحري في مجموعة من الدول – بمسألة المسؤولية الناجمة عن استغلال السفن الذرية، و أقرت في مؤتمر عقد في ريبيكا في يوغسلافيا عام ١٩٥٩ مشروع معاهدة بهذا الخصوص. كما اهتمت الوكالة الدولية للطاقة الذرية، من جانبها، بالموضوع و قامت بتشكيل لجنة لدراسة مشروع معاهدة اللجنة البحرية الدولية، و أسفرت جهود اللجنة المذكورة عن إعداد مشروع جديد للمعاهدة لم يتضمن تعديلاً أساسياً على مشروع معاهدة اللجنة البحرية الدولية. و بعد دراسة المشروعين في مؤتمر بروكسل عام

١٩٦١ و ١٩٦٢، تم التوقيع على المعاهدة الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن الذرية في ١٩٦٢/٥/٢٥.

[١٦] و قد تجدر الإشارة الى أن القانون الفرنسي الصادر في ١٢/ ١١/ ١٩٦٥ و الخاص بمسؤولية مستغل السفن الذرية يأخذ الاتجاه المتقدم إذ تنص المادة الأولى من القانون المذكور على أنه: (يكون مستغل السفينة الذرية مسؤولاً بقوة القانون).

[١٧] انظر د. مصطفى كمال طه/ مصدر سابق/ ص ١٥٠.

[١٨] انظر نصوص المواد (٢١١ و ٢٣١) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١، و كذلك المادة (١٧٨) من القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨.

[١٩] د. علي البارودي/ مبادئ القانون البحري/ منشأة المعارف/ الإسكندرية/ ١٩٧٥/ ص ٩٢.

[٢٠] Chorely and Ciles – op.cit – p: ٢٢٣.

[٢١] د. جابر إبراهيم الراوي/ المسؤولية الدولية عن تلوث البحار الذري/ مجلة القانون المقارن/ العدد الثالث عشر/ السنة التاسعة/ بغداد/ ١٩٨١/ ص ٤٧.

[٢٢] تنص المادة ٢٤٦ من القانون المدني العراقي على أنه: (١. يجبر المدين على تنفيذ التزامه تنفيذاً عينياً متى كان ذلك ممكناً. ٢. على انه اذا كان في التنفيذ العيني ارهاق للمدين جاز له أن يقتصر على دفع تعويض نقدي اذا كان ذلك لا يلحق بالدائن ضرراً جسيماً).

[٢٣] Captin, L. F. H. Station – The Law and Practice of Sea–Transport– ١st edition – London – ١٩٦٤.

[٢٤] انظر د. سليمان مرقس/ الوافي في شرح القانون المدني/ ج٢/ أحكام الالتزام/ القاهرة/ بلا تاريخ طبع/ ص ٥٣٦.

[٢٥] الن مارتن و صاموئيل ماريسون/ مقدمة في الوقاية من الاشعاع/ ترجمة د. محمد باقر حسين/ بغداد ١٩٨٩/ ص٥٧ و ما بعدها.

[٢٦] لا سيما اشعة كاما/ اذ تتولد منذ لحظة الانفجار الذري كميات كبيرة جداً منها و لها القدرة على اختراق المواد و الاجسام و منها جسم الانسان – د. منذر يوسف الخفاجي/ الكيمياء اللاعضوية و الحياة/ بغداد/ ١٩٩٠/ ص ٣٣٦.

[٢٧] لا يتم استبعاد الضرر غير المتوقع من نطاق التعويض الا في المسؤولية العقدية و في الحالة التي يرتكب فيها المدين غشاً أو خطأً جسيماً و بهذا الصدد تنص المادة (٣/١٦٩) من القانون

المدني العراقي على انه: (فاذا كان المدين لم يرتكب متوقعا عادة وقت التعاقد من خسارة تحل أو كسب يفوت).

[٢٨] الضرر المرتد هو الضرر الذي يصيب شخصاً اخر غير الشخص الذي وقع عليه الفعل الضار. انظر بهذا الصدد د. عزيز كاظم جبر/ الضرر المرتد/ أطروحة دكتوراه/ كلية القانون/ جامعة بغداد/ ١٩٩١/ ص ١٦٨.

[٢٩] و لا بد من التنويه الى أن مبدا تحديد التعويض هو القاعدة العامة التي تسود القانون البحري. فهو مقرر لمالك السفينة وفقاً لمعاهدة بروكسل ١٩٥٧ و الخاصة بتحديد مسؤولية مالك السفينة و هو مقرر ايضاً للناقل البحري في معاهدة بروكسل السندات الشمس المبرمة عام ١٩٢٤، و هو مقرر كذلك لناقل الركاب بحراً بمقتضى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بالبحر عام ١٩٦١.

[٣٠] انظر د. علي جمال الدين عوض/ القانون البحري/ المطبعة العالمية/ القاهرة/ ١٩٦٩/ ص ٢٩٧ – انظر كذلك د. محمد كمال حمدي/ القانون البحري/ منشأه المعارف/ الاسكندرية/ ٢٠٠٠/ ص ٢٢٨.

[٣١] د. مصطفى كمال طه/ مصدر سابق/ ص ١٥٢.

[٣٢] انظر د. سعد واصف/ التأمين من المسؤولية/ أطروحة دكتوراه/ كلية الحقوق/ جامعة القاهرة/ ١٩٥٨/ ص ٤٧.

[٣٣] يقصد بالمبدأ المذكور ان لا يتجاوز مبلغ التأمين مقدار الضرر الذي لحق بالمؤمن له نتيجة تحقق الخطر المؤمن ضده حتى لا يثري الأخير على حساب المؤمن دون سبب – د. فايز أحمد عبد الرحمن/ أثر التأمين على الالتزام بالتعويض/ دار النهضة العربية/ القاهرة/ ١٩٩٥/ ص ٢٧٣.

[٣٤] د. أحمد فايز عبد الرحمن/ مصدر سابق/ ص ٣٠٧.

[٣٥] انظر د. سعد واصف/ مصدر سابق/ ص ٣٨٨.

[٣٦] د. محمد إبراهيم دسوقي/ التأمين من المسؤولية/ دار النهضة العربية/ القاهرة/ ١٩٩٢/ ص ١٩٩. و انظر في المعنى ذاته السنهوري/ الوسيط/ ج٧/ القاهرة/ ص ١٦٥.

[٣٧] انظر د. أحمد فايز عبد الرحمن/ مصدر سابق ذكره/ ص ٣٢٤.

[٣٨] د. أحمد شرف الدين/ أحكام التأمين في القانون و القضاء/ الكويت/ ١٩٨٣/ ص ٤٧٠.

[٣٩] انظر د. علي جمال الدين عوض/ القانون البحري/ القاهرة/ ١٩٦٩/ ص ٢٩٨.

[٤٠] انظر نص المادة (٣١) من قانون المرافعات المدنية العراقي رقم ٨٣ لسنة ١٩٦٩ و تعديلاته.

[٤١] منطقة أعالي البحار هي تلك المساحات الشاسعة من المياه الواقعة فيما وراء البحار الإقليمية للدول الساحلية و المملوكة للمجموعة الدولية – انظر د. سامي سالم الحاج/ قانون البحار الجديد بين التقليد و التجديد/ بيروت/ ط١/ ١٩٨٧/ ص ٢٦٧.

[٤٢] انظر د. مصطفى كمال طه/ الوجيز في القانون البحري/ القاهرة/ ١٩٦٣/ بند ١٠/ ص ١٣.

[٤٣] أما وفقاً للقواعد العامة في القانون المدني فان التقادم المسقط هو التقادم المانع من سماع الدعوى مدته خمس عشرة سنة و بهذا الصدد تنص م (٤٢٩) من القانون المدني العراقي على انه: (الدعوى بالإلزام اياً كان سببه لا تسمع على المنكِر بعد تركها من غير عذر شرعي خمس عشرة سنة...). كما تنص م (٤٣٢) على أنه: (اذا ترك السلف الدعوى مدة و تركها الخلف مدة أخرى و بلغ مجموع المدتين الحد المقرر لعدم سماع الدعوى فلا تسمع).