

## مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن نقل البضائع الخطرة

م.م موسى راهي كاظم الحسيني

الجامعة الإسلامية فرع الديوانية / قسم القانون

Liability of the Maritime Carrier for the Transport of Dangerous Goods

Al-Islamic University – Diwaniyah Branch

College/Department of Law

Prepared by: M.M. Mousa Rahi Kadhim Al-Husseini

### المستخلص

يتناول هذا البحث مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة بوصفها نموذجاً مكتفياً لتفاعل الالتزامات التعاقدية والضمانات التصديرية مع المعايير الفنية لإدارة الخطر داخل الإطار الوطني الحاكم لعقد النقل، منطلقاً من ضبط زمن العهدة وحدودها وفق قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ ولا سيما المادة ١٣٠ في ابتداء المسؤولية عند الاستلام والمادة ١٣١ في تعريف العهدة بمعيار السيطرة والرقابة، ومرسحاً أنّ صفة «الخطورة» ليست توصيفاً تالياً لوقوع الضرر بل معياراً سابقاً يعيد تشكيل مضمون العناية الواجبة ويفرض على الشاحن واجب الإفصاح الدقيق عن خصائص الشحنة وعلى الناقل واجبات الفحص والتجهيز والرصف والوقاية والإطفاء على نحو متناسب مع المعلومات المتاحة، ثم يختبر البناء الزمني للمسؤولية عبر المادة ١٣٦ التي تعرّف التأخير بمخالفة الموعد المتفق عليه أو زمن «الناقل الحريص» عند غيبة الموعد، والمادة ١٣٣ التي تحوّل التأخير بعد ستين يوماً من تاريخ التسليم المتفق عليه إلى هلاكٍ حكمي تتبدل معه طبيعة الآثار، ويقيم معيار التعويض على الفقرة أولاً من المادة ٢٠٧ من القانون المدني التي تقصر جبر الضرر على ما كان مباشراً ونتيجةً طبيعيةً للعمل غير المشروع بما في ذلك ما فات المضرور من كسب متى تعذر دفع النتيجة ببذل جهدٍ معقول لو صحّ الإفصاح أو التزم الناقل بالتدابير الواجبة، ويوازن هذا الإطار مع ضابط السبب الأجنبي في المادة ٢١١ الذي يفتح مسالك الإعفاء عند قيام آفة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو خطأ المتضرر بشرط استقلال أثره وقدرته على قطع سلسلة السببية، بينما تسند المادة الخامسة من قانون الموانئ رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥ الطبيعة الأمرة لإجراءات الاستلام والتخزين والمناولة داخل الحرم المينائي فتجعل مخالفتها خطأً منتجاً متى اتصلت به النتيجة، وتتكامل هذه القواعد مع دور الاتفاقيات الدولية حين تدمج تعاقدياً عبر نموذج العقد الموحد المنصوص عليه في المادة ٧ من قانون النقل فتتصل محتوى العناية داخل مدى العهدة من غير أن تنشئ زمناً جديداً لها، وتظهر نتائج الدراسة أنّ عبء الإثبات يتأثر نوعياً بسلامة الإفصاح ومطابقة السلوك لمعايير السلامة، وأن نطاق الإعفاء يضيق كلما كشف عن قصورٍ وقائي أو كتمانٍ جوهري، وأن التأمين البحري ونظام الخسارة المشتركة يعلمان كآليتين لتوزيع العبء المالي دون المساس بأصل قيام المسؤولية متى اكتملت أركانها، كما تبرز التوجهات القضائية الوطنية نزوعاً إلى ربط التعويض بضررٍ مباشر يعد امتداداً طبيعياً للإخلال المائل وإلى إنزال قواعد الموانئ منزلة المعايير الملزمة لا النصائح الإرشادية، وبذلك يقدم البحث مساهمةً معياريةً عمليةً في ترسيم حدود الإسناد الزمني والمضموني للمسؤولية وتدقيق قسمة الأعباء بين الشاحن والناقل داخل بيئة عالية الحساسية وتعدد الأطراف، بما يعزز اتساق القضاء والتحكيم ويحفظ توازن التجارة البحرية مع مقتضيات السلامة وحماية البيئة. **الكلمات المفتاحية:** مسؤولية الناقل البحري، البضائع الخطرة، واجب الإفصاح، التزام السلامة، عبء الإثبات، التأمين البحري.

### Abstract:

This study examines the liability of the maritime carrier for the transport of dangerous goods as a concentrated model of the interaction between contractual obligations and tort-based guarantees, in conjunction with the technical standards of risk management within the national legal framework governing the contract of carriage. It proceeds from defining the temporal scope of custody and its limits under the Iraqi Transport Law No. 80 of

1983, particularly Article 130 concerning the commencement of liability upon receipt, and Article 131 defining custody based on the criteria of control and supervision. The study establishes that the characterization of “dangerousness” is not a subsequent description following the occurrence of damage, but rather a prior standard that reshapes the content of due diligence. It imposes on the shipper a duty of precise disclosure regarding the characteristics of the cargo, and on the carrier obligations of inspection, preparation, stowage, protection, and fire prevention in proportion to the information available. The research further examines the temporal structure of liability through Article 136, which defines delay as a breach of the agreed delivery time or, in its absence, the time required by a “prudent carrier,” and Article 133, which considers delay exceeding sixty days from the agreed delivery date as constructive total loss, thereby altering the nature of the legal consequences. The standard of compensation is grounded in Paragraph (1) of Article 207 of the Civil Code, which limits reparation to direct damage that is the natural result of the wrongful act, including lost profit where the harmful outcome could not have been avoided by reasonable effort had proper disclosure been made or had the carrier complied with the required measures. This framework is balanced with the doctrine of foreign cause under Article 211, which allows for exemption from liability in cases of force majeure, sudden incidents, acts of third parties, or fault of the injured party, provided that such causes are independent and capable of breaking the chain of causation. Furthermore, Article 5 of the Ports Law No. 21 of 1995 establishes the mandatory nature of procedures relating to receipt, storage, and handling within port premises, rendering their violation a productive fault when causally linked to the damage. These rules are complemented by the role of international conventions when contractually incorporated through the standard contract model stipulated in Article 7 of the Transport Law, detailing the content of due diligence within the period of custody without creating a new temporal scope. The findings reveal that the burden of proof is qualitatively influenced by the adequacy of disclosure and compliance with safety standards, that the scope of exemption narrows in cases of preventive failure or material non-disclosure, and that marine insurance and the general average system function as mechanisms for distributing financial burdens without affecting the establishment of liability once its elements are fulfilled. The study also highlights a judicial tendency at the national level to link compensation to direct damage as a natural extension of the breach and to treat port regulations as binding standards rather than mere guidelines. Accordingly, the research offers a practical normative contribution to delineating the temporal and substantive limits of liability attribution and refining the allocation of responsibilities between shipper and carrier within a highly sensitive and multi-party environment, thereby enhancing the consistency of judicial and arbitral practice while preserving the balance of maritime commerce alongside safety and environmental protection requirements. **Keywords:** Maritime Carrier Liability, Dangerous Goods, Duty of Disclosure, Safety Obligation, Burden of Proof, Marine Insurance

## المقدمة

يتبدى موضوع مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة بوصفه مفصلاً دقيقاً عند تقاطع اعتبارات التجارة الدولية ومقتضيات السلامة البحرية وحماية البيئة، إذ إن الشحن البحري ينهض بدور حاسم في حركة السلع عبر العالم لكنه، متى تعلّق الأمر بمواد قابلة للاشتعال أو الانفجار أو التفاعل الكيميائي أو إحداث التآكل أو التسرب السام، يغدو مجالاً عالي الحساسية تشترك فيه المعرفة الفنية والضوابط القانونية ليعاد تعريف معيار العناية الواجبة وحدود الالتزام ومناطق الضمان، ذلك أنّ البضائع الخطرة ليست مجرد توصيف تجاري أو لائحة ملصقة على الحاويات وإنما حالة قانونية تقنية تستدعي منظومة كاملة من التدابير تبدأ من لحظة التصريح بطبيعة البضاعة وتتميزها ووسمها وفق بيانات السلامة، وتمتد إلى أساليب التعبئة والتغليف والرصف والعزل والتهوية والوقاية ومكافحة الحريق على متن السفينة، وتبلغ ذروتها عند تحقق حادث وما يقتضيه من تحقيق في السببية القانونية وتوزيع منصف لعبء الإثبات بين الشاحن والناقل ومتعهد التغليف وغيرهم من أطراف سلسلة النقل، وعلى هذا الأساس فإن السؤال الذي تنهض عليه هذه الدراسة يتمثل في تحديد الإطار القانوني الذي يضبط مسؤولية الناقل البحري متى ثبت أن الضرر قد نجم عن خصائص خطرة للبضاعة أو عن إخلال بواجب الإفصاح أو قصور في تجهيز السفينة وتهيئتها أو خطأ في الرصف داخل العنابر، وفي بيان كيفية تكييف هذه الوقائع بين المسؤولية العقدية التي تستند إلى التزامات النقل والضمانات المتولدة عنها، والمسؤولية التقصيرية التي تتعقد عند الإضرار بالغير خارج نطاق العلاقة التعاقدية المباشرة، ثم في تعيين حدود الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية عند توافر قوة قاهرة أو عيب ذاتي مجهول في البضاعة أو مساهمة خطأ الغير في إحداث الضرر، ذلك كلّه ضمن منظور يأخذ في الحسبان أنّ صفة “الخطورة” ترفع من سقف التوقع الفني والمعياري لسلوك الناقل المعقول وتشدّد من مقتضيات الفحص والتحقق والتحوط دون أن تلغي، في المقابل، واجبات أصلية ملقاة على عاتق الشاحن في الدقة والشفافية والإفصاح الكامل عن مواصفات الشحنة ومخاطرها، ولئن كان الإطار الدولي العام للنقل البحري يرسخ

مبادئ موضوعية في صلاحية السفينة للملاحة والعناية بالبيضاة والالتزام بإجراءات السلامة، فإن تطبيق هذه المبادئ على البيضاة الخطرة يكشف عن طبقة إضافية من الالتزامات الإجرائية والاحترازية التي تقاس على ضوءها مشروعية سلوك الناقل وحدود ضمانه، الأمر الذي يجعل من هذه المقدمة تمهيداً لعرضٍ تحليلي يهدف إلى تفكيك عناصر المسؤولية من حيث الأساس القانوني والركن المادي والعنصري المعنوي والسببية، وإلى اختبار قسمة عبء الإثبات بين أطراف النزاع في ضوء ما تقتضيه طبيعة المخاطر الخاصة من صرامةٍ في التدابير، وإلى إبراز دور نظم التأمين البحري ونوادي الحماية والتعويض في إعادة توزيع الخطر وتخفيف وطأة الخسائر بما يحفظ توازن المصالح بين حرية الملاحة ومتطلبات الأمن البحري، على أن تتقدم القراءة من خلال لغةٍ فنية قانونية تسعى إلى إقامة التوازن بين الواقع التقني للسفن والحاويات ومسؤوليات الأطراف في سلسلة التوريد، وإلى تقديم معايير عملية للقاضي أو المحكم عند تداخل الأسباب وتعدد المساهمات في إحداث الضرر، وبذلك يتحدد نطاق البحث في رسم خريطةٍ دقيقة للالتزامات التي يتوَلَّد عنها الضمان في حالات التسرب أو الانفجار أو الحريق أو التفاعل الكيميائي أو التآكل وما يتفرع عنها من أضرارٍ بالأشخاص والأموال والبيئة، وفي بيان ما إذا كان إخلال الناقل بواجب العناية المشددة هو السبب المنتج للضرر أو أن كتمان الشاحن لطبيعة الخطورة قد قطع رابطة السببية أو غير وجه قسمة الإثبات والمسؤولية، تمهيداً لبناء نتائجٍ معياريةٍ تسهم في ترشيد الممارسة العملية لعقود النقل البحري وتدعيم ثقافة الامتثال لمقتضيات السلامة دون الإخلال بفاعلية التجارة الدولية وانتظامها.

## المبحث الأول: الإطار المفاهيمي والقانوني لنقل البيضاة الخطرة

يهدف هذا التمهيد إلى وضع الأساس المفهومي والقانوني الذي ستبنى عليه المعالجة اللاحقة لمسؤولية الناقل البحري عند التعامل مع البيضاة الخطرة، إذ إن وصف «الخطورة» لا يفهم هنا كوسمٍ تجاري أو إجراء شكلي يقتصر على ملصقات التحذير، بل كحالة تقنية-قانونية مركبة تتقاطع فيها معايير التصنيف والاعتماد والوسم والتعبئة والتغليف والرصف والتهوية والعزل والإطفاء مع منظومة الالتزامات التعاقدية والتقصيرية التي تحكم علاقة الشاحن والناقل والمرسل إليه وسائر المساهمين في سلسلة النقل البحري، بحيث تتقدم مسألة تحديد المفاهيم على غيرها بوصفها مدخلاً لازماً لتكييف المراكز القانونية وتوزيع الأعباء والضمانات، فالبيضاة الخطرة هي تلك التي تستدعي، بحكم خصائصها الكيميائية أو الفيزيائية أو الإشعاعية أو البيولوجية أو القابلة للتفاعل والتطاير والاشتعال والتآكل، تطبيق معايير احترازية مشددة في الإعداد والشحن والتخزين والنقل، ويصبح عقد النقل البحري بما يتضمنه من سند شحن وشروطٍ عامة وخاصةٍ إطاراً لإسناد الواجبات الجوهرية مثل واجب الشاحن في الإفصاح الدقيق عن طبيعة الشحنة ومخاطرها وإرفاق نشرات بيانات السلامة والالتزام بقواعد الوسم والتعبئة الملائمة، وواجب الناقل في تهيئة سفينة صالحة للملاحة ومجهزة فنياً لمواجهة مخاطر محددة وتخصيص العنابر وطرق الرصف بما يمنع التفاعل والتسرب والاشتعال، على أن يتكامل ذلك مع قواعد السلامة البحرية والبيئية ذات الطابع الأمر التي تضع محدداتٍ لا يجوز الاتفاق على ما يخالفها، الأمر الذي ينعكس على معيار العناية المفروضة ويمد نطاق فحص «صلاحية السفينة للملاحة» إلى ما وراء الجوانب الإنشائية والميكانيكية ليشمل الجهوية الوقائية وأنظمة الكشف والإنذار والإطفاء وتدريب الطاقم، كما يفرض إعادة قراءة قواعد السببية القانونية وتوزيع عبء الإثبات في ضوء طبيعة المخاطر الخاصة، بحيث يبحث ما إذا كان الضرر ناتجاً عن عيبٍ ملازم للبيضاة أفصح عنه الشاحن أو كتمه، أو عن تقصيرٍ في تجهيز السفينة أو في ممارسات الرصف والتخزين أو في اختيار خط الإبحار وظروفه، وتترتب على هذا التمييز آثارٌ مباشرة في بناء المسؤولية بين أساسٍ عقدي يقوم على الإخلال بالالتزامات محددة وأساسٍ تقصيري يحمي الغير والبيئة من أضرارٍ غير مشمولة بالعلاقة التعاقدية، دون إغفال أن النظام القانوني الدولي والوطني يتيحان مجالاتٍ للإعفاء أو للتحديد عند قيام قوة قاهرة أو خطأ الغير أو العيب الخفي الذي يستعصي على الكشف ببذل العناية المعقولة، ومع ذلك فإن هذه المجالات تضيق بقدر ما تتشدد معايير التصنيف والوسم والإفصاح وما يقتضيه ذلك من التزام إيجابي بالتحقق والفحص، وبذلك يرسم هذا الإطار التمهيدي خريطةً مفهومية تبيّن عناصر التعريف ودوائر الانطباق وحدود النظام الأمر وموقع الإرادة الخاصة، وتحدد مفاتيح القراءة القانونية لمسائل لاحقة كاختبارات الإسناد، ومعيار التوقع الفني، ومدى قابلية الشروط الحدية للتطبيق، وأثر التأمين البحري والخسارة المشتركة في ترشيد توزيع المخاطر، تمهيداً لتحليلٍ تفصيلي سيقس الوقائع على هذه المعايير الكلية ويستخلص نتائج عملية قابلة للتطبيق القضائي والتحكيمي.

### الفرع الأول: تعريف البيضاة الخطرة في التشريعات والاتفاقيات الدولية

يتعيّن ابتداءً تحرير منطقي منهجي دقيق لمقاربة تعريف «البيضاة الخطرة» في سياق التشريعات والاتفاقيات الدولية على نحوٍ لا يعزل المفهوم عن موضع إنفاذه الفعلي داخل علاقة النقل، إذ إن هذا التعريف لا يقوم في الفراغ ولا ينفك عن البنية القانونية التي توزّع الالتزامات وتحدّ المراكز وتتوَلَّد عنها المسؤولية، ومن ثمّ فإنّ نقطة الارتكاز الأولى في هذا السياق تتمثّل في تعيين اللحظة النظامية التي تبدأ فيها ولاية الناقل على الشيء

وما يلزمها من انتقالٍ للواجبات والضمانات، وهي لحظةٌ لا تدرك بمجرد انتقالٍ ماديٍّ بسيط، بل تفهم ضمن إطارٍ معياريٍّ يدخل الشيء في «عهدة» الناقل بحيث يثبت له بشأنه عنصر السيطرة الفعلية أو الرقابة القانونية، وبما أنّ تحديد هذه العهدة هو المفتاح العملي لقراءة أي تعريفٍ لاحقٍ للبضائع الخطرة في النصوص الاتفاقية، فإنّ تحبير المفهوم يتقدّم هنا بوصفه وظيفةً مقيدةً بحدود العهدة ومدتها لا مجرد وصفٍ يفصل عن سياق العلاقة، ذلك أنّ الاتفاقيات الدولية حين تنشئ تعريفاتها فإنّما تنشئها لتعمل داخل فضاءٍ تنظيميٍّ يراعى السلامة ويضبط الخطر، غير أنّ نفاذ تلك التعريفات في الواقع القضائي والتحكيمي يعطف على متى وكيف دخلت البضاعة في مدار مسؤولية الناقل ومتى وكيف خرجت منه، ومن ثمّ فالمسألة المفهومية لا تستكمل إلا مع استحضار القاعدة الوطنية التي ترسم تخوم تلك المسؤولية وتبين مجالها الزمني والمادي، بما يجعل قراءة التعريف قراءةً وظيفيةً تسند المعنى إلى موضع الأعمال وتردّ الخطر إلى سياقه المعياري. على هذا الأساس يكتسب نصّ المادة (١٣١) من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ أهميةً تأسيسيةً في بناء العهدة التي يرى عبرها تعريف «البضائع الخطرة» حين يستدعي من التشريعات أو الاتفاقيات الدولية، ذلك أنّ النص قرّر في فقرته الأولى على نحو قاطع أنّ «تبدأ مسؤولية الناقل عند دخول الشيء في عهدته وتنتهي بتسليمه إلى المرسل إليه في محل الوصول أو وضعه تحت تصرفه وفقاً للعقد أو القانون أو عند تسليمه إلى جهة مخولة»، وهو تقريرٌ يخصّ تعريف البضائع الخطرة بقدر ما يرسم حدود الولاية المعيارية للناقل، لأنّ الخطر من حيث هو مناطٌ للالتزامات الاحترازية لا يصبح قانونياً ذا أثر في قسمة الواجبات إلا بعد دخول الشيء في تلك العهدة التي حدد النص مضمونها بياناً لا لبس فيه في الفقرة الثانية بقوله: «يقصد بدخول الشيء عهدة الناقل لأغراض الفقرة (أولاً) من هذه المادة وضع الشيء تحت سيطرة الناقل أو رقبته»، فالمعيار إذن ليس مجرد الحياة المادية الضيقة بل يمتد ليشمل السيطرة بما هي قدرة فعلية على توجيه مصير الشيء والتصرّف فيه وفق مقتضيات النقل، والرقابة بما هي ولاية قانونية تنظّم الإشراف والتتبع والتوجيه ولو تخلّلتها لحظات من الإيداع المرحلي أو التهيئة المينائية أو الترتيب اللوجستي الذي لا يرفع اليد عن عنصر الإشراف، وبذلك يستبين أنّ التعريف الدولي للبضائع الخطرة لن يدخل في حيّز الإنفاذ الذي يوّد واجبات تهيئةٍ وفحصٍ واحتياطٍ وتدبيرٍ إلا متى انعقد هذا الرباط بين الشيء وعهدة الناقل بالمعنى الذي حرّره القانون الوطني، وأنّ خروج الشيء من تلك العهدة وفق إحدى الصور الثلاث التي ذكرها النص ينهي تسلّط ذلك التعريف من حيث أثره على مسؤولية الناقل، فتغدو القراءة المنهجية لتعريف «الخطرة» متقومةً بتلك العبتين الزمنيتين: عتبة الدخول في العهدة وعتبة الخروج منها، وما بينهما من امتدادٍ تتشكّل داخله موجبات السلوك الاحترازي وتقاس به معايير المشروعية الفنية والقانونية. حيث إنّ الاتفاقيات الدولية تسعى من حيث الغاية العامة إلى إنشاء لغةٍ معياريةٍ مشتركة توحد طرق الوصف والتصنيف وتقرّر ضوابط السلامة في التعامل مع الأخطار الملازمة لبعض أنواع البضائع، فإنّ إدماج تلك اللغة في النظام القانوني الذي يحكم علاقة النقل لا يكون بإنشاء تعريفٍ معلقٍ على وصفٍ ذاتيٍّ للبضاعة فحسب، بل بربط ذلك التعريف بآثارٍ عمليةٍ تتحرّك بدوران العهدة وجوداً وعمداً، فيضحي التعريف في القراءة الوطنية ذا مفعولٍ وظيفيٍّ: متى دخل الشيء في عهدة الناقل على نحو استكمل شرط السيطرة أو الرقابة انعقدت موجبات السلوك التي يفترض أنّ التعريف جاء لحراستها، ومتى خرج من تلك العهدة على نحو التسليم الفعلي أو وضعه تحت تصرّف المرسل إليه وفقاً للعقد أو القانون أو تسليمه إلى جهةٍ مخولةٍ، انحلّ ذلك الرباط وسقطت عن الناقل مقتضيات الامتثال التي كان يساءل عليها، وهو ما يبرز أنّ تعريف «البضائع الخطرة» ليس نقطة نهاية في ذاته بل مدخلٌ إلى ترتيبٍ معياريٍّ يحيل إلى بنية العهدة، وأنّ أيّ محاولةٍ لقراءة التعريف بمعزلٍ عن هذا الإطار ستفضي إلى تشويشٍ في مواضع الإسناد وتنازعٍ في تعيين الجهة الملزمة ومقدار ما يثبت لها من واجباتٍ وكيفيات التحقّق من الامتثال، ولأنّ المادة (١٣١) توسّعت في تصوير العهدة بأن جعلتها تشمل السيطرة والرقابة دون الاقتصار على القبض المادي الضيق، فإنّ ذلك التوسّع يعكس بالضرورة على أفق إنفاذ التعريف، فيتسع نطاق اللحظة التي تستتفر فيها معايير السلامة والاحتياط كلاً بقي الشيء ضمن ذلك المدار الذي يقدر فيه الناقل على إدارة المخاطر وتدبير وسائل الحيلولة دون تحقّقها في حدود ما يتيح العقد والقانون. الارتباط الوثيق بين التعريف الدولي للبضائع الخطرة وحدود «العهدة» في القانون الوطني ينشئ منهجيةً للتفسير تقدّم فيها الوظيفة على الوصف، وتقرأ فيها الألفاظ الدالة على الخطر بما هي إشاراتٌ إلى موجباتٍ عمليةٍ تقاس على شرط الدخول في ولاية الناقل والخروج منها، فإذا ثبت بدلالة الوقائع والأوراق أنّ الشيء قد وضع تحت سيطرته أو رقبته وبه تحققت العهدة بالمعنى الذي قرّره المادة (١٣١)، كان لما تحمله صفة «الخطرة» من آثارٍ في ترتيب الواجبات وإمكان المساءلة، وإذا لم يثبت ذلك، بقي التعريف خارج دائرة الإنفاذ بالنسبة إليه وإن لحق أثر الخطر من جهةٍ أخرى بمن تربطه بالشيء ولاية أو رقابة على نحوٍ مختلف، وبهذا تتضح قيمة النص الوطني في كونه يوفر الإطار الناظم الذي تنتظم داخله التعريفات الاتفاقية ويجنب القراءة القضائية أو التحكيمية الوقوع في مفارقةٍ بين لغةٍ دوليةٍ منشئةٍ لمعايير السلامة وبين فضاءٍ وطنيٍّ لا يعين اللحظة التي تبدأ عندها تلك المعايير في إنتاج الالتزامات ولا اللحظة التي تنتضي فيها، فتدور المسؤولية حينئذٍ على معيارٍ متسقٍ يقيس الخطورة بوصفها واقعةً قانونيةً متولدةً داخل حيّز العهدة،

لا وصفاً معلقاً على الجوهر المادّي للشيء بمعزلٍ عن بنية العلاقة، ومن ثم فإنّ استحضار المادة (١٣١) بفقراتها ودلالاتها يغدو جزءاً لازماً من متن تعريف «البضائع الخطرة» في التشريعات والاتفاقيات الدولية عند إنزاله على الواقع العملي لعقود النقل البحري، لأنّ هذا التعريف إذ يستدعي لضبط السلوك داخل السفينة وفي سلسلة النقل لا يملك أن يعمل خارج تخوم العهدة التي بها تقوم ولاية الناقل وبها تتحل، فيتحقق بذلك الاتساق بين المفهوم والموضع، وبين اللغة الاتفاقية والإطار الوطني الذي يمكنها من النفاذ ويقيها من التبدّد في فراغٍ معياري.<sup>٢</sup>

الفرع الثاني: التزامات الشاحن بالإفصاح عن طبيعة البضائع الخطرة

يتحدد مضمون الالتزام الواقع على عاتق الشاحن بالإفصاح عن طبيعة البضائع الخطرة من خلال فهمٍ دقيقٍ لوظيفة هذا الإفصاح في ربط الوقائع المادية بمعايير المسؤولية المدنية، ذلك أنّ الإفصاح ليس مجرد إجراء إعلامي عارض، بل هو آلية قانونية لإنشاء حالة توقع معقولة لدى الطرف الآخر بحيث يعاد عبرها تشكيل العلاقة بين الخطر المحتمل ومعيار السلوك الواجب، ومن ثم فإن أيّ تقصير في البيان أو كتمان لخصائص جوهرية في البضاعة يحيل على «عمل غير مشروع» تتولد عنه آثار تعويضية بقدر ما يتحقق به شرط المباشرة وكون الضرر نتيجة طبيعية لذلك العمل وفقاً للضابط الذي قرره الفقرة أولاً من المادة ٢٠٧ من القانون المدني العراقي حين نصت على أن المحكمة «تقدر التعويض في جميع الأحوال بقدر ما لحق المتضرر من ضرر وما فاته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية للعمل غير المشروع»، فالمعيار الذي يجعل للضرر وصف المباشرة هو الارتباط الطبيعي بين السلوك المعيب والنتيجة الضارة، وهو ارتباط يتعين وجوده بالكيفية التي لا يكون معها في استطاعة المضرور أن يتجنب النتيجة ببذل جهدٍ معقول، وعلى ذلك فإن وظيفة الإفصاح تكمن في نقل الوقائع الفنية المتعلقة بطبيعة البضاعة إلى دائرة العلم المفترض والمعوّل عليه تعاقدياً بحيث يتحدد نطاق التحوط والتدبير على أساس معلومات صحيحة وكافية، فإذا أُخِلَ بهذا النقل أو قَدِّمَت بيانات ناقصة أو مضللة عاد الخلل إلى السببية القانونية ذاتها، لأن النتيجة الضارة في مثل هذه الحالة لا تقرأ بوصفها طارئة خارجية بل تفهم باعتبارها ثمرة طبيعية لكتمانٍ حال دون اتخاذ ما يلزم من احتياطات، ومن هنا تتضافر قواعد التعويض مع مقتضيات الإفصاح لتعين موضع المسؤولية: فحيثما يقوم الكتمان أو البيان المبتور على واقعة جوهرية من شأن إظهارها أن يمنع تحقق الضرر أو يقلل احتماله إلى حدٍ معتبر، يكون ما لحق الناقل أو غيره من متضررين من خسارة وما فاتهم من كسب داخلياً في مجال التعويض بقدر ما يثبت من مباشرة النتيجة لذلك الإخلال، بينما تتراجع قابلية المنازعة في قيام السببية كلما كان المعيار الفني للسلوك الواجب متوقفاً على معلومة لم تقصح عنها جهة الشحن رغم كونها من طبيعة لا تلتبس عليها، ويضاف إلى ذلك أن تقدير «النتيجة الطبيعية» لا ينفصل عن اختبار «الجهد المعقول» الذي ينتظر من الطرف الآخر بذله، إذ إن حدود هذا الجهد تحسب على ما تنتجه المعلومات الصحيحة، لا على افتراضاتٍ عامة أو معارف تقنية منزوعة السياق، ما يعزز كون الإفصاح التزاماً منشأً لحالة معيارية تعاقدية لا مجرد وصف لاحق للخطر. ويتفرغ على هذا التحديد أن جوهر الإفصاح المطلوب من الشاحن يتصل ببيان طبيعة البضاعة على نحو يكشف الخصائص التي يتكون منها الخطر في ذاته وتمتد آثاره خارجاً متى أسيء التعامل معه، بحيث تشمل الدلالة على الصفات الجوهرية التي تؤثر في طرق النقل والتداول والتخزين ومسالك التهوية والعزل والرصف داخل وسائط النقل، وبما أن مناط المسؤولية في الحالات محل البحث هو قيام ضرر مباشر يعد نتيجة طبيعية للعمل غير المشروع، فإن كفاية الإفصاح ودقته تصبجان معيارين ملازمين لقيام السببية من عدمها، لأن الإشارة العامة إلى كون البضاعة ذات طبيعة خطيرة لا تفي بذاتها بالغرض إذا كانت خصائص الخطر تتنوع بما يوجب معالجات مختلفة في التحوط والوقاية، ومن ثم فإن دلالة الإفصاح تتجه إلى بيان تلك الخصائص الجوهرية بالقدر الذي يسمح للطرف المتعامل بإقامة خطة تشغيلية تتناسب مع المخاطر المحتملة، وإذا قورنت هذه الوظيفة التعريفية بما قرره المادة ٢٠٧ من ضرورة أن يكون الضرر نتيجة طبيعية للسلوك المعيب، بدا أن معيار «الطبيعية» لا يقاس في هذه البيئة القانونية بمجرد تتابع زمني بين الخطأ والنتيجة، وإنما يوزن بميزان التوقع الذي تشبه المعلومات الصحيحة، وبميزان القدرة الواقعية على التجنب ببذل جهد معقول، إذ لا يتصور مؤاخذة الطرف الآخر على عدم القيام بتدبير لم يكن ليتخذ لولا معلومة كاشفة أغفلها الشاحن، في حين تتغير المعادلة إذا كان البيان وافياً وكان المضرور قادراً على منع النتيجة بما يدخل في حدود المعقول، الأمر الذي يجعل عدم اتخاذه للتدابير المعقولة سبباً كافياً لقطع وصف المباشرة بين فعل الإفصاح الصحيح وبين الضرر، ويؤكد في الوقت ذاته أن التزام الشاحن ليس غاية في ذاته وإنما وسيلة لإعادة تشكيل معيار السلوك الواجب في محيطٍ يعلو فيه منسوب المخاطر بسبب طبيعة البضائع. إذا كان قانون النقل العراقي قد حدّد في المادة ٤٦ ضمن الأحكام العامة لنقل الأشياء صور الأضرار التي يسأل عنها الناقل، فإن الإشارة إلى هذا التحديد، وإن جاءت بصيغة إجمالية هنا، تكفي لإبراز الصلة الوثيقة بين خريطة الأضرار المسؤولة وبين نوعية الإخلال الذي ينسب إلى أحد الطرفين، لأن ترتيب المسؤولية على الناقل عن بعض صور الضرر لا يعمل في فراغٍ مستقل عن المصدر المولد للنتيجة، وإنما يقاس دائماً بالمباشرة التي تنتجها رابطة السببية، ومن ثم فإن كتمان الشاحن لطبيعة جوهرية في

البضاعة أو بيانه لصفات غير مطابقة يفضي إذا أدى إلى ضررٍ داخل إحدى الصور التي يسأل عنها الناقل بحسب ذلك التحديد العام إلى إعادة قراءة العلاقة بين المصدر والنتيجة، فتبدو النتيجة وقد خرجت عن كونها أثراً مباشراً لخطأٍ منسوب إلى الناقل، لأنها تكون وفق هذا الوصف نتيجة طبيعية لكتمانٍ قطع على الطرف الآخر سبيل اتخاذ تدابير الوقاية المتناسبة مع الخطر، وبذلك يستقيم انسجام معيار التعويض الوارد في المادة ٢٠٧ مع الخريطة العامة للضرر في قانون النقل، إذ يجتمع «ما لحق المتضرر من ضرر وما فاته من كسب» في نطاق التعويض كلما ثبت أن النتيجة لم تكن قابلة للتجنب ببذل جهد معقول لو أن الإفصاح تم كما ينبغي، بينما يضيق مجاله على قدر ما يثبت أن الطرف الآخر بعد إفصاح وافٍ استطاع أو كان في وسعه الواقعي أن يتوقى الضرر ولم يفعل، وهنا تتأكد وظيفة الإفصاح كشرطٍ سابق على انتظام توزيع المخاطر، لأنه هو الذي يضبط توقع الأطراف ويحدّد على أساسه ما يعد جهداً معقولاً في التحوط وما لا يعد كذلك، كما أنه يكون في المستوى التقييمي نقطة مرجعية للقاضي في تقدير التعويض، إذ لا يكفي إثبات وقوع الضرر وصورته وإنما يتعين إسناده إلى عملٍ غير مشروع من حيث هو سبب مباشر ونتيجة طبيعية وفقاً لنص المادة ٢٠٧، وهي عتبة لا تتجاوز إلا إذا كان بيان الشاحن لخصائص البضاعة قد أنشأ حالة علمية معيارية تكفي لقيام توقع معقول لدى الطرف الآخر.<sup>٤</sup> على امتداد هذه البنية تتضح أهمية انتظام الإفصاح في مستويين مترابطين: مستوى موضوعي يتصل بمحتوى البيان ودلالته على الخصائص المؤثرة في أساليب النقل والتدبير، ومستوى زمني يراعي لحظة الإفصاح وطريقته بما يضمن أن تصل المعلومات إلى الطرف المعني في الوقت المناسب لصياغة سلوكه على مقتضاها، فإذا قِيم الإفصاح بعد وقوع الحدث المولد للضرر أو في صورة لا تمكّن من اتخاذ تدبيرٍ فعال، انتفى أثره في قطع علاقة السببية أو في تعديل توصيف النتيجة، وبقي الضرر المباشر بالمعنى الذي قرره المادة ٢٠٧ دالاً على ارتباطه الطبيعي بالعمل غير المشروع المتمثل في الكتمان أو التأخير، وعلى ذلك فإن الشروط التي يفهم بها «الجهد المعقول» لا تقرأ مجردة عن كفاية البيان وزمنه، لأن حدود ما يعد معقولاً تتسع أو تضيق تبعاً لنوعية المعطيات المتاحة في الوقت المناسب، كما أن تقدير «ما فاته من كسب» لا يختزل في حسابٍ حسابيّ منفصلٍ عن هذه المعايير، بل يبنى على استظهار كيف أن الخسارة الإيجابية وفوات الربح كانا متصلين على نحو طبيعي بإخلالٍ في الإفصاح حال دون اتخاذ مسارات تشغيلية أو احترازية مختلفة، وبذلك تصبح العلاقة بين الإفصاح والتعويض علاقة تأسيس لا تبعية، إذ تنشئ الأولى حالة معيارية تقاس بها الثانية، وتتظم ضمنها قراءة فصول العلاقة التعاقدية ومسؤولية الأطراف في ضوء ما إذا كانت النتيجة قابلة للتوقّي بجهدٍ معقول لو أن البيان تم على الوجه السوي، أو أنها لولا الكتمان لم تكن لتقع أو لم تكن لتقع على الصورة التي وقعت عليها، الأمر الذي يمنح القاضي أداةً منضبطة لاستجلاء شرط المباشرة و«النتيجة الطبيعية» في إطار نص المادة ٢٠٧ دون حاجة إلى استدعاء عناصر خارجة عن نصوصها الصريحة.<sup>٥</sup>

## المبحث الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة

يتحدد نطاق مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة بوصفه إطاراً زمنياً ومكانياً ومادياً ومعيارياً متداخلاً يبدأ، في أصل انعقاده، من لحظة دخول الشيء في عهده بما تقتضيه العهدة من سيطرة فعلية أو رقابة قانونية تمكنه من توجيه مصير البضاعة وإدارة مخاطرها، ويمتد عبر مراحل التهيئة والمناولة والشحن والرصف والعزل والتهوية والمتابعة أثناء الإبحار والتفريغ وما يتخلل ذلك من توقّفات وعمليات تحويل ضمن عقد النقل ذاته، ثم ينتهي عند التسليم الفعلي إلى المرسل إليه في محل الوصول أو وضع البضاعة تحت تصرفه وفقاً لما يحدده العقد أو القانون، على أن هذا الامتداد لا يقرأ بوصفه مجرد تعاقبٍ وقائعي بل بوصفه مجالاً معيارياً تتعدّد فيه التزامات احترازية خاصة تشدد فيها مقتضيات السلامة بسبب طبيعة البضائع الخطرة وما تقتضيه من إجراءات فنية في التعبئة والوسم والفصل بين المواد المتفاعلة وتخصيص العنابر المناسبة والتزوّد بوسائل الكشف والإنذار والإطفاء وتدريب الطاقم على بروتوكولات الاستجابة، بحيث يغدو مناط الضمان مرتبطاً بمدى التزام الناقل بهذه التدابير في الحدود التي تسمح بها المعلومات الصحيحة والكافية المتاحة له عبر إفصاحات الشاحن ووثائق الشحنه وبيانات السلامة، ومن ثم فإن المسؤولية تتعدّد كلما ثبت إخلالٌ بواجب العناية المشددة ترتب عليه ضررٌ مباشر يعد نتيجةً طبيعية لذلك الإخلال وفق معيار التوقع المعقول، سواء وقع الضرر في جسم البضاعة ذاتها أو امتد إلى بضائع أخرى أو أصاب السفينة ومن عليها أو مس البيئة البحرية ضمن نطاق العهدة، على أن هذا الانعقاد لا يقطع الصلة بين الأساس العقدي للمسؤولية تجاه صاحب الحق في البضاعة والأساس التقصيري حيال الغير، إذ تتبدل الخريطة تبعاً لصفة الضرر وطبيعة المصلحة المعتدى عليها دون أن يترتب على ذلك تفككٌ في شرط السببية أو اختلاطٌ في معيار المباشرة، ذلك أنّ وصف «الخطورة» لا يعمل كوسمٍ شكلي بل كمعيار سابق على السلوك يعيد تركيب اختبار المشروعية في تدبير الرحلة ورسم خط الملاحة ومراعاة ظروف الطقس والميناء واختيار وسائل الرصف والربط وتأمين منظومات الطاقة والتهوية، ويترتب على ذلك أن نطاق المسؤولية لا يتقلص بالاستناد إلى واجباتٍ عامة مبهمة في بذل العناية، بل يقاس بما تمليه خصائص الخطر من عناية متخصصة تتناسب مع المعرفة الفنية المتاحة للناقل في

ضوء الإفصاح الصحيح، بينما تضيق مسالك الإعفاء أو الحد من المسؤولية بقدر ما تتأكد القواعد الآمرة في السلامة والبيئة وعدم جواز الاتفاق على ما يخالف مقتضياتها، ومع ذلك يبقى الباب مفتوحاً للدفع بالقوة القاهرة أو العيب الذاتي الملازم للبضاعة الذي لا يكشف ببذل جهد معقول، أو بخطأ الغير الذي يقطع سلسلة السببية، وبخاصة إذا تعلق الأمر بكتمان الشاحن لخصائص جوهرية أو بتقديم بيانات مضللة تحجب عن الناقل القدرة الواقعية على اختيار التدبير المناسب فتقلب عبء الإثبات أو تعيد توزيع المخاطر على نحو ينسجم مع العدالة التعاقدية، على أن إدراج التأمين البحري ونظام الخسارة المشتركة في محيط النزاع لا يخرج الواقعة عن نطاق المسؤولية متى توافرت أركانها، بل يعمل كألية موازية لتوزيع العبء المالي للضرر دون أن يمس أصل قيام الضمان أو ينال من شرط المباشرة، وبذلك يتبدى أن نطاق المسؤولية يتأسس على اقتتران وثيق بين لحظة العهدة ومعيار العناية المشددة ومحتوى الإفصاح ودلالة القواعد الآمرة، وأن اختبار الانعقاد أو الانقضاء يقرأ دوماً على ضوء وحدة هذا الاقتتران في الزمان والمكان والموضوع، بحيث لا يعتد باستعارة حجج شكلية تقطع الوشائج بين الخطر وسلوك الناقل ما دام الأخير هو الجهة المسيطرة أو المراقبة التي كان بوسعها لو توفرت لها المعلومات الصحيحة والتزمت بالتدابير الملائمة أن تدير المخاطر على نحو يمنع تحقق الضرر أو يقلل احتماله إلى حدٍ معتبر.

الفرع الأول: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري

يعتقد الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري، في المدى الذي ترسمه النصوص الوطنية الحاكمة لعقد نقل البضائع، على معيارين متكاملين يجعلان من زمن التسليم ووصف التأخير حجر الزاوية في تكييف الإخلال وترتيب آثاره، إذ يتدخل المشرع باليتين متميزتين من حيث العتبة والأثر لتحديد اللحظة التي ينتقل فيها الإخلال من دائرة التباطؤ إلى دائرة الفوات الذي لا مرد له، فتقرر المادة (١٣٦) تعريف التأخير في التسليم بوصفه عدم حصول التسليم في الموعد المحدد اتفاقاً، فإن لم يكن هناك موعد محدد انعقد وصف التأخير من تاريخ انقضاء الوقت الذي تستغرقه عملية النقل التي يقوم بها «الناقل الحريص» في الظروف ذاتها، بينما تستكمل المادة (١٣٣) هذا البناء بأن تجعل للزمن حداً قاطعاً يتحول بعده التأخير إلى «هالك حكمي» متى لم يقع التسليم خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم المتفق عليه، وبذلك يتخذ معيار المسؤولية بنيتة من درجتين متعاقبتين: درجة وصف التأخير الذي يتقوم بمخالفة الأجل التعاقدية أو الأجل المفترض موضوعياً على ضوء سلوك الناقل الحريص، ودرجة اعتبار الشيء هالكاً حكماً إذا تجاوز التأخير سقف الستين يوماً المحسوب من تاريخ التسليم المعين، الأمر الذي يشيّد إطاراً معيارياً واضح المعالم يضبط به القاضي أو المحكم موضع الإخلال وحدته دون حاجة إلى اجتهادات تتفاوت بتفاوت الوقائع، لأن النص قد اختار ربط المسؤولية بمؤشرين زمنيين دقيقين: مؤشر نسبي يتغير وفق الاتفاق أو وفق ظروف الرحلة وما يقتضيه نقل «الناقل الحريص»، ومؤشر مطلق يجعل من الستين يوماً فاصلاً تشريعياً ينقل النزاع من توصيف التأخير إلى توصيف الفقد الحكمي، وهو انتقال له لوازمه في فهم مدى جسامته الإخلال وطبيعته. إذ تجمل الفقرة أولاً من المادة (١٣٦) معيار نشوء التأخير في عبارتين متقابلتين إخلالاً بموعد اتفاقاً، أو تجاوزاً لزمّن مفترض على معيار الناقل الحريص عند غياب الموعد فإن هذه الصياغة تجمع بين أولوية الإرادة الخاصة في تحديد الأجل وبين ضمانة موضوعية تحول دون انفلات الالتزام الزمني عندما يسكت العقد، فتقيم للتفسير معياراً موضوعياً مستقراً يردّ التقدير إلى ما تستغرقه «عملية النقل» في الظروف ذاتها لو باشرها ناقل حريص، أي ناقل يتسم أداؤه بالعناية المعتادة في المهنة على نحو واع لظروف الرحلة ومستلزماتها، فتستبطن القاعدة بذلك تصوراً معيارياً للسلوك بقي التقدير من الذاتية ويمنع الالتجاء إلى حجج عامة تصل إلى حد تعطيل الالتزام، لأن المقياس ليس ما فعله الناقل الواقعي بل ما كان يفعله ناقل حريص في ظروف مماثلة، ومن ثم فإن كل تجاوز لهذا الزمن عند غياب الموعد المتفق عليه يأخذ وصف التأخير بمجرد المقارنة الموضوعية لا بالمزاعم الناشئة عن ملاسبات فردية، كما أن تقديم الموعد المتفق عليه على معيار الناقل الحريص يؤكد أن الإرادة الخاصة، متى عيّنت تاريخ التسليم، تصبح هي المرجع الأول لولادة وصف التأخير، بحيث يكفي عدم إتمام التسليم في الموعد المحدد لانعقاد الوصف دون حاجة إلى مزيد من البرهنة على عدم المعقولة أو المماثلة، وبذلك تتحدد مسؤولية الناقل في طبقتها الأولى بوصفها إخلالاً زمنياً يتصل بجوهر التزامه في تسليم الشيء في ميعاده، وتتسع قابلية الإسناد بقدر وضوح الأجل أو قابلية استنباطه على معيار موضوعي، بينما تغلق طرق الإفلات من الوصف كلما كان المعيار المطبق قابلاً للتطبيق على وقائع الرحلة بذات شروطها وظروفها، فيغدو البناء التشريعي قد أمن، من جهة، احترام الأجل الاتفاقي بوصفه تجسيدا لإرادة الأطراف، ومن جهة أخرى، سد فراغ العقد بمعيار موضوعي يردّ الأمر إلى ما يقتضيه الأداء الحريص في ظروف مماثلة. إذا كانت المادة (١٣٦) تنشئ الإطار الأولي لوصف الإخلال الزمني، فإن المادة (١٣٣) تنقل هذا الإخلال إلى مستوى نوعي مختلف حين تجعل من استمرار عدم التسليم إلى ما بعد ستين يوماً من تاريخ التسليم المتفق عليه سبباً لاعتبار الشيء «في حكم الهالك»، وهو تعبير تشريعي يقيم قرينة قانونية على الفوات الذي تعدّر تداركه، لأن الشيء متى تجاوز الزمن المرسوم في النص خرج من

دائرة التأخير الذي يفترض إمكان اللحاق بالتسليم لاحقاً إلى دائرة الفقد الحكمي الذي تتبدل معه الصورة القانونية للواقعة برمتها، ولئن كان النص قد ربط حساب هذه المهلة بفرض وجود «تاريخ التسليم» المحدد اتفاقاً، فإن ذلك يكشف عن قصد تشريعي واضح في جعل المرجع للمستين يوماً هو الموعد المتفق عليه لا أي تاريخ آخر، بما يعني أن اللحظة التي تبدأ منها العد هي نفسها اللحظة التي تواضع عليها الطرفان لتكون حداً فاصلاً بين الأداء في الميعاد والأداء المتأخر، وأن استمرار عدم التسليم ستين يوماً بعد تلك اللحظة ينشئ حالة قانونية جديدة تعلم أطراف العلاقة بأن التأخير لم يعد مجرد خللٍ زمني قابلٍ للتدارك بل أصبح فواتاً ينظر إليه بنظر الهلاك، وبذلك يتكامل البناء بين نصِّ يعرف التأخير ونصِّ يحدّد متى يتبدل توصيف التأخير إلى هلاكٍ حكمي، ويستفاد من هذا التكامل أن المشرّع قد أراد إحكام ضبط الإخلال الزمني على مستويين: مستوى يناط فيه الحكم بالاتفاق أو بالمعيار الموضوعي، ومستوى يناط فيه الحكم بمهلةٍ قطعية تجعل من الزمن نفسه منشئاً لآثارٍ نوعية على الواقعة محلّ النزاع.<sup>٨</sup> ما بين هذين النصين يتأسس هيكل المسؤولية على منطقتين داخليتين متناسقتين يجعل من تحديد الموعد المتفق عليه أو استنباط زمن النقل وفق معيار الناقل الحريص مدخلاً لازماً لتشخيص التأخير، ثم يجعل من انقضاء الستين يوماً بعد الموعد المحدد عتبةً تشريعيةً لتحويل هذا التشخيص إلى توصيفٍ مختلفٍ يعامل الشيء معاملة الهالك حكماً، فتقوم المسؤولية على قاعدةٍ زمنيةٍ مركبة لا يتقدم فيها عنصرٌ على آخر إلا بحسب ما تقتضيه بنية الواقعة؛ فإذا وجد الموعد المحدد كان هو الأصل في تعيين الإخلال ويكون هو المرجع أيضاً في بدء حساب مهلة الستين يوماً، وإذا لم يوجد الموعد كان معيار الناقل الحريص هو أداة إنضاج وصف التأخير دون أن ينشئ بحد ذاته مهلة الهلاك الحكمي التي نفذها التشريع في إطار الموعد المتفق عليه، وبذلك يتضح أن الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري، ضمن الحدود التي رسمتها هاتان المادتان، ليس مجرد تقريرٍ عام بوجود التسليم، بل هو منظومة ضبطٍ زمنيٍ تفصيلية ترسم لحظة ولادة الإخلال الزمني ولحظة اكتمال فواته، وتحيل التقدير عند غيبة الاتفاق إلى معيارٍ موضوعيٍ يحمل محتواه في ذاته ويستمدّه من فكرة «الناقل الحريص» في الظروف ذاتها، وهو ما يكفل توحيد المعالجة ويمنع التدرّج بالملاسات الفردية لتعليق الالتزام أو تمديده بلا ضابط، كما يكفل، عند تجاوز الستين يوماً بعد الموعد المحدد، الانتقال إلى وصفٍ قانونيٍ جديد لا يعامل التأخير فيه على أنه مجرد إرجاء، وإنما يرى بوصفه فواتاً يدخل الشيء في حكم الهالك ويرتّب لوازمه على هذا الأساس، فيغدو البناء التشريعي قد جمع بين مرونة المعيار الموضوعي الذي يردّ الأمور إلى ما يقتضيه الأداء الحريص في ظروفٍ مماثلة، وحسم المهلة القطعية التي تمنع استمرار النزاع في دائرة زمنية لا تتحدد ملامحها، وبذلك يتعين فهم مسؤولية الناقل البحري، في هذا النطاق، فهماً يقوم على تعيين الأجل بوصفه ركناً لازماً في الالتزام، وعلى اختبار السلوك على معيار الناقل الحريص عند عدم وجود الأجل، وعلى الاعتداد بمهلة الستين يوماً بعد الموعد المتفق عليه بوصفها حداً فاصلاً تتحول عنده ماهية الإخلال من التأخير إلى الهلاك الحكمي بما يطبع الواقعة بطابعٍ قانونيٍ مغاير تترتب عليه آثاره الخاصة في نطاق العلاقة.<sup>٩</sup>

الفرع الثاني: حدود المسؤولية عن الأضرار الواقعة على السفينة والبضائع والبيئة

يتحدد البحث في حدود المسؤولية عن الأضرار الواقعة على السفينة والبضائع والبيئة في عقود نقل البضائع الخطرة ضمن إطار نصِّ جامع يجعل من القاعدة العامة في دفع الضمان هي قيام السبب الأجنبي بالمعنى الذي قرره المادة (٢١١) من القانون المدني العراقي، لأن هذه المادة تنشئ معياراً موضوعياً يحرر علاقة الإسناد على نحو يحول دون إلزام شخصٍ بالتعويض متى أقام الدليل على أن الضرر قد نشأ عن سببٍ لا يد له فيه، سواء تمثل هذا السبب في آفة سماويةٍ أو حادثٍ فجائيٍّ أو قوة قاهرةٍ أو فعلٍ الغير أو خطأ المتضرر، وبذلك تفهم حدود المسؤولية هنا باعتبارها محصلة اختبارٍ لسببية القانونية يستظهر ما إذا كانت السلسلة المؤدية إلى النتيجة قد انقطعت بعاملٍ خارجيٍّ مستقلٍّ لا ينسب إلى المدعى عليه، ومن ثم تتبدى دلالات القاعدة في بيئة النقل البحري للبضائع الخطرة بوضوحٍ خاص، لأن المخاطر الملازمة لهذه البضائع تعلي من حساسية التكيف وتشدّد من مقتضيات الاحتراز، غير أن ارتفاع منسوب الخطر لا يقضي عمل المادة (٢١١) ما دام النص يربط الإعفاء بإثبات نشوء الضرر عن سببٍ أجنبيٍّ لا صلة للمدعى عليه بإنشائه أو توجيهه، ومعنى ذلك أن رسم حدود المسؤولية في هذا النطاق لا يقاس بحجم الخسارة أو بطبيعتها وحدهما، بل يقرأ في ضوء مصدرها؛ فإذا دلّ الدليل على أن المصدر أجنبيٌّ بالمعنى الذي حصله النص، انتقت موجبات الضمان، ما لم يوجد نصٌّ خاصٌّ أو اتفاقٌ على خلاف ذلك، وإلا بقيت قاعدة المسؤولية جاريةً بقدر ما تثبته أوراق الدعوى من اتصال الضرر بالسلوك المنسوب إلى الناقل أو غيره من الأطراف اتصالاً لا يقطعه سببٌ مستقلٌّ خارجٌ عن إرادتهم. 'يفصح إدراج «الآفة السماوية» ضمن أسباب دفع المسؤولية عن تصورٍ تشريعيٍّ يستمد أدواته من الفقه الإسلامي كما بيّنت المادة نفسها، حيث يفهم بهذا اللفظ كل ما كان سبباً للضرر من غير صنع البشر كالبرد والصواعق والقحط، ومع أن هذه الأمثلة قد تبدو أقرب إلى البيئة البرية في ظاهرها، فإن مناطها المعياري، وهو كون السبب طبيعياً خارجياً غير منسوبٍ إلى سلوكٍ بشري، يسقط على بيئة الملاحة البحرية بذات الدلالة، لأن العبرة ليست بصورة الظاهرة

بل بوصفها القانوني الذي يجعلها قوةً طبيعيةً غير قابلةٍ للإسناد إلى طرف النزاع، وعلى هذا الأساس يتبين أن حدود المسؤولية عن الأضرار التي تصيب هيكل السفينة أو تجهيزاتها أو تتسرب إلى البضائع الأخرى أو تنال من الوسط البحري ستضيق وتتسع تبعاً لقيام أو عدم قيام هذا الوصف؛ فإذا ثبت أن الحدث الطبيعي المستقل هو الذي أنشأ الضرر أو استقلّ بإنتاجه على وجهٍ يقطع الصلة بسلوك الناقل أو الشاحن أو غيرهما، قامت ذمة المدعى عليه بريئةً من الضمان بمقتضى المادة (٢١١)، أما إذا دلّت الوقائع على أن الحدث الطبيعي لم يكن ليستقل بإحداث النتيجة لولا تضافه مع تقصيرٍ بشريٍّ سابقٍ أو معاصرٍ له، فإن حدود الإعفاء تزول بقدر ما يثبت من قابلية هذا التقصير لردّ الضرر إليه، لأن القاعدة لا تعمل عند اختلاط السبب الأجنبي بسلوكٍ منسوبٍ إلى المدعى عليه على وجهٍ يبقي للثاني أثراً منتجاً في سلسلة السببية، وبذلك تنضبط القراءة القضائية للحدود في ضوء معيارٍ مزدوجٍ يجمع بين تحقق الصفة الطبيعية الخارجية للسبب وبين استقلال أثره المنتج عن أي فعلٍ ينسب إلى المدعى عليه.<sup>١</sup> تظهر المادة (٢١١) أيضاً أن الحادث الفجائي والقوة القاهرة قد وضعا في سياقٍ واحدٍ بوصفهما صورتين للسبب الأجنبي، غير أن قانون النقل العراقي قد اختار وفقاً لما استقر في مادته (١١) تمييزاً بينهما، الأمر الذي يحمل على القول بأن حدود المسؤولية في عقود النقل البحري تتأثر بهذا التمييز من حيث منهج التثبت وأعباء الإثبات من غير لزومٍ لتبديل القاعدة العامة ذاتها، إذ يبقى الأصل أنّ الإعفاء مشروطٌ بإثبات قيام سببٍ أجنبيٍّ لا يد للمدعى عليه فيه، لكن التفرقة التشريعية بين التعبيرين تعني أن القراءة العملية لدفع الناقل أو غيره ستطلب مقابلة الوقائع مع الدلالة الخاصة التي أَرادها المنظم لكلٍ منهما، فيحاط سبب الدفع بضوابط أكثر تحديداً من مجرد وصفه العام كعاملٍ خارجيٍّ غير منسوب، ويترتب على ذلك أن حدود المسؤولية، في مقام التطبيق، لا تختزل في مجرد ادعاء قيام قوةٍ قاهرةٍ أو حادثٍ فجائيٍّ على سبيل الترادف، بل تقهم في ضوء التكييف الذي يقبله النص الخاص في قانون النقل، وهو ما يعيد توزيع عبء الإثبات على نحوٍ يجعل المدعى عليه ملزماً ببيان صفات الحدث ومظاهره وكيفية استقلال أثره المنتج عن سلوكه، بينما يبقى للمدعي أن يقاوم الدفع بإثبات وجود رابطةٍ سببيةٍ قائمةٍ بذاتها بين ضرر السفينة أو البضائع أو البيئة وبين خطأٍ سابقٍ أو معاصرٍ ينسب إلى المدعى عليه، ومن ثم تتحدد الحدود هنا عبر تلاقي قاعدةٍ مدنيةٍ عامةٍ تنشئ الإعفاء عند قيام السبب الأجنبي مع تمييزٍ قطاعيٍّ في قانون النقل يتقصى صورة الحدث وحدود دلالاته، فتتوازن حماية المصالح الاقتصادية بفكرة العدل في توزيع تبعات الأخطار على من كان سبباً فيها أو كان في وسعه دفعها لو أنه التزم بما ينبغي من عناية.<sup>٢</sup> لا يقل إدراج «فعل الغير» و«خطأ المتضرر» ضمن أسباب الإعفاء أهميةً في رسم حدود المسؤولية، لأنهما يفتحان أمام القاضي مسالك دقيقة لضبط مدى اتساع ذمة الناقل أو غيره تبعاً لتحقيق مساهمة طرفٍ ثالثٍ مستقلٍ أو تقصيرٍ منسوبٍ إلى المضرور نفسه في إنشاء النتيجة الضارة؛ فإذا دلّ الدليل على أن فعل الغير قد استقلّ بإنتاج الضرر على نحوٍ يقطع الصلة بسلوك المدعى عليه، زالت موجبات الضمان في حقه بمقتضى المادة (٢١١) من غير حاجةٍ إلى بحثٍ في تفاصيل الأداء الفني لعقد النقل، ما لم يوجد نصٌّ خاصٌّ يخالف هذا الحكم، وكذلك الشأن إذا ثبت أن خطأ المضرور كان هو العامل المنتج للنتيجة على وجهٍ يغني عن نسبة أثرٍ مؤثّرٍ إلى المدعى عليه، فتضيق حدود المسؤولية أو تتعدم بحسب ما تكشفه الوقائع من انقطاع السلسلة السببية، غير أن هذه المنافذ لا تقهم بوصفها إباحةً عامةً للتهرب من موجبات الضمان، لأن مناطها قيام استقلال السبب الأجنبي أو خطأ المضرور باستحداث الضرر، ولأن تطبيقها في بيئة البضائع الخطرة يقتضي إمعان النظر في مدى كفاية الإفصاحات والبيانات المسبقة عن خصائص الشحنة ومخاطرها وفي كيفية استجابة الطرف الآخر لها زمنياً وموضوعياً، ذلك أن مجرد وجود طرفٍ ثالثٍ أو سلوكٍ للمضرور لا يصلح بذاته لقطع العلاقة إذا بقي لسلوك المدعى عليه أثرٌ منتجٌ في السلسلة، فتستقيم الحدود هنا على ضبط دقيقٍ لمراتب الإسهام في الإحداث، وعلى تحقيقٍ جادٍ في استقلال السبب أو تبعيته، وعلى استظهارٍ لنطاق ما كان يمكن دفعه أو التخفيف منه في ضوء ما توفر من معلومات وما تقتضيه طبيعة النقل من عناية، وبذلك تتحدد دوائر الإعفاء والتخفيف على نحوٍ يراعي خصوصية الأخطار دون أن يخرج عن منطوق النص المدني الذي جعل الإعفاء معلّقاً على قيام سببٍ أجنبيٍّ لا يد للمدعى عليه فيه.<sup>٣</sup> تبقى عبارة «ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك» خاتمةً محكمةً في المادة (٢١١) ترسم على نحوٍ قاطعٍ حافة الحدود بين القاعدة العامة في دفع المسؤولية والاستثناء التشريعي أو التعاقدية عليها، لأن مدلولها أن النظام القانوني قد يختار بنصٍ خاصٍ إبقاء الضمان قائماً في نوعٍ من الأضرار ولو قام سببٌ أجنبي، أو أن الأطراف قد يرتّبون توسيعاً أو تضيقاً لدائرة الضمان على نحوٍ يعدّل أثر السبب الأجنبي في العلاقة فيما بينهم، ومن ثم تتعين قراءة حدود المسؤولية في عقود نقل البضائع الخطرة قراءةً لا تقف عند عتبة المادة (٢١١) وحدها، بل تسندها إلى ما إذا كان ثمة نصٌّ خاصٌّ في القطاع المعني أو شرطٌ تعاقديةً نافذٌ يعيد توزيع تبعات الأخطار على أساسٍ مختلف، على أن هذا الانفتاح لا يبطل القاعدة العامة ولا يفرغها من مضمونها، لأنه إنما يعمل في إطارٍ استثنائيٍّ صريحٍ يثبت بدليل النص أو البدء، وحيث لا نص ولا شرط، يبقى الأصل هو الإعفاء متى ثبت السبب الأجنبي باستقلاله على النحو الذي ينهي أثر السلوك المنسوب إلى المدعى عليه في سلسلة الإحداث، وبذلك يسان التوازن بين حماية السفينة والبضائع والبيئة كقيم

تتأذى من الأضرار وبين العدل في عدم إلزام شخص بضمان ما لم ينشئ سببه أو لم يكن في وسعه دفعه، وتضبط الحدود بميزانٍ دقيقٍ يجعل الدليل على السبب الأجنبي معيار الإعفاء، ويجعل الاستثناء التشريعي أو التعاقدية حيث يوجد باباً مشروعاً لإعادة توزيع الخطر وفق مقتضيات المصلحة التي يعلنها النص الخاص أو يتواضع عليها الأطراف، فتستوي البنية التحليلية لحدود المسؤولية على نسقٍ يجمع بين عمومية القاعدة وخصوصية الاستثناء، وبين استقلال السبب الأجنبي في إنشاء النتيجة وبين قابلية الوقائع للكشف عن أثر بشريٍ يبقي الضمان قائماً بقدر ما يثبت من اتصال الضرر به اتصالاً لا تقطعه قوةً طبيعيةً أو حادثاً لا يد للمدعى عليه فيه أو فعل غير مستقلٍ أو خطأ متضرراً منتجاً.<sup>١٤</sup>

### المبحث الثالث: الآثار العملية والتوجهات القضائية في مسؤولية الناقل

يراد بهذا التمهيد أن يهَيئ الأرضية التحليلية لعرض الآثار العملية والتوجهات القضائية في مسؤولية الناقل البحري عند نقل البضائع الخطرة من خلال وصل المعيار النظري الذي رسمته نصوص العهدة وبداية المسؤولية ونهايتها وتعريف التأخير والهلاك الحكمي وضابط السبب الأجنبي بمعايير الإثبات والقناعة القضائية في الوقائع المتنازع عليها، إذ يتضح في التطبيق أن القاضي لا يواجه مفاهيم عامة مجردة بقدر ما يواجه وقائع مركبة تتشابه فيها طبيعة الشحنة ودرجة الإفصاح المسبق عن خصائصها ومحتوى وثائقها مع كيفية تجهيز السفينة ورفض البضائع وإجراءات الوقاية، فيستدعي ابتداءً ضوابط تحديد المدة المعيارية للأداء على ضوء الموعد المتوقع عليه أو زمن النقل الذي يباشره الناقل الحريص في الظروف ذاتها من أجل تكيف ما إذا كان ثمة تأخير، ثم يقيس استمرار عدم التسليم على عتبة زمنية فاصلة تحوّل التأخير إلى هلاكٍ حكميٍ فتتغير صورة الواقعة وأثرها، وفي الوقت نفسه يختبر قيام السببية القانونية بين السلوك المنسوب إلى الناقل ونتيجة الضرر بمفهوم «النتيجة الطبيعية» بحيث يتمتع ترتيب الضمان إذا أثبت أن الضرر قد نشأ عن سببٍ أجنبي لا يد له فيه كافةً سماويةً أو حادثٍ فجائيٍّ أو قوة قاهرةٍ أو فعلٍ الغير أو خطأ المتضرر، غير أن الاتجاهات القضائية تميل إلى تضيق مسالك هذا الدفع كلما قامت من الوقائع قرائن جدية على قصورٍ في الإفصاح من جانب الشاحن أو نقصٍ في التدبير الوقائي من جانب الناقل أو كليهما، لأن معيار العناية في بيئة البضائع الخطرة يتشدد بمقدار ما تستدعيه طبيعة المخاطر من جهدٍ فنيٍّ ومعرفيٍّ إضافيٍّ، ومن ثمّ تقرأ الدفوع المرتبطة بالسبب الأجنبي على خلفية استقلاله الحقيقي وقدرته على قطع سلسلة الإحداث دون مساهمةٍ منتجةٍ من الأطراف، كما تتجه المحاكم إلى إنزال قواعد العهدة على نحوٍ وظيفيٍّ يجعل سيطرة الناقل أو رقبته هي المحور في تحديد نطاق الالتزام؛ بحيث ثبت دخول الشيء في عهدته استغفرت موجبات الفحص والتحقق والوقاية والتخزين والرصف والإطفاء، وحيث ثبت خروجه منها زال مناط مؤاخذته عن وقائع لاحقة، وتتبدى في هذا الإطار أهمية الدليل الفني وخبرة المختصين في تفسير أسباب الانفجار أو الحريق أو التسرب أو التآكل وتحديد ما إذا كانت معلومةً جوهريةً لو أفصح عنها أو تدبيرٍ احترازيٍّ لو اتخذ لغير النتيجة أو خفف آثارها، كما تنزع الأحكام إلى التمييز الدقيق بين التعهدات العقدية الخاصة وبين القواعد الأمرة في السلامة والبيئة وعدم جواز الاتفاق على ما يخالفها، بحيث تهدر شروط الحدّ من المسؤولية كلما تعارضت مع واجباتٍ لا يقبل النزول عنها، وتتعامل مع التأمين البحري والخسارة المشتركة بوصفهما آليتين لتوزيع العبء المالي لا لتغيير أساس الإسناد، وتجري في تقدير التعويض معيار الضرر المباشر وما فات المضرور من كسب ضمن الحدود التي يملئها قيام السببية وعدم إمكان التجنب ببذل جهدٍ معقول، وبهذا يتهيأ هذا المبحث لعرضٍ تفصيليٍّ يسير مناهج المحاكم في وزن الأدلة وتخصيص عبء الإثبات وإسناد النتائج عند تداخل أخطاء الشاحن والناقل والغير، وفي ضبط العلاقة بين الزمن المعيارية للأداء ووصف التأخير والهلاك الحكمي، وفي معايرة أثر الإفصاح الصحيح على معيار السلوك الواجب، وفي ترسيم تخوم الإعفاء أو التخفيف متى انعقد السبب الأجنبي باستقلاله على وجهٍ لا يد للمدعى عليه فيه ولا تتحملة موجباته الاحترازية.<sup>١٥</sup>

الفرع الأول: اتجاهات القضاء الوطني في قضايا البضائع الخطرة

يتبدى في الممارسة القضائية الوطنية أنّ معيار المسؤولية في قضايا البضائع الخطرة لا يبنى على عموم القول بوجود ضررٍ فحسب، وإنما يتأسس على التحقق الدقيق من وصف هذا الضرر بوصفه مباشراً ومنسوباً إلى فعلٍ غير مشروع على نحوٍ يجعل النتيجة التي وقعت «نتيجةً طبيعيةً» لذلك الفعل وفقاً لما قرره الفقرة أولاً من المادة ٢٠٧ من القانون المدني العراقي التي جعلت تقدير التعويض «بقدر ما لحق المتضرر من ضرر وما فاته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية للعمل غير المشروع»، فتتهدد لمحكمة الموضوع مهمة أعمال هذا الضابط عند تفكيك الوقائع المركبة التي تلازم عادةً نقل المواد القابلة للاشتعال أو الانفجار أو التفاعل، بحيث لا يكفي ثبوت الخسارة في ذاتها لإسنادها إلى الناقل أو إلى أي طرفٍ منخرطٍ في سلسلة النقل، بل يتعيّن استظهار ما إذا كانت هذه الخسارة قد ترتبت على فعلٍ محددٍ يشكل إخلالاً بالالتزام القانوني أو التعاقدية، ثم اختبار ما إذا كانت تلك الخسارة قد اتخذت سبيل النشوء الطبيعي من ذلك الإخلال من غير تدخلٍ مستقلٍ لعاملٍ خارجيٍّ يبذل مسار السببية، وبذلك تستقر اتجاهات القضاء على إعلاء شأن رابطة «المباشرة» بوصفها أداة الفرز بين الأضرار التي تدخل في مجال التعويض

وتلك التي تظل في حكم الأضرار غير المباشرة التي لا يسأل المدعى عليه عنها، ويترتب على هذا المنهج أنّ معيار التعويض عن «ما فاته من كسب» لا ينظر إليه بوصفه قبولاً لأرباحٍ مفترضةٍ على غير ضابط، بل يظل تابعاً لقيام تلك الرابطة الطبيعية بين الفعل والنتيجة وتحققها على نحوٍ تفهم معه الخسارة الإيجابية وفوات الكسب كوجهين لنتيجةٍ واحدةٍ أنتجها الإخلال المائل في الأوراق. يلزم هذا المنحى التحليلي اتجاه قضائيٍ إلى تضييق هوامش الجدل حول «غير المباشرة» حين تكشف أوراق الدعوى عن سببيةٍ قريبةٍ وواضحةٍ بين سلوكٍ منسوبٍ إلى المدعى عليه وبين الأثر الذي لحق السفينة أو البضائع أو الوسط المحيط، إذ لا يكفي القضاء بمجرد ادعاء تعقّد الوقائع أو تعدّد الأطراف لتوهين رابطة الإسناد، وإنما يردّ المسألة إلى معيار «النتيجة الطبيعية» الذي يتضمن في بنيته اختباراً ضمنياً لعنصر التوقّع المعقول في ضوء طبيعة البضائع الخطرة وشروط مناوئتها، فإذا كان الضرر من جنس الآثار التي ينتظر وقوعها عادةً عند الإخلال بالإجراءات الواجبة أو عند الإهمال في التدبير الوقائي داخل بيئة الميناء والسفينة، فإن اعتباره مباشراً يغدو أمراً راجحاً ما لم تثبت الأوراق تدخل سببٍ مستقلٍ يقطع صلة النتيجة بمصدرها، وعلى هذا الأساس تعدد الأحكام إلى التمييز بين الأضرار التي تقع امتداداً لخصائص الخطر التي كان تسويقها أو التحوط لها واجباً على عاتق من تولّى المناولة أو النقل، وبين الأضرار التي لا تتخذ هذا المسار الطبيعي، الأمر الذي يفصل في النهاية بين من يلزمه الضمان ومن تتنفي مسؤوليته، ويؤكد أن باب التعويض عن فوات الكسب يظل مفتوحاً حيث يثبت للمحكمة أن تقيت الفرصة التجارية أو تعطيل السلسلة اللوجستية قد كانا امتداداً طبيعياً للإخلال، لا أثراً جانبياً بعيداً أو محتملاً على وجهٍ غير مألوف.<sup>١٦</sup> يتداخل هذا البناء المفاهيمي مع النص الخاص الذي تضمنته المادة الخامسة من قانون الموانئ العراقي رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥ بوصفها قاعدةً تنظيميةً تحيل مباشرةً إلى معايير السلامة والانضباط الإجرائي في المرافق المينائية، إذ تلقي هذه المادة على عاتق الجهات المسؤولة عن الاستلام والتخزين والمناولة والنقل داخل الميناء واجباتٍ محددةً في اتباع الإجراءات المناسبة التي تضمن سلامة البضائع وسلامة المرفق، ومن ثمّ فإنّ القضاء عند نظره منازعات البضائع الخطرة لا يتعامل مع تلك الإجراءات بوصفها توصياتٍ إرشاديةٍ يمكن التساهل في مخالفتها، بل ينزلها منزلة الالتزامات المعيارية التي يفرض الإخلال بها إلى قيام الخطأ وإنتاج مسؤوليته متى توافرت رابطة المباشرة المنصوص عليها في المادة ٢٠٧، وبما أنّ الميناء نقطة تماسٍ أساسيةً في سلسلة الإمداد البحري، فإنّ أي قصورٍ في مواضع التخزين أو في قواعد الفصل بين المواد أو في تدابير الوقاية على الأرصفة أو في الامتثال لما اتفق عليه من بروتوكولات المناولة، يقرأ قضائياً كإخلالٍ بواجباتٍ مقررّةٍ تشريعاً، فتختبر على ضوءه السببية القانونية بين هذا الإخلال وبين الضرر الذي لم يلحق بالبضائع وحدها بل قد يطال بدن السفينة أو تجهيزاتها أو ينعكس على الوسط البيئي المحيط، ويؤدي ذلك إلى تعزيز قابلية الإثبات من جانب المضرور متى قدّم الدليل المستندي أو الفني على مخالفة تلك الإجراءات، بينما يقابل ذلك عبءٌ عمليٌّ على الجهة المدعى عليها في إقامة الحجة على سلامة التزامها بالمسارات الإلزامية للمناولة والتخزين والالتزام بالمقتضيات المعيارية داخل الحرم المينائي.<sup>١٧</sup> على هذا النسق تتبلور ملامح اتجاهات القضاء الوطني في الجمع بين القاعدة المدنية العامة في المادة ٢٠٧ والقاعدة القطاعية في المادة الخامسة من قانون الموانئ بحيث يردّ تقدير المسؤولية إلى تلاقي معيار «النتيجة الطبيعية للعمل غير المشروع» مع معيار «الالتزام بالإجراءات المناسبة»، فلا يكتفى في مقام الإسناد بإثبات حدوث واقعة الضرر، ولا يفترض في المقابل أنّ مخالفة إجراءٍ ما تنشئ المسؤولية تلقائياً بمعزلٍ عن اختبار رابطة الطبيعية بأثرها، وإنما يساق الدليل في الحالتين لإقامة الجسر المنطقي بين الإخلال والنتيجة على نحوٍ يقبل معه القاضي تقدير التعويض «بقدر ما لحق المتضرر من ضرر وما فاته من كسب» ضمن حدود المباشرة، وتظهر القيمة التشغيلية لهذا الجمع حين يتعلق النزاع ببضائع خطرة تتطلب إجراءاتٍ معززةً في الرصف والفصل والوسم والوقاية داخل الميناء، لأنّ إخلالاً طفيفاً في هذه البيئة كثيراً ما يفرض طبيعته إلى نتائج جسيمةٍ لا يعدها القضاء أضراراً غير مباشرةٍ أو بعيدة الاحتمال، بل ينزلها منزلة الأثر المعتاد لإهمال الإجراء الواجب، فيحكم بالتعويض عن الخسارة الإيجابية وفوات الكسب ما دام أن تسلسل الوقائع يكشف عن اتصالٍ طبيعيٍّ بين ترك الإجراء الواجب والنتيجة التي وقعت، وبالمقابل، حيث يثبت الالتزام بالإجراءات المقررة وتتنفي صلة الإخلال، يميل القضاء إلى حصر نطاق المسؤولية ونفي التعويض عن الأضرار التي لا تقوم لها رابطة مباشرةٍ بمصدرٍ مشروعٍ للمساءلة، وبذلك يستقيم التطبيق القضائي على قاعدةٍ موحدةٍ لا تقرّ في مقتضيات السلامة ولا تحمل أهدأ تبعه ما لم يكن أثرٌ منتجٌ لسلكه في سلسلة الأحداث.

#### الفرع الثاني: دور الاتفاقيات الدولية في تحديد نطاق المسؤولية

يتناول هذا الفرع تحليل الدور الذي تهض به الاتفاقيات الدولية في تحديد نطاق مسؤولية الناقل في نقل البضائع الخطرة من خلال إنزال أحكامها ضمن البنية المعيارية التي يقرها القانون الوطني لعقد النقل البحري، وبوجهٍ خاص ما قرره المادة ١٣٠ من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ من بدء المسؤولية منذ لحظة استلام البضائع من المرسل وانتهائها عند تسليمها إلى الجهة المستفيدة، إذ يضع هذا النص إطاراً زمنياً

ومادياً يحدّ العهدة التي تتحرك داخلها موجبات الحفظ والعناية والوقاية، ويستوعب بحكم صياغته جميع ما يقع تحت يد الناقل من بضائع وأمتعة ما دامت في نطاق سيطرته وتسليطه، ومن ثم فإنّ أيّ مرجعية دولية يصار إلى استحضارها في العلاقة لا تعمل في فراغ مستقل، بل تتخذ من هذا الإطار الوطني منطلقاً لازماً لإعمال آثارها في توصيف اللحظات الحديّة لبداية الإلتزام ونهايته وفي تكييف واقعات المناولة والشحن والتخزين والرصف والتهوية، على أن إدخال هذه المرجعية إلى متن العقد لا يكون بطريق واحد، بل يتجسد إما بانضمام تشريعي يجعل أحكام الاتفاقية جزءاً من المنظومة الوطنية فينزل حكمها بوصفه نصاً خاصاً يسري حيث ساع له أن يعدل من عموم القاعدة أو يخصصها، وإما بإحالة تعاقدية صريحة تدرج قواعد الاتفاقية ومعاييرها ضمن نموذج العقد وشروطه، وفي الحالين يبقى معيار المادة ١٣٠ قائماً بوصفه حدّاً فاصلاً لتعيين العهدة التي تتخلق داخلها المسؤولية، بحيث تقرأ القواعد الدولية مهما بلغ تفصيلها قراءةً وظيفية تقيس آثارها على ما إذا كانت البضاعة قد دخلت عهدة الناقل أو خرجت منها، وعلى ما إذا كانت إجراءات السلامة والتحوط التي تحيل إليها تلك القواعد قد أعملت خلال هذا الامتداد الزمني الذي ينسب إليه واجب العناية.<sup>٨</sup> يعين على تثبيت هذا المنهج ما قرره المادة ٧ من القانون ذاته من إبراز لأهمية الإلتزام بنموذج العقد المتفق عليه بوصفه أداةً لتوحيد العبارة وضبط الحقوق والالتزامات وردّ مواطن الغموض، ذلك أنّ النموذج حين يصاغ ويتداول يغدو حاملاً طبيعياً لإدماج الإحالات إلى القواعد الدولية التي تنظّم مناولة البضائع وتعليماتها ووسومها وإشعاراتها، بما يجعل تلك الإحالات جزءاً من النصّ المتعاقد عليه لا مجرد عرفٍ مهنيّ أو إشارةً تقنيةً خارجةً عن إطار الإلتزام، ومن ثمّ فإنّ دور الاتفاقيات الدولية في تحديد النطاق لا يظهر في صورة حكمٍ منسئيّ للإلتزام جديدٍ على عاتق الناقل أو الشاحن بمعزل عن إرادة الأطراف أو دون سندٍ وطني، وإنما يتبدّى في صورة معايير تستدخل في صلب العقد بوساطة النموذج الموحد أو تتوطن في التشريع عبر الانضمام، فتؤثر مباشرةً في رسم خطوط المسؤولية من حيث تعيين مضمون واجب الحفظ والسلامة وطريقة الحدّ من أخطار التفاعل والاشتعال والتسرب خلال مدة العهدة، وتمنح القاضي قرائن معيارية على ما يعدّ التزاماً فنياً معقولاً داخل المرفق المينائي وعلى ظهر السفينة، مع بقاء الحكم في بداية سريان هذه الموجبات ونهايتها هو معيار الاستلام والتسليم الذي حرره المادة ١٣٠، إذ لا تتقدّم الإحالة الدولية على هذا الحدّ الزمني إلا بقدر ما أجاز التشريع الخاص أو ارتضاه الطرفان صراحةً من غير أن يفضي ذلك إلى انتقاصٍ من نطاق الحماية الذي رسمه النص الوطني على سبيل الحدّ الأدنى الذي لا يجوز للنموذج التعاقدية النزول عنه.<sup>٩</sup> من مقتضيات هذا البناء أن تقرأ عبارات الاتفاقيات في سياقها الوظيفي داخل العلاقة لا بوصفها ألفاظاً معلقةً على وصف الخطر في ذاته، لأن المقصود من استحضارها حين تدمج في نموذج العقد بمقتضى المادة ٧ أو تستند تشريعياً هو خلق حالة معيارية واضحة تحدّد ما ينتظر من الشاحن في الإفصاح والبيان وما يطلب من الناقل في الفحص والتحقّق والوقاية، فتعكس هذه الحالة على تعيين نطاق المسؤولية بتحديد المراحل الإجرائية التي يجب فيها التزم تعليمات التعبئة والتغليف والوسم والفصل بين المواد وتخصيص الأماكن الملائمة للتخزين والرصف، بحيث يفهم من القواعد الدولية أنها لا تنشئ عهداً زمنياً مغايراً للعهدة التي قررتها المادة ١٣٠، وإنما تفصل مقتضيات العناية داخلها وتوضّح محتوى الواجبات التي تتولد خلال الامتداد الذي يغطيه الاستلام والتسليم، وعلى ذلك فإنّ أثر الاتفاقيات في تحديد النطاق يظهر عند الاحتجاج بها معياراً لقياس المشروعية الفنية لسلك الأطراف خلال الفترة التي تكون فيها البضاعة في يد الناقل، فإذا وقع ضررٌ وأثير نزاعٌ حول ما إذا كان سلوك ما قد شكّل إخلالاً منتجاً للمسؤولية، فإنّ الإحالة المعقودة إلى تلك القواعد داخل النموذج تعين القاضي على وزن الدليل الفني وتثبيت ما إذا كانت الخطوة المتنازع عليها تتفق مع ما يعتبر إجراءً لازماً في بيئة البضائع الخطرة أم تمثّل تركاً لإجراء ينهض به الخطأ، على أن هذا الوزن لا يستقل عن شرط الدخول في العهدة والخروج منها، لأن تنزيل المسؤولية يبقى مشروطاً بوجود السيطرة أو الرقابة التي تسند إلى الناقل واجب تدبير الخطر داخل حيزه. إذا كان من شأن إدراج القواعد الدولية في نموذج العقد أن يعزّز يقين الأطراف ويقلص مساحة التأويل، فإنّ هذا الإدراج لا يفضي في ذاته إلى تجاوز الحدود التي يعقدها القانون الوطني لنطاق المسؤولية، بل يدار في إطارها على نحو يجعل التلاقي بين المادة ١٣٠ والمادة ٧ تلاقياً منتجاً لأنسجامٍ معياريّ لا لمتنازعٍ بين مصادر القاعدة، إذ تتولى المادة الأولى رسم زمن العهدة، وتضطلع الثانية بتمكين الأطراف من صياغة شروطٍ موحّدة تدرج داخلها المرجعيات الدولية التي تعرّف أساليب السلامة، فتتنظّم العلاقة على نحوٍ يتيح للقاضي عند وقوع ضررٍ في محيط السفينة أو البضاعة أو الوسط البيئي أن يحيل في آنٍ واحدٍ إلى الحدّ الزمني الذي يبدأ عند الاستلام وينتهي عند التسليم وإلى الإجراءات التي كان ينبغي اتخاذها خلال هذا المدى وفقاً لما تضمنته النموذج من إحالاتٍ ومعايير، وبذلك لا تستعمل الاتفاقيات لتوسيع العهدة خارج حدودها ولا لتقليصها حيث لا نصّ خاصاً يجيز ذلك، وإنما تستعمل لتحديد محتوى الإلتزام داخلها وضبط سلوك الأطراف على نحوٍ دقيق، وهو ما يظهر أثره العملي في قضايا البضائع الخطرة التي تستدعي تفصيلاً في الواجبات الفنية لا يتوافر في القواعد العامة المجردة، مع بقاء الاختبار النهائي لقيام المسؤولية معقوداً على اقتران الإخلال بهذه الواجبات بزمان العهدة ومكانها وحقيقتها. يفهم دور الاتفاقيات الدولية في تحديد نطاق المسؤولية بوصفه دوراً تكميلياً شارحاً لا ناسخاً ولا منشئاً

إطار مغاير، لأنها تدخل إلى صلب العقد بوساطة النموذج الذي تنبّه إليه المادة ٧ مستوى من التفصيل الفني والمعياري يعين على ترجمة مقتضيات السلامة إلى التزامات قابلة للقياس والمساءلة خلال الفترة التي تحكم بالمادة ١٣٠، فلا تبقى عبارات الحفظ والوقاية ومرعاة إجراءات المناولة ألقاً عاماً تخضع لاعتبارات تقديرية واسعة، بل تستبدل بها تعليمات محددة تحيل على وثائق وإشعارات ونظم تشغيل يتعين اتباعها، ومن ثم فإن تحديد النطاق من حيث المبدأ يبقى لمعيار الاستلام والتسليم، بينما يتحدد من حيث المضمون بتلك التعليمات والمعايير المندرجة في العقد أو المتوطنة في التشريع، وهو ما يضمن انساق معالجة النزاعات مع طبيعة البضائع الخطرة التي لا تحتمل إرجاع الواجبات إلى عبارات إنشائية أو إلى أعراف متباينة، ويمكن في الوقت ذاته من صون الحدود التي رسمها القانون الوطني بوصفها ضماناً موضوعية لتوزيع المخاطر عبر سلسلة النقل، بحيث لا يفترض في الإحالة الدولية أن تخلق التزاماً زمنياً جديداً خارج العهدة، ولا يفترض في التمسك بالعهدة أن يجرد القواعد الدولية من فاعليتها في ضبط الأداء الفني خلال سريانها، وبذلك يرسم للدور الدولي موضعه الطبيعي في تحديد نطاق المسؤولية: داخل الإطار الوطني، وبوساطة العقد النموذجي، وعلى نحو يحقق التوازن بين وحدة المعايير وخصوصية النص الداخلي الذي يحدد لحظة ابتداء الالتزام وانقضائه. ٢٠.

## الذاتة

تفصي القراءة المتكاملة لمسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة، في ضوء النصوص الوطنية الحاكمة وفي مقدمتها أحكام قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ ولا سيما المواد ١٣٠ و ١٣١ و ١٣٣ و ١٣٦، وأحكام القانون المدني العراقي وبالأخص المادة ٢٠٧ في معيار التعويض والمادة ٢١١ في ضابط السبب الأجنبي، ومع ما يوازيها من قواعد تنظيم المرفق المينائي الواردة في قانون الموانئ رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥، إلى نتيجة معيارية جامعة مؤداها أنّ صفة «الخطورة» ليست وصفاً تابعاً للضرر بعد وقوعه بل معياراً سابقاً عليه يعيد تشكيل نطاق الالتزامات وتوزيع عبء التحوط بين الشاحن والناقل ضمن حدود «العهدة» من لحظة الاستلام إلى لحظة التسليم، وأنّ وظيفة الإفصاح الدقيق عن خصائص الشحنة وبيانات السلامة ليست إجراءً شكلياً يحسن استيفاؤه بل شرطاً تأسيسيّاً لقيام توقع معقول لدى الناقل ينهض عليه معيار العناية المشددة في الفحص والتجهيز والرصف والوقاية والإطفاء؛ فإذا صحّ الإفصاح اتجه ميزان السببية إلى وزن أداء الناقل على ضوء سلوك «الناقل الحريص» في الظروف ذاتها وتبعاً للأجال الاتفاقية أو المفترضة قانوناً عند غيبة الموعد، بينما يفرض الكتمان أو البيان المبتور إلى انقلاب في خريطة الإسناد وتبدل في قسمة عبء الإثبات، على نحو يجعل ما لحق المضرور من ضرر وما فاتته من كسب نتيجة طبيعية للعمل غير المشروع بالمعنى المقصود في المادة ٢٠٧ متى تعذر دفع النتيجة ببذل جهد معقول لو أدي الإفصاح كما ينبغي؛ كما يستبين أن البناء الزمني للمسؤولية لا يقتصر على تعريف التأخير في المادة ١٣٦ بوصفه إخلالاً بالأجل الاتفاقية أو بالزمن الذي تستغرقه عملية النقل على معيار الناقل الحريص، بل يتعزز بحجّ قاطع في المادة ١٣٣ يحول التأخير بعد ستين يوماً من تاريخ التسليم المتفق عليه إلى «هلاك حكيم» تتبدل معه ماهية الواقعة وآثارها، وأنّ نطاق الإعفاء أو الحد من الضمان يظل محكوماً باختبار استقلال السبب الأجنبي آفة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو خطأ المضرور عن سلوك المدعى عليه وقدرته على قطع سلسلة الأحداث وفق المادة ٢١١، دون أن يسقط من الحساب ما قرره المنظم من قواعد أمره في السلامة والبيئة لا يقبل الاتفاق على ما يخالفها؛ وأنّ إدماج الاتفاقيات الدولية عبر آلية النموذج التعاقدية المشار إليه في المادة ٧ لا ينشئ عهداً زمنياً جديداً للعهدة ولا ينسخ حدودها الوطنية، وإنما يفصل محتوى واجب العناية داخلها ويمنح القاضي معياراً فنياً لوزن المشروعية الإجرائية في التعبئة والوسم والفصل والتخزين والمناولة، فيما يبقى التأمين البحري ونظام الخسارة المشتركة أدوات مكملة لتوزيع العبء المالي وليس سبباً لإهدار قيام المسؤولية متى اكتمل ركنها المادي والمعنوي والسببي؛ وعلى هذا النسق تتضح الاتجاهات القضائية في ربط التعويض بضرر مباشر يعدّ امتداداً طبيعياً للإخلال المائل، وفي إنزال واجبات الميناء والالتزام بإجراءاته منزلة المعايير الملزمة لا النصائح الإرشادية، وفي تضيق مسالك الدفع بالسبب الأجنبي كلما كشفت أوراق الدعوى عن نقص في الإفصاح أو قصور في التدبير الوقائي داخل مدى العهدة، وبذلك يستقيم ميزان الحل بين مقتضيات انتظام التجارة البحرية وضرورات السلامة وحماية البيئة، ويتحدد للإسناد القضائي طريق واضح يجمع بين دقة الحد الزمني للعهدة وحسم الهلاك الحكمي وصلابة معيار «النتيجة الطبيعية» في التعويض ورسوخ استقلال السبب الأجنبي حيث يقوم بدليل بين لا يداخله فعل منتج للمدعى عليه.

## النتائج

١. تثبت الدراسة أنّ صفة «الخطورة» ليست لاحقة للضرر بل سابقة عليه ومؤسّسة لمعيارٍ مشدّد يحكم التزامات الأطراف داخل نطاق «العهدة» كما حددها قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣، بحيث يبدأ مدار المسؤولية منذ لحظة الاستلام وفق المادة ١٣٠ ويتعزز تعريفه بمفهوم

وضع الشيء تحت سيطرة الناقل أو رقابته وفق المادة ١٣١، الأمر الذي يجعل واجبات الحفظ والفحص والوقاية والرصف والإطفاء التزاماتٍ أصليةً تدور وجوداً وعدمًا مع تحقق هذه السيطرة أو الرقابة، ولا ينظر إليها كإجراءاتٍ تزيينية بل كمعايير قانونية عملية يقاس عليها السلوك المشروع في بيئة البضائع الخطرة.

٢. يترتب على الشاحن التزامٌ جوهريٌّ بالإفصاح الدقيق عن طبيعة البضائع الخطرة وخصائصها المؤثرة في أساليب التعبئة والوسم والفصل والتخزين، لأن هذا الإفصاح ينشئ حالة توقعٍ معقولٍ لدى الناقل تبنى عليها خطة العناية الواجبة، فإذا كتمت معلومةً جوهريّةً أو قدّمت بياناتٍ مبتورة انعكس الخلل على السببية القانونية ذاتها، بحيث تقرأ الأضرار التي كان يمكن توقّيها بوصفها نتائج طبيعية لعملٍ غير مشروع وفق المادة ٢٠٧ من القانون المدني، وبما يعيد تخصيص أعباء الإثبات في ضوء قصور البيان ومقدار تأثيره في إمكان اتخاذ التدابير الوقائية الملائمة.

٣. يثبت للقاضي إطارٌ زمنيٌّ محكم لتكليف الإخلال عبر درجتين متكاملتين رسمتهما المادتان ١٣٦ و ١٣٣ من قانون النقل، إذ يعدّ عدم التسليم في الموعد المحدد اتفاقاً أو بعد انقضاء الوقت الذي تستغرقه عملية النقل على معيار «الناقل الحريص» تأخيراً ينشئ مسؤوليةً زمنيةً نوعية، ثم يتحوّل التأخير بعد سنتين يوماً من تاريخ التسليم المتفق عليه إلى «هالكٍ حكيمٍ» تبدّل معه ماهية الواقعة وآثارها، وبذلك يمنع انفلات الالتزام الزمني ويحسم توصيف النزاع بين تأخيرٍ قابلٍ للتدارك وفواتٍ يعامل معاملة الفقد، مع ما يترتب على كلٍّ منهما من آثارٍ تعويضية مختلفة.

٤. يستخلص من ضابط التعويض الوارد في الفقرة أولاً من المادة ٢٠٧ أنّ التعويض لا يثبت إلا بقدر الضرر المباشر وما فات المضرور من كسب شريطة أن تكون النتيجة «طبيعية» للفعل غير المشروع، وهو ضابطٌ يتضمن اختباراً لعنصر إمكان التجنّب ببذل جهدٍ معقول، فتوزن وقائع البضائع الخطرة على هذا المعيار بحيث تعزى الخسارة الإيجابية وفوات الفرصة التجارية إلى الإخلال الذي كان البيان الصحيح أو التدبير الوقائي الملائم كفيلاً بدرئه، بينما يستبعد ما لا يقوم له ارتباطٌ طبيعيٌّ بمصدر الخطأ أو ما كان في الوسع الواقعي دفعه لو استوفيت مقتضيات العناية داخل العهدة.

٥. تتحدد حدود الإعفاء أو الحدّ من المسؤولية عبر اختبار استقلال «السبب الأجنبي» وفق المادة ٢١١ من القانون المدني كالأقفة السماوية والحادث الفجائي والقوة القاهرة وفعل الغير وخطأ المتضرر عن سلوك المدعى عليه وقدرته على قطع سلسلة الإحداث، مع مراعاة ما قرره قانون النقل في مادته ١١ من تمييزٍ بين القوة القاهرة والحادث الفجائي، وبذلك تضيق مسالك الدفع كلما دلت أوراق الدعوى على مساهمة منتجة من جانب الناقل أو قصورٍ في التدبير الوقائي أو نقصٍ في الإفصاح من جانب الشاحن، ويتسع نطاق الإعفاء فقط حيث يثبت السبب الخارجي باستقلالٍ بيّن لا يخالطه فعلٌ مسندٌ إلى الأطراف.

٦. تبرز المادة الخامسة من قانون الموانئ رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥ أنّ إجراءات الاستلام والتخزين والمناولة داخل الحرم المينائي ليست توصياتٍ مرنة بل معايير أمرة تحرّر بها واجبات إدارة الميناء والناقل وسائر المتعاملين، ومن ثم فإن أي إخلالٍ بقواعد السلامة والفصل والوسم ومسالك الوقاية على الأرصفة والعبائر يقرأ قضائياً باعتباره خطأً منتجاً متى اتصلت به النتيجة اتصالاً مباشراً على نحو «النتيجة الطبيعية» في المادة ٢٠٧، وبما يبسّر وزن الدليل الفني وتحديد مواضع الإسناد بين المرفق المينائي والناقل ضمن مدى العهدة.

٧. يتبلور دور الاتفاقيات الدولية بوصفه دوراً تكملياً شارحاً لا ناسخاً لإطار العهدة الوطني، إذ تدمج معاييرها الفنية عبر نموذج العقد الموحد المشار إليه في المادة ٧ من قانون النقل فتصّل محتوى العناية داخل المدة المحكومة بالمادة ١٣٠ من غير أن تنشئ زمناً جديداً لبدء المسؤولية أو انتهائها، فتعدو تعليمات التعبئة والوسم والفصل والوقاية مرجعاً معيارياً لوزن المشروعية الإجرائية خلال سريان العهدة، بينما يبقى التأمين البحري ونظام الخسارة المشتركة آليتين لتوزيع العبء المالي لا سبباً لإهدار قيام الضمان متى اكتملت أركانه، وبذلك يتحقق توازنٌ منهجيٌّ بين وحدة المعايير الفنية وخصوصية الضوابط الوطنية في تحديد نطاق المسؤولية.

## التوصيات

١. يوصى بتعزيز الصياغة التشريعية لمفهوم «البضائع الخطرة» على نحو يسند تعريفها إلى آثارها القانونية داخل «العهدة» كما رسمتها المادتان ١٣٠ و ١٣١ من قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣، بحيث ينصّ بوضوح على أنّ دخول الشيء تحت سيطرة الناقل أو رقابته ينشئ تلقائياً حزمةً من واجبات الفحص والوقاية والرصف والتهوية والإطفاء الملائمة لطبيعة الخطر، وأنّ إخلال الناقل بهذه الواجبات داخل هذا المدى الزمني يقرأ معيارياً في ضوء سلوك «الناقل الحريص»؛ وبذلك تسدّ منافذ التأويل التي تضعف حماية السلامة، وتردّ المنازعات إلى معيارٍ وظيفيٍّ ثابتٍ يربط الخطر بزمان العهدة ومكانها ومقتضياتها.

٢. يستحسن إلزام الأطراف استناداً إلى المادة ٧ من قانون النقل بنموذج عقدٍ موحّدٍ يتضمن ملحقاً إفصاحياً إلزامياً للبضائع الخطرة يتناول بيانات السلامة والتعبئة والوسم والفصل والظروف البيئية وطرائق الرصف، ويرتّب قرينةً قانونيةً على مسؤولية الشاحن عند الكتمان أو البيان المبتور تؤثر في قسمة عبء الإثبات وفق المادة ٢٠٧ من القانون المدني؛ وبذلك يعاد بناء معيار التوقع المعقول للناقل على معلوماتٍ مكتوبةٍ ومؤرخةٍ وموقّعةٍ، ويحسم النزاع حول كفاية الإخطار ومحتواه وتوقيته على أسسٍ موضوعيةٍ قابلةٍ للتحقق القضائي.

٣. توصي السياسة التنظيمية بإصدار تعليماتٍ تنفيذيةٍ توثّق زمنياً مراحل الاستلام والتسليم والتحويل داخل سلسلة النقل بما يضمن إنفاذ تعريف التأخير في المادة ١٣٦ وحدّ «الهلاك الحكمي» في المادة ١٣٣، وذلك عبر سجلاتٍ عهدةٍ دقيقةٍ تثبت لحظة دخول البضاعة عهدة الناقل وخروجها منها، وتيسّر على المحكمة تعيين المخالفة الزمنية دون افتراضاتٍ تقديريةٍ؛ وبهذا تصان حقوق الأطراف من ادعاءاتٍ مرسلة، ويختصر طريق الإثبات على معيارٍ محكمٍ يتسق مع البنية الزمنية التي اعتمدها المنظم.

٤. يوصى بتفعيل المادة الخامسة من قانون الموانئ رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥ عبر لوائحٍ ملزمةٍ تحوّل قواعد المناولة والتخزين والفصل والوسم للبضائع الخطرة إلى إجراءاتٍ واجبةٍ بأجالٍ ومسؤولياتٍ محددة، مع تبني نظام تدقيقٍ دوريٍّ وتقاريرٍ امتثاليٍّ فنيةٍ تعدّ قرائن على قيام الخطأ متى ثبت الإخلال وكانت النتيجة «طبيعية» له بالمفهوم الوارد في المادة ٢٠٧؛ ويراعى أن ينصّ صراحةً على مسؤولية الجهة المقصرة داخل الحرم المينائي، بما يحقق اتساق الإسناد بين إدارة الميناء والناقل ضمن مدى العهدة ومعايير السلامة.

٥. يقترح إصدار مذكرة تفسيرية قضائية أو لائحة تنظيمية تبين معيار التفرفة بين «القوة القاهرة» و«الحادث الفجائي» كما أحال إليه قانون النقل في مادته ١١ ونقاطه مع المادة ٢١١ من القانون المدني، وتحدد عناصر الإثبات اللازمة لاستقلال السبب الأجنبي وقدرته على قطع سلسلة السببية، مع إلزام أطراف النزاع بالمحافظة على الأدلة الفنية وتقارير الخبرة فور وقوع الحادث؛ وبذلك يغلّق باب الدفع الإنشائي غير المدعوم، وتقاس حدود الإعفاء بميزانٍ موحّدٍ يمنع الخلط بين الظواهر الطبيعية والسلوك البشري المنتج.

٦. من المناسب اعتماد دليلٍ إجرائيٍّ لدوائر القضاء والتحكيم يشرح تطبيق مفاهيم «الضرر المباشر» و«النتيجة الطبيعية للعمل غير المشروع» و«الجهد المعقول» الواردة في المادة ٢٠٧ على بيئة البضائع الخطرة، بما يرفع معيار العناية المتوقّعة فنياً من الناقل داخل العهدة عند توافر الإفصاح الصحيح، ويحكم في المقابل مسؤولية الشاحن عند قصور الإفصاح بقدر ما يثبت من أثره في مسار الوقاية؛ ويؤدي ذلك إلى توحيد تقدير التعويض بين الخسارة الإيجابية وفوات الكسب على أسسٍ منضبطةٍ تغني عن التقديرات المتباينة.

٧. يوصى بإدراج بنودٍ قياسيةٍ في النموذج التعاقدية وفق المادة ٧ تلزم بحدٍّ أدنى من التغطية التأمينية المناسبة لطبيعة البضائع الخطرة، وتقرّر صراحةً عدم جواز أي شرطٍ حدّيٍّ أو إعفائيٍّ يتعارض مع القواعد الأمرة للسلامة والبيئة أو يمسّ البناء الزمني للمسؤولية في المواد ١٣٠ و ١٣١ و ١٣٣ و ١٣٦ أو يقيد أحكام المادة ٢١١ في السبب الأجنبي؛ وبذلك تبقى آليات التأمين والخسارة المشتركة وسيلةً عادلةً لتوزيع العبء المالي من دون النيل من أصل قيام الضمان متى اكتملت أركانه وظهرت الرابطة الطبيعية بين الإخلال والنتيجة.

## المصادر

١. بضليس، عبدالعزيز. ٢٠١٧. "مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة على سطح السفينة". مجلة الندوة للدراسات القانونية، عدد ١٢: ١٥٠-١٧٢.
٢. الجزائري، هاشم رمضان. ١٩٨١. "مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع". مجلة الخليج العربي ١٣، عدد ٣: ٨٥-١٠٥.
٣. ديش، سورية. ٢٠١٧. "آثار عقد النقل البحري للبضائع". مجلة الندوة للدراسات القانونية، عدد ١٢: ١١٤-١٣١.
٤. السعدى، عباس زياد كامل. ٢٠٢١. "مسؤولية الناقل البحري عن البضائع". مجلة آفاق للعلوم ٦، عدد ١: ٢٤٧-٢٧٨.
٥. السمدان، أحمد ضاعن. ١٩٨٧. "تنازع القوانين في الإنقاذ البحري". مجلة الحقوق ١١، عدد ٢: ١٣٧-١٦٢.
٦. الشرفاوي، محمود سمير. ١٩٧٥. "عقد نقل البضائع بحراً في القانون المقارن". مجلة إدارة قضايا الحكومة ١٩، عدد ٤: ٧٨٧-٨٦٠.
٧. شيهاب، عينونة. ٢٠١٩. "تسليم البضائع في عقد النقل البحري". مجلة جيل الأبحاث القانونية المعقدة، عدد ٣٣: ٨١-٩٧.
٨. ٢٠٢٤. "حق السيطرة على البضائع في عقد النقل البحري: دراسة مقارنة". مجلة الفكر القانوني والاقتصادي ١٤ (عدد خاص): ١-٤٠.
٩. ٢٠٢٠. "الرقابة القضائية على تفسير عقد النقل البحري للبضائع". مجلة الفكر القانوني والاقتصادي ١٠، عدد ٢٠: ٥٨٢-٦١٥.
١٠. عريبي، مصطفى إبراهيم أحمد. ٢٠١٠. "التسليم القانوني للبضائع في عقد النقل البحري". مجلة العدل ١٢، عدد ٣٠: ١٦٩-١٩٠.
١١. عوض، علي جمال الدين. ١٩٥٧. "التزام الشحن والتفريغ في عقد النقل البحري". مجلة المحاماة ٣٧، عدد ٩: ١١٧٥-١١٩٢.

١٢. عوض، هاني محمد مؤنس. ٢٠٢٣. "نقل البضائع الخطرة وأثره على مسؤولية الناقل البحري". ٣٨، عدد ١: ١٩٧-٢٣٨.
١٣. الفقي، محمد السيد. ٢٠٠٦. "تطور قواعد قانون النقل البحري: تحت تأثير استخدام الحاويات". مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، عدد ١: ٢٠٧-٣٦٨.
١٤. لعطر، فتيحة. ٢٠١٧. "القانون الواجب التطبيق على السفينة والبضائع المحمولة فوقها". مجلة الندوة للدراسات القانونية، عدد ١٢: ٣-٢٣.
١٥. محمد، سارة عطا المنان الزبير. ٢٠٢١. "ماهية عقد النقل البحري: دراسة قانونية تحليلية". مجلة القلم للدراسات السياسية والقانونية، عدد ٩: ٧٧-٩٨.
١٦. محمود، سوزان علي حسن. ٢٠١٣. "الطابع الخاص لمسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع المشحونة على سطح السفينة: دراسة مقارنة". مجلة العلوم القانونية ١، عدد ٢: ١٠٣-١٥٣.
١٧. المقدم، صلاح محمد السعيد. ٢٠٠٤. "الحلول القانوني في التأمين البحري: الجزء الثاني". رسالة التأمين ٧، عدد ٤: ٣٢-٣٤.
١٨. مؤمن، طاهر شوقي محمد. ٢٠١٧. "فحص الناقل البحري للبضائع". مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، عدد ٢: ٤٥٨-٥٠٨.
١٩. ناصر، رحيم راهي. ٢٠٠٩. "الخطر في التأمين على البضائع المنقولة بحرا". مجلة الكلية الإسلامية الجامعة ٣، عدد ٨: ٢٠٩-٢٣٩.

## هوامش البحث

- <sup>١</sup> الجزائري، هاشم رمضان. ١٩٨١. "مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع". مجلة الخليج العربي ١٣، عدد ٣، ص ٩٢.
- <sup>٢</sup> عوض، هاني محمد مؤنس. ٢٠٢٣. "نقل البضائع الخطرة وأثره على مسؤولية الناقل البحري". مجلة العلوم القانونية ٣٨، عدد ١، ص ٢٢١.
- <sup>٣</sup> محمود، سوزان علي حسن. ٢٠١٣. "الطابع الخاص لمسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع المشحونة على سطح السفينة: دراسة مقارنة". مجلة العلوم القانونية ١، عدد ٢، ص ١٤٦.
- <sup>٤</sup> عبد الحميد، حسن فتحي محمد. ٢٠٢٤. "حق السيطرة على البضائع في عقد النقل البحري: دراسة مقارنة". ١٤ (عدد خاص)، ص ٣٤.
- <sup>٥</sup> السعدى، عباس زياد كامل. ٢٠٢١. "مسؤولية الناقل البحري عن البضائع". مجلة آفاق للعلوم ٦، عدد ١، ص ٢٦٣.
- <sup>٦</sup> عوض، علي جمال الدين. ١٩٥٧. "التزام الشحن والتفريغ في عقد النقل البحري". مجلة المحاماة ٣٧، عدد ٩، ص ١١٨٦.
- <sup>٧</sup> المقدم، صلاح محمد السعيد. ٢٠٠٤. "الحلول القانوني في التأمين البحري: الجزء الثاني". رسالة التأمين ٧، عدد ٤، ص ٣٣.
- <sup>٨</sup> الفقي، محمد السيد. ٢٠٠٦. "تطور قواعد قانون النقل البحري: تحت تأثير استخدام الحاويات". مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، عدد ١، ص ٣١٢.
- <sup>٩</sup> الشراوي، محمود سمير. ١٩٧٥. "عقد نقل البضائع بحرا في القانون المقارن". مجلة إدارة قضايا الحكومة ١٩، عدد ٤، ص ٨٤٢.
- <sup>١٠</sup> بظليس، عبدالعزيز. ٢٠١٧. "مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة على سطح السفينة". عدد ١٢، ص ١٦٦.
- <sup>١١</sup> عريبي، مصطفى إبراهيم أحمد. ٢٠١٠. "التسليم القانوني للبضائع في عقد النقل البحري". مجلة العدل ١٢، عدد ٣٠، ص ١٨٣.
- <sup>١٢</sup> السمدان، أحمد ضامن. ١٩٨٧. "تنازع القوانين في الإنقاذ البحري". مجلة الحقوق ١١، عدد ٢، ص ١٥٨.
- <sup>١٣</sup> محمد، سارة عطا المنان الزبير. ٢٠٢١. "ماهية عقد النقل البحري: دراسة قانونية تحليلية". عدد ٩، ص ٩٣.
- <sup>١٤</sup> شيهاب، عينونة. ٢٠١٩. "تسليم البضائع في عقد النقل البحري". مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، عدد ٣٣، ص ٨٩.
- <sup>١٥</sup> مؤمن، طاهر شوقي محمد. ٢٠١٧. "فحص الناقل البحري للبضائع". مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، عدد ٢، ص ٥٠١.
- <sup>١٦</sup> لعطر، فتيحة. ٢٠١٧. "القانون الواجب التطبيق على السفينة والبضائع المحمولة فوقها". مجلة الندوة للدراسات القانونية، عدد ١٢، ص ١٧.
- <sup>١٧</sup> ديش، سوريّة. ٢٠١٧. "آثار عقد النقل البحري للبضائع". مجلة الندوة للدراسات القانونية، عدد ١٢، ص ١٢٧.
- <sup>١٨</sup> عبيد، خلف سلطان. ٢٠٢٠. "الرقابة القضائية على تفسير عقد النقل البحري للبضائع". ١٠، عدد ٢٠، ص ٦٠٧.
- <sup>١٩</sup> ناصر، رحيم راهي. ٢٠٠٩. "الخطر في التأمين على البضائع المنقولة بحرا". مجلة الكلية الإسلامية الجامعة ٣، عدد ٨، ص ٢٣٢.
- <sup>٢٠</sup> عوض، هاني محمد مؤنس. ٢٠٢٣. "نقل البضائع الخطرة وأثره على مسؤولية الناقل البحري". مجلة العلوم القانونية ٣٨، عدد ١: ص ٢٢٤.