Tikrit University Journal For Rights Year (10) Vol (10) NO (4) Part (1) (2026) 76-110

٧٦

ISSN: 2519 – 6138 (Print)
E-ISSN: 2663 – 8983(On Line)

TUJR
مجلة جامعة تكريت للحقوق
Tikrit University Journal for Rights

IRAQI Academic Scientific Journals
العراقية المجلات الاكاديمية العلمية

Tikrit University Journal for Rights
Journal Homepage : http://tujr.tu.edu.iq/index.php/t

كلية القانون
College of Law

Insurance in the Transport of Hazardous Goods

(A Comparative Study)

Dr. Sakban Khalil Rashid

College of Law, Tikrit University, Salahaddin, Iraq

tujr@tu.edu.iq

Article info.

Article history:
- Received 22 March 2023
- Accepted 5 April 2023
-Available online 1 June 2026

Keywords:
- Consecutive transport
- Dangerous goods
- Packaging
- Insurance contract
- Carrier's obligations

Abstract: In this context, the carrier's liability is considered a central aspect of the contract for the transport of hazardous goods, as the carrier bears strict obligations related to the protection of the goods, ensuring safe transport, and complying with the applicable legal regulations. The law also defines the responsibilities of the other parties to the contract, such as the sender and the recipient, particularly regarding the disclosure of the nature of the hazardous goods and ensuring their proper packaging and labeling.

This section examines the legal framework governing the liability of the parties in the contract for the transport of hazardous goods, focusing on the scope of the carrier's civil liability, identifying the cases of exemption, and outlining the conditions for compensation for damages resulting from accidents that may occur during transport. The legal provisions aiming to strike a

balance between safety requirements and the protection of the legal rights of the contracting parties will also be highlighted.

This study derives its importance from addressing a vital topic that requires special legal attention to ensure public safety and legal fairness in contracts for the transport of hazardous goods.

© 2023 TUJR, College of Law, Tikrit University

التأمين في نقل البضائع الخطرة

(دراسة مقارنة)

أ. م. د. صكبان خليل رشيد

كلية القانون، جامعة تكريت، صلاح الدين، العراق

tujr@tu.edu.iq

معلومات البحث :

تواريخ البحث:
- الاستلام : ٢٢ / اذار/ ٢٠٢٣
- القبول : ٥ / نيسان/ ٢٠٢٣
- النشر المباشر: ١/حزيران /٢٠٢٦

الكلمات المفتاحية :
- النقل المتعاقب
- البضائع الخطرة
- التغليف
- عقد التأمين
- التزامات الناقل

الخلاصة: في هذا السياق تعتبر مسؤولية الناقل محورا أساسيا في عقد نقل البضائع الخطرة، حيث يتحمل التزامات صارمة تتعلق بحماية البضائع، تأمين النقل الأمن ، والامتثال للأنظمة القانونية المعمول بها. كما أن القانون يحدد مسؤولية الأطراف الأخرى في العقد، مثل المرسل والمستلم، خاصة فيما يتعلق بالإفصاح عن طبيعة البضائع الخطرة وضمان تغليفها وتوسيمها بشكل صحيح يناقش هذا المبحث الإطار القانوني الذي ينظم مسؤولية الأطراف في عقد نقل البضائع الخطرة، مع التركيز على نطاق المسؤولية المدنية للناقل، وتحديد حالات الإعفاء منها ، وشروط التعويض عن الأضرار الناتجة عن الحوادث التي قد تقع أثناء النقل. كما سيتم تسليط الضوء على الأحكام القانونية التي تهدف إلى تحقيق التوازن بين متطلبات السلامة وحماية الحقوق القانونية للأطراف المتعاقدة. تكتسب هذه الدراسة أهميتها من خلال تناولها لموضوع حيوي يتطلب عناية قانونية خاصة لضمان تحقيق السلامة العامة والعدالة القانونية في عقود نقل البضائع الخطرة

© ٢٠٢٣, كلية القانون، جامعة تكريت

المقدمة : أولاً: التعريف بموضوع البحث

يعد النقل أحد الركائز الأساسية التي يعتمد عليها النشاط الاقتصادي في مختلف المجتمعات، حيث يتيح تحقيق الترابط بين حلقات الإنتاج والتوزيع والاستهلاك. ومن بين أشكال النقل المتعددة، يبرز نقل البضائع الخطرة كواحد من أكثر الأنشطة التي تتطلب عناية فائقة واحتياطات دقيقة نظرًا لما تنطوي عليه من مخاطر جسيمة قد تؤثر على الإنسان والبيئة والممتلكات. تشمل البضائع الخطرة مواد مثل المواد القابلة للاشتعال، المتفجرة، السامة، المشعة، أو المسببة للتآكل، والتي تمثل جميعها تحديًا خاصا أثناء عمليات النقل.

من جهة أخرى، يفرض التزايد المستمر في الطلب على المواد الخطرة، خاصة في القطاعات الصناعية والطاقة والصحة، تحديات إضافية على صعيد النقل والتأمين فعلى الرغم

مـن التقـدم التكنولـوجي فـي وسـائل النقـل وأسـاليب التغليـف، لا تـزال احتماليـة وقـوع الحـوادث قائمـة. ومـن هنـا تنبـع أهميـة صـياغة عقـود تـأمين دقيقـة وشـاملة تغطـي مختلـف السـيناريوهات المحتملـة، وتضـمن توزيـع المخـاطر بـين الأطـراف المتعاقـدة بشـكل عـادل وفعـال. تتجلـى أهميـة البحـث فـي التـأمين علـى عقـود نقـل البضـائع الخطـرة مـن عـدة جوانـب، نظـرًا لتـداخل هـذا الموضـوع مـع مجـالات حيويـة تمـس اقتصـاد البيئـة، والإنسـان يتنـاول البحـث واحـدًا مـن القضـايا المعاصـرة التـي تفـرض تحـديات معقـدة علـى الشـركات والحكومـات والمجتمعـات مـا يجعـل دراسته ضرورية لعدة أسباب، منها:

اشكالية الدراسة

يعتبـر نقـل البضـائع الخطـرة مـن العمليـات الاقتصـادية الحساسـة التـي تحمـل فـي طياتهـا العديـد مـن المخـاطر، سـواء علـى البيئـة أو الإنسـان أو الممتلكـات. وفـي ظـل زيـادة الطلـب علـى هـذه المـواد فـي مختلـف القطاعـات الصـناعية والصـحية، تبـرز تحـديات كبيـرة تتعلـق بضـمان النقـل الآمـن لهـذه المـواد مـع الحـد مـن المخـاطر المصـاحبة. يلعـب التـأمين دورا حاسـما فـي هـذا السـياق كـأداة لتوزيـع المخـاطر والتخفيـف مـن آثـار الحـوادث، إلا أن هـذا المجـال لا يـزال يواجـه عـددًا مـن الإشـكاليات التي تتطلب دراسة متعمقة.

تكمـن إشـكالية البحـث فـي وجـود فجـوات واضـحة بـين الأطـراف المتعاقـدة (المرسـل، الناقـل، المـؤمن)، وعـدم وضـوح بعـض الجوانـب المتعلقـة بصـياغة عقـود التـأمين الخاصـة بنقـل البضـائع الخطـرة. كمـا تبـرز الحاجـة إلـى مواءمـة بـين متطلبـات الأمـان والسـلامة والالتزامـات القانونيـة والتنظيمية.

الإشكاليات الاخرى:

١. مـا هـي أبـرز المخـاطر المرتبطـة بنقـل البضـائع الخطـرة، وكيـف يمكـن للتـأمين أن يغطيهـا بشكل شامل؟
٢. .مـا التحـديات التـي تواجـه الشـركات فـي صـياغة عقـود التـأمين المناسـبة، وهـل تفـي هـذه العقود بتغطية جميع السيناريوهات المحتملة؟
٣. إلـى أي مـدى تسـاهم التشـريعات الدوليـة والمحليـة فـي تنظـيم عمليـة التـأمين لنقـل البضـائع الخطرة، وما هي الثغرات الموجودة في هذه التشريعات؟
٤. كيـف يمكـن التوفيـق بـين المتطلبـات الاقتصـادية والتكـاليف العاليـة للتـأمين علـى البضـائع الخطرة؟

٥. ما الدور الذي تلعبه شركات التأمين في تعزيز السلامة والالتزام بالمعايير الدولية أثناء نقل المواد الخطرة؟

تتمثل الإشكالية الأساسية في إيجاد حلول شاملة وفعّالة لعقود التأمين توازن بين تقليل المخاطر وتعزيز السلامة والامتثال القانوني، مع ضمان استدامة العمليات التجارية.

منهجية الدراسة

نتبع هنا منهجًا وصفيًا وتحليليًا مقارنا في دراسة التأمين على نقل البضائع الخطرة بين العراق، قطر، سلطنة عمان، والإمارات. يتم جمع البيانات من مصادر متعددة، مثل القوانين المحلية الاتفاقيات الدولية ، بالإضافة الى الدراسات السابقة، والتقارير الصادرة عن هيئات تنظيم النقل.

خطة البحث

يمكننا الالمام بجميع جوانب الموضوع محل الدراسة فقد قسمنا الخطة الى مبحثين نتناول في المبحث الأول الاطار المفاهيمي لتامين نقل البضائع الخطرة، اما في المبحث الثاني الاحكام القانونية لتأمين نقل البضائع الخطرة.

المبحث الأول

الاطار المفاهيمي لتامين نقل البضائع الخطرة

يعد عقد نقل البضائع الخطرة من العقود المهمة والتي حضت بأهمية كبيرة على الصعيد الوطني من خلال القواعد القانونية التي وضعتها الدول لهذه العقود اضافة الى الصعيد الدولي وتتجسد هذه الاهمية من خلال الاتفاقيات الدولية التي تم ابرامها بهذا الخصوص، وكذلك تبرز اهمية العقد في الخصائص التي يتميز بها عن غيره.

ومن اجل التعرف على عقد نقل البضائع الخطرة سنقسم المبحث الى ثلاث مطالب وعلى النحو التالي:

المطلب الأول : تعريف و خصائص نقل البضائع الخطرة.

المطلب الثاني : اطراف نقل البضائع الخطرة.

المطلب الثالث : اهمية التامين في نقل البضائع الخطرة.

المطلب الأول

تعريف و خصائص نقل البضائع الخطرة

يعد عقد نقل البضائع الخطرة من العقود التي اختلفت بخصوصها التشريعات وعليه قمنا بتقسيم المطلب الى فرعين وعلى النحو الآتي :_

الفرع الأول

تعريف نقل البضائع الخطرة

سوف نتطرق الى التعريف بنقل البضائع الخطرة وعلى النحو الاتي :-

اولا : التعريف الفقهي لنقل البضائع الخطرة

من شأن حصر البضائع الخطرة والتي تقسم بسبب نوعها وطبيعتها قد تؤدي الى تعريض ارواح الاشخاص الى خطر البيئة واستبعاد العديد من البضائع التي لا تتمتع بحسب طبيعتها او نوعها بالخطر بالرغم من هذه البضائع من الممكن ان يتولد عنها خطرا أكبر من البضائع الخطرة وبالتالي اتجه الفقه في تحديد البضائع الخطرة الى انه يجب الاستناد الى الموقف ذاته وليس لطبيعة المادة وبالتالي اذا تسببت هذه البضائع في تأخير النقل او خضوع البضاعة للحجز او اصدار أوامر قضائية بوضع اليد على البضائع فأن من شأن ذلك ان يجعل البضائع خطرة من الناحية القانونية ومن ثم تكون متساوية من حيث الدرجة مع البضائع الخطرة وذهب البعض الى ان البضائع الاقل خطورة هي البضائع الأكثر خطورة من غيرها

وذلك لان في البضائع شديدة الخطورة يتم تقدير الخطر واتخاذ كافة الإجراءات والاحتياطات اللازمة عند نقلها او شحنها . ومما تقدم لا يتصور تحديد البضائع الخطرة بشكل قطعي فهي متطورة بقدر التطور العلمي والتكنولوجي فقد يكشف التطور العلمي عن مواد كانت في السابق غير خطرة وأصبحت خطرة فيما بعد يمكننا تعريف البضائع الخطرة على انها المواد التي تسبب اضرارا بحياة الاشخاص او البيئة او الممتلكات سواء كان بسبب طبيعة هذه المواد أو لأي سبب آخر.

ثانيا: التعريف التشريعي لنقل البضائع الخطرة

عرف المشرع العراقي البضائع الخطرة بموجب الفقرة الثالثة عشر من قانون حماية وتحسين البيئة رقم (٢٧) لسنة ٢٠٠٩ التي تضر بصحة الانسان عند اساءة استخدامها او تؤثر تأثيرا ضارا في البيئة مثل العوامل الممرضة او المواد السامة او قابلة للانفجار او الاشتعال او ذات اشعاعات المؤينة او ممغنطة.

اما **قانون سلطنة عمان** رقم (١١٤) لسنة ٢٠٠١ بأصدار قانون حماية البيئة ومكافحة التلوث فقد عرف المواد الخطرة اي مادة صلبة او سائلة او غازية او مشعة قد تؤدي الى اضرار على صحة الانسان والبيئة والممتلكات

اما **المشرع الامارات** لم يعرف في قانون التجاري البحري البضائع الخطرة ولكنه تطرق الى حالة شحنها الا ان بعض الهيئات منها موانئ دبي العالمية قد عرفت البضائع بانها اي مكون او مادة تم تعريفها او الاشارة اليها او تصنيفها على انها مادة خطرة بموجب قانون الصحة والسلامة الصادر عن مؤسسة الموانئ والجمارك والمنطقة الحرة والمتضمنة المواد المذكورة في المدونة البحرية للبضائع الخطرة واي مواد كيميائية او مكونات اكسيد الكاربون واي مواد هيدروكاربونية او بترولية او منتجات او نفايات بترولية واي منتجات ناتجة عن عملية استقلاب او تفاعل او تفكك كيميائي او اي مشتقات من اي من المواد المذكورة اعلاه او اي مادة او نفايات كيميائية اخرى والمصنفة او التي تم تصنيفها بناء على اسس المسؤولية بموجب قوانين البيئة.

اما **القانون القطري** تطرق المرسوم للقانون رقم (٣٠) لسنة ٢٠٠٢ بأصدار قانون حماية البيئة فعرف بالمادة الأولى منه المواد الخطرة بأنها المواد الصلبة او السائلة او الغازية ذات الخواص الخطرة التي تضر الأنسان أو الحيوان او النبات او الهواء او تؤثر تأثيرا ضارا على البيئة.

الفرع الثاني

خصائص نقل البضائع الخطرة

عقد النقل للبضائع هو اتفاق يتم بين البائع والمشتري أو الشركة الناقلة، يُنظم نقل البضائع من مكان إلى آخر بواسطة وسيلة نقل معينة، سواء كانت برية بحرية جوية، أو سكك حديدية ، ويحدد العقد البيانات الخاصة بالبائع والمشتري، والتفاصيل الدقيقة عن البضاعة من حيث الكمية والوزن والحجم وأية متطلبات خاصة للتعبئة والتغليف ، ويتضمن العقد تكلفة النقل ورسوم الشحن والتخليص الجمركي.

عرف المشرع العراقي عقد النقل في المادة (٥) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ على انه (اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص او شيء من مكان الى آخر لقاء أجر معين) [١].

وتسري احكام هذا القانون على جميع صور النقل بحريا و جويا وبريا بغض النظر عن صفة الناقل على ان تراعى عند تطبيقه احكام الاتفاقيات الدولية التي تكون العراق طرفا فيها[٢] .

ويمتاز عقد النقل بالخصائص الاتية :

أ. عقد النقل عقد رضائي حيث يكفي لانعقاده ارتباط الإيجاب بالقبول وتطابقهما، وغالباً ما يكون الإيجاب في عقد النقل عاماً موجهاً للجمهور، وينعقد العقد بقبول الراكب أو المرسل ومن ثم فإن عقد النقل أشبه بعقد إذعان عندما يكون النقل للقطاع العام ؛ لأن شروطه لا تكون محل نقاش وتمحيص، وإنما يضع الناقل شروطه مسبقاً، ويقتصر القبول على التسليم بهذه الشروط.

ب. عقد النقل عقد ملزم للجانبين حيث يرتب التزامات متبادلة على عاتق الطرفين معاً.

ج. عقد النقل من عقود المعاوضة حيث لا ينعقد العمل إلا إذا كان بمقابل أجر . ولا يشترط فيه أن يكون ج الأجر نقداً، وإنما قد يكون الأجر خدمة قدمت لحساب الناقل. أما إذا كان النقل دون أي أجر، فإنه يعد نقلاً مجانياً لا تطبق عليه أحكام عقد النقل، وإنما تطبق بشأنه أحكام المسؤولية التقصيرية.

د. عقد النقل من حيث المبدأ ذو صفة تجارية فهو يعد عملاً تجارياً فيما يخص الناقل ويعد عملاً تجارياً فيما يخص المرسل أيضاً إذا كان تاجراً ، وتعاقد لحاجات تجارته،

---

(١) المادة ((٥) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣

(٢)د . علاء حسين علي ، محاضرات في مفهوم عقد النقل وابرامه ، القانون التجاري ، محاضرة منشورة على الانترنت ، كلية القانون والعلوم السياسية قسم القانون ، جامعة ميسان ، ، ص ٤

https://uomisan.edu.iq/law/ar/wp-content/uploads/٠٩/٢٠٢١/%D٨AA%D٨B٩D٨B١D٨٩A%D-٨١٩

أو إذا كان وكيلاً بالعمولة للنقل ، أما إذا لم يكن المرسل تاجراً فيعد النقل فيما يخصه عملاً مدنياً ، وكذلك الحال فيما يتعلق بنقل الأشخاص[١].

كما ونصت المادة (٦٢) من قانون النقل رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ في الفقرتين (اولا وثانيا) على

اولا- على المرسل ان يضع علامات على الشيء الخطر تدل على خطورته وفقا للقواعد الصادرة عن المنظمات والاتحادات والجهات الاخرى المتخصصة وان يخبر الناقل عند تسليمه له بطبيعته الخطرة وبالاحتياطات الواجب اتخاذها عند الاقتضاء، وبخلافه يكون المرسل مسؤولا عن الضرر الناجم عن ذلك الا اذا اثبت ان الناقل لم يتخذ الاجراءات الاقتضاء مع علمه بخطورة الشيء .

ثانيا - للناقل عند اكتشافه خطورة الشيء دون علم مسبق ان يقوم بدفع الخطر او انزال الشيء من الواسطة وأتلافه ولا يلزم باي تعويض [٢].

وجاء في المادة (١٠٢) من نفس القانون على ان يعتبر الناقل على علم بأن الشيء من المواد الخطيرة اذا تضمنت وثيقة النقل ما يفيد ذلك وبخلافه على المرسل اثبات علم النقل بخطورة الشيء[٣].

اما في المادة (١٢٠) من القانون اعلاه فقد نصت على اذا كان الشيء من المواد الخطرة والقابلة للتلف فعلى الناقل اخطار المرسل اليه بوصول الشيء واعداده للتسليم في الحال. اما الاشياء الأخرى فيعلن الناقل عن وصولها وتسليمها خلال مدة خمسة عشر يوما في المحل المعد للإعلان عن الاشياء الواصلة اضافة الى اخطار المرسل اليه بالطرق المعتادة [٤].

اما موقف القوانين المقارنة فقد عرف قانون التجارة القطري الصادر بالقانون رقم ٢٧ لسنة ٢٠٠٦ عقد النقل بأنه ((عقد النقل هو العقد الذي يلتزم بموجبه الناقل بنقل أشياء أو أشخاص من مكان إلى مكان آخر معين مقابل أجر معلوم)) [٥] .

وبات عقد النقل أشبه بعقد الإذعان، إذ يستقل الناقل بطباعة شروط عقد النقل في وثيقة غير قابلة للتعديل مفروضة على المرسل أو الشاحن أو الراكب الذي ليس له خيار غير القبول أو

---

(1)https://uomisan.edu.iq/law/ar/wp-content/uploads/٠٩/٢٠٢١/%D٨AA%D٨B٩D٨B١D٨٩A%D٨١٩-

(٢) الفقرة (اولا وثانيا) من المادة (٦٢) من قانون النقل رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣
(٣) المادة (١٠٢) من قانون النقل رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣
(٤) المادة (١٢٠) من قانون النقل رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣
(٥) قانون التجارة القطري رقم (٢٧) لعام ٢٠٠٦

الـرفض. وعقـد النقـل مـن العقـود الملزمـة للجـانبين، حيـث إنهـا تفـرض التزامـات متبادلـة علـى طرفيهـا، وهـو مـن عقـود المعاوضـة، إذ يلتـزم الناقـل بنقـل البضـاعة أو الأشـخاص إلـى المكـان المتفـق عليـه ويلتـزم المرسـل أو الراكـب بـدفع أجـرة النقـل، والجـدير بالـذكر أن النقـل إذا تـم دون أجـرة بصـفة مجانيـة، فـإن النقـل لا يخضـع لأحكـام العقـد وإنمـا لأحكـام المسـؤولية التقصـيرية ويتميـز عقـد النقـل بالصـفة التجاريـة إذا تـم علـى سـبيل الاحتـراف، وجـرى نـص المـادة (٥) ف ١١ مـن قـانون التجـارة القطـري علـى أن تعـد أعمـالا تجاريـة الأعمـال الآتيـة إذا تمـت علـى وجـه الاحتراف – ١١ النقل برا وبحرا وجوا [١].

امـا موقـف المشـرع القـانوني فـي سـلطنة عمـان فقـد عـرف المشـرع البضـائع الخطـرة فـي نـص المـادة (الاولـى) مـن القـانون البحـري الصـادر بالمرسـوم السـلطاني رقـم ٣٥ / ٨١ علـى انهـا أي مـادة صـلبة او سـائله او غازيـة او مشـعة قـد تـؤدي الـى اضـرار الصـحة العامـة والبيئـة والممتلكـات [٢] .

ان مـن خصـائص عقـد النقـل الالتـزام حيـث يلتـزم الناقـل بإصـدار وثيقـة نقـل تتضـمن البيانـات التـي تبينهـا اللائحـة مـا لـم تكـن طبيعـة النقـل تقتضـي عـدم إصـدار وثيقـة نقـل أو يتفـق الطرفـان علـى خـلاف ذلـك، وتعـد وثيقـة النقـل دلـيلا علـى انتقـال المسـؤولية إلـى الناقـل، ويجـوز إثبـات عكـس مـا ورد فيها بكافة طرق الإثبات [٣] .

اما إذا كـان للناقـل امتيـاز علـى نـوع معـين مـن النقـل، أو النقـل علـى خطـوط معينـة، التـزم بقبـول كـل مـا يقـدم إليـه مـن طلبـات إلا إذا كـان الطلـب مخالفـا للشـروط المقـررة للنقـل، أو إذا كـان يتعـذر علـى الناقل تنفيذه، لأسباب خارجة عن إرادته[٤]

يجـوز للناقـل فحـص البضـائع المطلـوب نقلهـا، للتحقـق مـن حالتهـا، ومـن صـحة البيانـات المقدمـة إليـه مـن المرسـل، وإذا تبـين مـن الفحـص أن حالـة البضـائع لا تسـمح بنقلهـا دون تعرضـها لضـرر، جـاز للناقـل الامتنـاع عـن النقـل، مـا لـم يقـر المرسـل كتابـة بعلمـه بحالـة البضـائع ورضـائه بالنقـل، ويتحمل الناقل مصروفات الفحص ما لم يتفق على غير ذلك [٥] .

---

(١) المحامي احمد بن محمد ال ثاني ، مقالة بعنوان خصائص عقد النقل ، مجلة لوسيل ، تاريخ النشر ، ٢٠٢١ ، تاريخ الزيارة ، ٢١/ ٩ / ٢٠٢٤

(٢) المادة (الأولى) من القانون البحري الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٣٥ / ٨١

(٣) المادة (التاسعة) من القانون البحري الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٣٥ / ٨١

(٤) المادة (١٠) من القانون البحري الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٣٥ / ٨١

(٥) المادة (٢٦) من قانون التجارة الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٥٥ / ٩٠

اما في القانون الاماراتي فأن قانون المعاملات التجارية رقم (١٨) لسنة ١٩٩٣ فقد نص في المادة (٢٧٢) على ان عقد النقل عقد يلتزم الناقل بمقتضاه مقابل أجر بأن يقوم بوسائطه الخاصة بنقل شخص أو شيء من مكان إلى آخر [١].

اما المادة (٢٧٣) فقد نصت على ان عدا النقل البحري تسري الأحكام المنصوص عليها في هذا الباب على جميع أنواع النقل أياً كانت صفة الناقل مع مراعاة الأحكام التي تنص عليها القوانين الخاصة بشأن بعض أنواع النقل وأحكام اتفاقيات النقل الدولية المعمول بها في الدولة.

ونصت المادة (٢٧٤) تسري الأحكام المنصوص عليها في هذا الباب على النقل ولو اقترنت به عمليات من طبيعة أخرى ما لم تكن هذه العمليات هي الغرض الرئيسي من التعاقد.

اما المادة (٢٧٥) من القانون المذكور اعلاه تطرقت على بعض من خصائص نقل البضائع والاشياء والاشخاص حيث نصت على ما يلي: -

١. يتم عقد النقل وعقد الوكالة بالعمولة للنقل بمجرد اقتران الإيجاب بالقبول إلا إذا اتفق الطرفان على تأخيره إلى وقت التسليم ويجوز إثبات العقد بكل طرق الإثبات.
٢. ويعتبر تسلم الناقل للشيء محل النقل قبولاً منه للإيجاب الصادر من المرسل.
٣. ويعتبر صعود الراكب إلى واسطة النقل قبولاً للإيجاب الصادر من الناقل ما لم يثبت أن لية الراكب لم نتجه إلى إبرام عقد النقل [٢].

---

(١) المادة ٢٧٢ من قانون المعاملات التجارية الاماراتي رقم ١٨ لسنة ١٩٩٣
(٢) المواد رقم (٢٧٢ ، ٢٧٣ ، ٢٧٤ ، ٢٧٥) من قانون المعاملات التجارية الاماراتي رقم (١٨) لسنة ١٩٩٣

المطلب الثاني

أطراف نقل البضائع الخطرة

يقصد بأطراف النقل هم اشخاص العقد ، ويتم العقد بشكل عام بين طرفين هما الناقل والمرسل في عقد نقل البضائع ، وقد يزيدون ويدخل في هذه العلاقة العقدية الثنائية طرف آخر ويطلق عليه المرسل إليه ، وعلية تم تقسيم المطلب على النحو الاتي:-

الفرع الاول

المرسل(الشاحن) (*)

هو احد اطراف نقل البضائع الخطرة ،أي هو الشخص الذي يرسل البضائع ويرغب في نقلها من مكان الى آخر . ويعرف أحياناً بالشاحن هو كل شخص طبيعي أو اعتباري يبرم عقد النقل مع الناقل[٢] . ويكون ملتزماً تجاه اطراف العقد أياً ما كان نوع البضائع، سواء في النقل الجوي او النقل البحري او البري .

عندما يكون المرسل هو نفسه الذي يستلم البضاعة أو من ينوب عنه نتيجة اتحاد شخص المرسل والمرسل إليه كما لو ارسلت شركة تنتج بضاعة معينة لفرع تابع لها في مكان آخر ، أو المرسل أرسل الشيء محل النقل لنفسه، فهذا جزء من العقد على اعتبار ان المرسل او من ينوب عنه طرف من اطراف العقد فهنا لا تثور ادنى صعوبة[٣].

(*)وعليه سوف نتطرق الى التزامات المرسل وحقوقه عند التعامل في إطار عقد نقل البضائع الخطرة وعلى النحو الاتي:_

اولاً: التزامات المرسل

١. **التزام المرسل بتسليم الشيء محل النقل وتقديم البيانات عنه وإعداده للنقل وإخبار الناقل بأن يستعد بالشكل المطلوب اذا تطلب النقل ودفع الأجرة والمصاريف للناقل، وإن التسليم يعد أول مرحلة من مراحل النقل ويتم هذا بمحل الناقل إلا اذا تم الاتفاق على غير ذلك [١] . وينصب واجب التسليم على تسليم حيازة البضاعة الى الناقل مع بقاء المرسل مسيطراً ومحتفظاً بها [١] . على المرسل ان يقوم بتقديم بيانات بنوع الشيء محل النقل ووزنه وحجمه وكيفية عملية التحزيم واعداد الطرود المثبتة واسم المرسل إليه وعنوانه[١]**
٢. **التزام المرسل ان يقوم بتسليم الوثائق الضرورية الى الناقل لكي يتم تنفيذ النقل وهي الموافقات الإدارية والمستندات التي تسهل عملية النقل، ويكون الناقل مسؤول عند ضياع تلك الوثائق او أهمال استعمالها [١].**
٣. **على المرسل ان يقوم بعد البضاعة للنقل من ناحية تغليف البضاعة وتعبئتها او حزمها لغرض نقلها لكي يتم تجنب التلف والهلاك ، ويراعي الطريقة المقررة في شروط العقد لحزم البضاعة، واذا حدث ضرر بسبب عيب في التغليف او الحزم فإنه يكون مسؤولاً عن الضرر ، وان كان النقل يتطلب استعداد خاص يجب على المرسل ان يخطر الناقل قبل التسلم . ويلزم بإرفاق شهادة تثبت أنه قد قام بتغليف البضاعة وتعبئتها وضع العلامات بطريقة صالحة للنقل [١] . وايضاً يتم الالتزام بدفع الأجرة والمصروفات المتطلبة للناقل مالم يتفق ان يتحملها المرسل إليه بعد إيصال البضاعة [١] .**

ثانياً: حقوق المرسل

ان من حقوق المرسل توجيه الشيء محل النقل في حيازة الناقل في فترة بقائه، وبإصدار أوامره إليه سواء بعدم المباشرة بالنقل او اعادة الشيء إليه أو توجيهه الى غير المرسل إليه الأصلي او مكان آخر وغيرها من التعليمات على أن يقوم المرسل بدفع أجرة ماترتب من مصاريف وتعويض الناقل من ضرر التعليمات الجديدة [١] . وحق المرسل ان يطلب من الناقل صورة من وثيقة النقل [١] ، وهي وسيلة إثبات العقد على تسلم الناقل للشيء محل النقل فهي سند ملكية الشيء محل النقل ، واذا لم تحرر الوثيقة للمرسل فعليه طلب وصلاً موقعاً من الناقل بتسلم الشيء محل النقل.

(٢) المادة (١) من لائحة نقل البضائع الخطرة في الموانئ والسفن العمانية الصادرة بموجب قرار وزارة النقل والاتصالات رقم ١٠١ لسنة ٢٠١٩.

(٣) د باسم محمد صالح، القانون التجاري (النظرية العامة - التاجر - العقود التجارية - العمليات المصرفية - القطاع الاشتراكي) ، المكتبة القانونية، بغداد، دون طبعة، ج ١، دون سنة نشر، ص١٨٢.

أما أذا كان المرسل اليه شخصاً أخر أي من الغير، فالمرسل إليه ليس وكيلاً عن المرسل لكي يتسلم البضاعة، وإنما له حق مباشر يستطيع بمقتضاه أن يطالب الناقل بالتسليم باسمه الخاص، والصعوبة تظهر من خلال الخلاف الذي يثور بصدد ماهية الاساس القانوني لهذا الحق [١].

الفرع الثاني

الناقل (*)

الناقل هو الشخص المعنوي الذي يقوم بنقل البضائع غالباً ما يكون شركة تتولى عملية نقل الشيء محل النقل من مكان الى آخر والناقل هو الذي يقوم بنقل الشيء بواسطته الخاصة مقابل أجر [٢]. سواء كان هذا النقل محلي او خارجي ، قد تكون مواد متفجرة او مواد غازية او مواد صلبة قابلة للاشتعال والتي يقوم المرسل بإخبار الناقل بها وضرورة وضع العلامات الدالة على ذلك وفقا للقواعد الصادرة عن المنظمات والاتحادات وغيرها [٣]. ويحق للناقل عند اكتشاف تلك الخطورة دون علم مسبق ان يقوم بدفع الخطر أو إنزاله من الواسطة أو إتلافه ولا يلزم بالتعويض [٤]. ومتى وجهت التعليمات الى الناقل ممن له الحق في إصدارها وبصورة قانونية فلا يجوز للناقل الامتناع عن تنفيذها ، ألا اذا كانت مخالفة لشروط النقل او تعذر عليه تنفيذها لسبب مشروع [٥].

---

(١) د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار أم القرى الجلاء بالمنصورة، بدون سنة طبع، ص٢٧٠.
(٢) المادة (٢٧٢) من قانون المعاملات التجارية الاماراتي رقم ١٨ لسنة ١٩٩٣.
(٣) المادة ٦٢ (اولا) من قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.
(٤) المادة (٦٢ (ثانيا) من قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.

(*) وسوف نسلط الضوء على التزامات وحقوق الناقل وعلى النحو الاتي:-

اولاً: التزامات الناقل

١. تسلم البضاعة: يعد اول التزام يقوم به الناقل أن يستلم البضاعة محل النقل ، ولابد من التأكد من صلاحية البضاعة للنقل ويتم من خلال فحصها وللناقل التأكد من حالة البضاعة محل النقل ومدى صحة البيانات التي قدمت من قبل المرسل [٤] . واذا اقتضى الفحص يقوم الناقل بفض الأغلفة ويجب إخبار المرسل بذلك الفحص ليتمكن من التواجد في موعد معين.
٢. شحن البضاعة : الشحن هو تحميل البضاعة على وسائط النقل اي وضعها في الاماكن المعدة في وسائط النقل تحضيراً لنقلها . وتتضمن تلك العملية رص البضاعة بالشكل المطلوب وتستيف البضاعة وترتيبها على نحو معين داخل واسطة النقل لعدم تضرر البضاعة او وسائط النقل [٤].
٣. نقل البضاعة : يجب على الناقل أن يقوم بنقل البضائع بالصيغة المطلوبة التي تم الاتفاق عليها، مع مراعاة الطريق المتفق عليه والوقت اللازم للنقل ووسائط النقل الت تستعمل بالنقل، ويجب ان تكون تلك الوسائط صالحة للنقل [٤] .
٤. المحافظة على البضاعة : يكون التزام الناقل بالمحافظة على البضاعة في الوقت الذي تكون تحت سيطرته لحين إيصالها للمكان المحدد. وان هذا يدل على بذل الناقل العناية اللازمة لسلامة البضاعة [٤].
٥. التفريغ: هو إخراج البضاعة من واسطة النقل حتى يتم تسليمها . ولا مانع من تولي المرسل إليه تفريغ البضاعة وعندها يكون مسؤولاً عنها من الاضرار اثناء عملية التفريغ[٤]
٦. تسليم البضاعة: هي العملية التي ينتهي بها عقد النقل ، وتقع هذه العملية على عاتق الناقل وحده. تعني وضع البضاعة تحت يد المرسل او المرسل إليه) أي تسليم (فعلي كاملة وسليمة كما كانت عند عملية تسلم البضاعة [٤] ، ويقتضي من الناقل أخبار المرسل إليه بوصول البضاعة.

ثانياً: حقوق الناقل

بجانب الالتزامات فإن للناقل حقوق وهي إجرة فحص البضاعة للتحق من مدى صلاحية البضاعة للنقل ، وتدقيق صحة البيانات التي تقدم من قبل المرسل وأجرة النقل بالأصل هي التزام المرسل بدفع الأجرة ويكون الوفاء بها عند تسليم البضاعة وقد يكون المرسل إليه هو الملتزم بأجرة النقل ويكون الوفاء بها عند وصول البضاعة ، وللناقل ضمان خاص في حبس البضاعة لكي يستوفي أجرة النقل ، وكذلك له حق امتياز على ثمن البضاعة وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل[4].

(٥) المادة ٣٧ من قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣

اما على صعيد النقل الجوي ، فعلى الناقل ترتيب البضائع الخطرة في الطائرة بطريقة تمنع حدوث أي تفاعل بينها ، ويعتبر ذلك من الاجراءات المهمة التي يجب على الناقل الجوي مراعاتها ، وعند الاخلال في ذلك من قبل الناقل الجوي يؤدي إلى ظهور الخطورة الكامنة في تلك المواد نتيجة تفاعلها بسبب عدم ترتيبها ورصها بطريقة تحفظها من التفاعل فيما بينها هذه الخطورة تحتاج الى مدد طويلة حتى تبرز وبالتالي يتحقق الضرر المستقبلي فأحدهم احتمالي غير موجب للتعويض والأخر متحقق غير احتمالي يكون موجب للتعويض [١]، لمنع وقوع الضرر حتى يتمكن من التخلص من هذه المسؤولية لابد اتخاذ الحيطة الكافية [٢]. وفي هذا الفرع سيخصص لشرح التزامات الناقل وحقوقه عند التعامل في إطار عقد نقل البضائع الخطرة.

الفرع الثالث

المرسل إليه (*)

المرسل إليه الشخص الذي تنقل إليه البضائع، أو الجهة الذي يتم توجيه الشحنة إليها من قبل المرسل. عادةً ما يكون المرسل إليه هو المالك النهائي للبضاعة أو المسؤول عند وصولها إلى وجهتها النهائية. وهو شخص ثالث يتأثر بذلك العقد بالذهاب الى عقد النقل الجوي في نقل المواد الخطرة أنموذجاً ، يتبين ان هذا النوع من العقود يكون بين طرفين هما الناقل الجوي والمرسل الشاحن الا ان هذا العقد له خصوصية تميزه عن باقي العقود وهذه الخصوصية تتمثل بوجود شخص ثالث يتأثر بهذا العقد ، وهذا مخالف للمبادئ العامة اذ ان العقد لا يرتب التزاما في ذمة الغير ولكن يجوز له ان يكسب حقا ان وضع المصالح في عقود نقل البضائع يقتضي الخروج على هذه المبادئ ، باعتبار ان العقد يبرم بين الناقل والمرسل ، الا ان المقصود به منفعة المرسل اليه ، فألزم ان يتمكن هذا الاخير من الاستفادة من الحقوق المتولدة عن العقد ، في مقابل تحمل الالتزامات الناجمة عنه [٣].

---

(١) أسماء محمد الموسوي، مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة كربلاء كلية القانون، ص ٣٥

(٢) المادة (٢٣١) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١.

(*) وللتعمق اكثر لابد من التطرق لالتزامات وحقوق المرسل اليه وهي على النحو الاتي:-

اولاً : التزامات المرسل إليه

ان المرسل إليه يكون المستفيد من عقد النقل ولا يعتبر طرفاً في العقد ومع ذلك يكتسب حقوقاً في مواجهة الناقل ويتحمل التزامات وان الفقه اكد ان المرسل إليه من اشخاص العقد يكتسب حقوق ويتحمل التزامات تجاه طرفي العقد [3] . ولا يثبت له الحق إلا عند وصول البضاعة ، اما الالتزامات لا تترتب عليه إلا من لحظة إظهار رغبته في تمسكه بالعقد . وأن التزامات المرسل إليه تكمن في تسلم البضاعة عند وصولها بالميعاد المعين من قبل ناقل البضاعة ، وان الاشكاليات التي تثور هنا عند أمتناع المرسل إليه عن تسلم البضاعة بعد وصولها فهنا يلتزم المرسل إليه بمصاريف خزن البضاعة في المحافظة عليها من التلف والهلاك ، وان الناقل له حق في نقل البضاعة لمحل المرسل إليه في حال مضت مدة ميعاد التسليم مقابل أجرة إضافية يتحملها المرسل إليه .

ثانياً: حقوق المرسل إليه

إن قانون المعاملات المدنية الاماراتي والقانون المدني العراقي والاتفاقيات والمعاهدات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي عن نقل البضائع الاعتيادية جاءت خالية من أية اشارة الى المركز القانوني للمرسل إليه عن نقل البضائع الاعتيادية ، ولكن لما كان عقد النقل الجوي خالياً من أي اشارة أو بند من بنوده يميز بين نقل البضائع الاعتيادية او الخطرة إذ إن عقد النقل الجوي جاء مطلقاً . وفي هذا الفرع سيخصص لشرح التزامات المرسل إليه وحقوقه عند التعامل في إطار عقد نقل البضائع الخطرة.

الفرع الرابع

أهمية التأمين

سوف نوضح أهمية التأمين بشكل عام، وما هي الأهمية التي يحظى بها التأمين في عقد نقل البضائع الخطرة على وجه الخصوص وذلك على النحو الآتي:

اولاً: اهمية التأمين بشكل عام:-

أن التأمين له ادوار متعددة تتمثل في المردود الايجابي لهذه العملية، أي عملية التأمين، ليس فقط لشخص المؤمن له او المستفيد بل على مستوى المجتمع بكامله، وتتضح هذه الاهمية جليا في الوظائف التي يؤديها التأمين وهي تتمثل بالاتي :

١. التأمين يبعث الأمان في نفوس المستأمنين: أن كلمة التأمين مشتقة من كلمة الأمان، وبالتالي فالتامين يكفل الأمان للمستأمنين ويبث الطمأنينة في نفوسهم حيث يؤمن الفرد ضد ما يتعرض له من أخطار تؤثر في شخصه أو ماله مما يؤثر بدوره في قدرته الإنتاجية حيث يكفل للمستأمن المناخ الحسن والجو المناسب للعمل باطمئنان وزيادة الإنتاج [١].
٢. التأمين أداة تكوين لرؤوس الأموال : التأمين وسيلة فعالة في خلق رؤوس أموال مهمة. فتراكم أقساط التأمين يسمح للمؤمن له بالحصول في نهاية مدة التأمين على رأس مال يعتد به ولم يكن في وسعه ادخاره لولا إجراءه للتأمين ومرد ذلك يعود إلى احتمالية استهلاك المؤمن له نفسه لتلك الأقساط نتيجة لاحتياجاته المختلفة [٢] .

ان المرسل إليه له حق بطلب فحص البضاعة للاطمنان على البضاعة من العيوب قبل استلام البضاعة[3]. وعند عدم السماح له بفحص البضاعة فإن للمرسل إليه له الحق في رفض استلام البضاعة، وعند السماح له بالفحص على المرسل إليه ان يثبت تحفظه اذا وجد البضاعة تالفه او هالكة وعليه ان يشعر الناقل بالتدوين كتابتاً ويعتبر عدم قيامه بذلك قرينة باستلام البضاعة بحالة جيدة وسليمة ومطابقة للبيانات التي ذكرت بوثيقة النقل [3]. وان من التزامات المرسل إليه أداء أجرة النقل والمصروفات المستحقة للناقل.

(٣) ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، ١٩٦٦، ص ٢٢٩.

(١) سالم رشدي سيد، التأمين المبادئ والأسس والنظريات، عمان، دار الراية للنشر والتوزيع، ٢٠١٥م، ص٣٦ .

(٢) د. باسم محمد صالح مصدر سابق، ص ٢٤٧-٢٤٨

٣. التـأمين اداة ائتمـان : لوثيقـة التـأمين قيمـة ماديـة وثمـن معـين يـرتبط بمبلـغ التـأمين المقـرر فـي وثيقـة التـأمين وبالشـيء المـؤمن عليـه وعلـى أسـاس هـذه القيمـة يسـتطيع المـؤمن لـه الحصـول علـى القـروض أو المبـالغ التـي قـد يكـون بحاجـة إليهـا لأغراضـه ويـتم ذلـك عـن طريـق رهـن الوثيقـة لـدى الغيـر أو لـدى شـركة التـأمين نفسـها. يجـد الـدائنون حاليـا فـي التـأمين صـورة فعالـة للائتمـان إذ يلجـأ الـدائن إلـى تـأمين الـديون التـي لـه قبـل الغيـر إمـا بتأمين كفالة الوفاء به أو التأمين من إعسار المدين[١] .

ثانياً: أهمية التأمين في عقد نقل البضائع الخطرة :-

بالإضـافة الـى الوظـائف المتقدمـة يلعـب التـأمين فـي عقـد نقـل البضـائع الخطـرة دورا حاسـما فـي حمايـة جميـع الأطـراف المعنيـة مـن المخـاطر المحتملـة التـي قـد تنشـأ خـلال عمليـات النقـل . وهـو مـا سوف نوضحه في الاتي:

١. تتخـذ كـل دولـة طـرف الخطـوات المناسـبة، فـي أطـار قانونهـا الـوطني وبمـا يتماشـى مـع القـانون الـدولي، لكـي تكفـل بالقـدر الممكـن عمليـا، اثنـاء النقـل النـووي الـدولي تـوفير الحمايـة علـى جميـع المسـتويات وايضـا علـى مـتن سـفينة أو طـائرة خاضـعة لولايتهـا مـا دامـت تلـك السفينة أو الطائرة تضطلع بعملية النقل من تلك الدولة أو اليها[٢] .
٢. يجـب أن تكـون عمليـات النقـل البـري الـدولي للمـواد الخطـرة مغطـاة بوثيقـة تـأمين مـن بدايـة الرحلـة حتـى نهايتهـا، وهـذا الموقـف تبنـاه التشـريع القطـري [٣]. امـا التشـريع العراقـي والقـوانين المقارنـة الاخـرى فأنهـا لـم تشـر الـى ذلـك، وحسـنا فعـل المشـرع القطـري بـإيراد هذا النص لما له من اهمية بالغة في نقل البضائع الخطرة .
٣. التخفيـف مـن المسـؤولية القانونيـة : فـي حـال وقـوع حـادث يتسـبب فـي ضـرر للأشـخاص أو الممتلكـات، قـد تواجـه الشـركة الناقلـة مسـؤوليات قانونيـة جسـيمة. وجـود التـأمين يقلـل من هذه المسؤوليات بتغطية تكاليف التعويضات والمطالبات القانونية[٤].
٤. التعامـل مـع الأضـرار البيئيـة وحمايـة العـاملين فيهـا والمجتمـع: بعـض البضـائع الخطـرة قـد تسـبب أضـرارا بيئيـة كبيـرة فـي حـال تسـربها أو انتشـارها . التـأمين يغطـي تكـاليف تنظيـف البيئة وإصلاح الأضرار الناتجة عن مثل هذه الحوادث[٥].

---

(١) د. باسم محمد صالح المصدر نفسه، ص ٢٤٨ .
(٢) المادة (٣) أتفاقيه الحماية المادية للمواد النووية، ١٩٧٩
(٣) المادة (١٣) من القانون القطري رقم (٩) لسنة ٢٠١٩م ، بشأن النقل البري للمواد الخطرة .
(٤) المادة (٢١١)، من القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١م .
(٥) المادة (٣ / ثالثا)، قانون الهيأة الوطنية للرقابة النووية والاشعاعية والكيميائية والبايولوجية العراقي رقم (١) لسنة، ٢٠٢٤م.

٥. تأمين الرقابة على الاستخدامات السلمية للطاقة الذرية والأشعة المؤينة والمواد الكيميائية والبيولوجية ومعالجة النفايات المشعة، ومنع الاستخدامات غير السلمية لها [١].

المبحث الثاني

الاحكام القانونية لتأمين نقل البضائع الخطرة

يُعد تصنيف البضائع الخطرة جزءًا حيويًا في منظومة السلامة الدولية خاصة مع إزدياد حجم التبادل التجاري العالمي والنقل المستمر سواء أكان برا أو بحرًا أو جوا لهذه البضائع والتي تعرف بأنها المواد أو المنتجات التي تمتلك خصائص تجعلها تشكل تهديداً محتملاً على السلامة العامة أو البيئة أو الممتلكات إذ تتضمن مواداً كيميائية أو غازات أو سوائل قابلة للاشتعال أو مواد مشعة أو أخرى تآكلية وسامة الأمر الذي يتطلب معاملة خاصة معها لضمان سلامة الأفراد وعليه سوف نقسم المبحث الى ثلاث مطالب وعلى النحو الاتي:-

المطلب الأول

تصنيف البضائع الخطرة التي تستوجب التأمين

سنقسم هذا المطلب إلى فرعين نبين في الفرع الأول منه تصنيف البضائع الخطرة بموجب القوانين الوطنية المقارنة، أما الفرع الثاني فسيتم من خلاله بيان تصنيف البضائع الخطرة بموجب مدونة (IMDG)، وكما يلي:

الفرع الأول

تصنيف البضائع الخطرة بموجب القوانين الوطنية المقارنة(*)

إن أنواع وأصناف البضائع الخطرة كثيرة جداً ولا يمكن حصرها نتيجة للتطور العلمي والصناعي وعليه لابد من التطرق للأصناف الرئيسية للمواد الخطرة وعلى سبيل المثال وليس الحصر، وكما نبين موقف التشريعات من هذا التصنيف وعلى النحو التالي :

أولاً- المواد الذرية أو النووية بكافة أنواعها : يعرف الإشعاع النووي بأنه تلك الطاقة المتحركة الصادرة عن النواة والتي لها القدرة على اختراق الأجسام التي تعترض طريقها ،

---

(١) المادة (٣/ثانيا)، قانون الهيأة الوطنية للرقابة النووية والاشعاعية والكيميائية والبايولوجية العراقي رقم (١) لسنة، ٢٠٢٤م.

وتعتبر هذه المواد الأشد خطورة من بين أصناف المواد الخطرة، لذلك تُلزم اللوائح والتعليمات الدولية على المتعاملين بها والقائمين على نقلها إتباع الإرشادات والتعليمات الملائمة لها [١].

وعرف المشرع العراقي المواد النووية بموجب قانون الهيأة الوطنية للرقابة النووية والإشعاعية والكيميائية والبيولوجية رقم (١) لسنة ٢٠٢٤م إذ نصت المادة (١ف ٢٠) منه على " المواد النووية : المادة الانشطارية الخاصة بالبلوتونيوم (٢٣٩) واليورانيوم (٢٣٣) واليورانيوم المثرى بأحد النظيرين (٢٣٣) و (٢٣٥) واية مادة تحتوي على واحدة أو أكثر من هذه النظائر كذلك المادة المصدرية اليورانيوم المحتوي على مزيج النظائر الموجودة في الطبيعة واليورانيوم الفقير بالنظير (٢٣٥) والثوريوم واي مادة من المواد السابقة التي تكون بشكل معدن أو مزيج معادن أو مركب كيميائي أو مادة مركزة وأية مادة أخرى تحتوي على واحدة أو أكثر من المواد المذكورة [٢]. وهذا التعريف هو مقارب لما جاء في تعريف المشرع الاماراتي للمواد النووية في قانون الاستعمالات السلمية للطاقة النووية الاتحادي رقم (٦) لسنة ٢٠٠٩م [٣] . وكذلك التعريف الذي ورد في المرفق الأول من اتفاقية الحماية المادية للمواد النووية والمرافق النووية التي وقعت في العاصمة النمساوية فيينا سنة ١٩٧٩م والمعدلة لسنة ٢٠٠٥م وتُعنى بتحديد مستويات معينة من الحماية المادية اثناء النقل الدولي للمواد النووية [٤].

ثانياً - النفط الخام (البترول) ومشتقاته : إن هذا النوع لا يُعد من المواد الخطرة من حيث الأصل لكن من الممكن لهذه المواد أن تصبح ذات خطورة في حالة الإحتراق أو اذا ما تسرب من الحاويات التي تحمله أثناء عملية النقل وبالتالي يؤدي إلى حدوث كارثة بيئية خصوصاً اذا كان نقلها بحرًا مما يهدد البيئة والحياة البحرية [٥].

أما المشرع العماني فقد عرف النفط الخام بالمادة (١) من قانون النفط والغاز رقم (٨) لسنة ٢٠١١م بأنه " الهيدروكربون السائل سواء كان في حالته الطبيعية أو المكتسبة بالتكثيف

(*) وعرفت اللائحة التنفيذية لإدارة المواد الخطرة التي أصدرتها إتفاقية بازل الخاصة بالتحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود لعام ١٩٨٩م المواد الكيميائية الخطرة في المادة (١) بأنها هي المواد بحالاتها الغازية والسائلة والصلبة المشار إليها بقوائم الفئات الملحقة بهذه اللائحة بحالاتها والتي تتصف بفاعليتها أو سميتها أو قابليتها للانفجار أو لأحداث التأكل أو ذات خصائص أخرى يمكن أن ينجم عنها خطر على صحة الإنسان و البيئة سواء بمفردها أو عند اتصالها بمواد أخرى[١].

(١) د. علي سعيدان، الحماية القانونية للبيئة من التلوث بالمواد الخطرة، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر يوسف بن خدة، كلية الحقوق، ٢٠٠٧م، ص ٢٦ .

(٢) المادة (١) ف٢٠) من قانون الهيأة الوطنية للرقابة النووية والإشعاعية والكيميائية والبايلوجية رقم (١) لسنة ٢٠٢٤م..

(٣) المادة (١) من قانون الاستعمالات السلمية للطاقة النووية الاتحادي الاماراتي رقم (٦) لسنة ٢٠٠٩م .

(٤) أنظر نص المادة ألاولى من الإتفاقية النص الكامل للاتفاقية منشور على موقع الجامعة اللبنانية وعلى الرابط التالي : ://:77,42,251,200/http=iewAgreementPage.aspx?ID١٦ ، تمت الزيارة في ١٣/١٠/ ٢٠٢٤م الساعة السابعة مساءًا. ووجب التنبيه أن العراق اقر هذه الاتفاقية بموجب القانون رقم (١١١) لسنة ٢٠١٢م والمنشور في الوقائع العراقية بالعدد (٤٦٤٣) لسنة ٢٠٢١م. وأقرتها دولة قطر بموجب القانون رقم (١٢٣) لسنة ٢٠٠٤م ، وايضا أقرتها سلطنة عُمان بموجب القانون رقم (٢٢) لسنة ٢٠٢٢م.

(٥) عضيد مطشر ،رشيد خصوصية عقد نقل البضائع الخطرة) دراسة تحليلية مقارنة)، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة تكريت، العراق، ٢٠١٧م، ص ٣٢ – ٣٣.

أو بفصل الغاز الطبيعي [١]. في حين عرف قانون تداول المواد البترولية الإتحادي الإماراتي رقم (١٤) لسنة ٢٠١٧م المشتقات البترولية بالمادة (١) منه بأنها " المواد التي يتم استخراجها من النفط الخام وتشمل دونما حصر البنزين (الجازولين)، الكيروسين، زيت الغاز (الديزل)، زيت الوقود، زيوت الأساس، وزيوت التزييت المصنعة بأنواعها كزيوت المحركات، والزيوت الصناعية والشحوم، وكذلك القار (البيتومين)، والغاز البترولي المسال (المنزلي)، والوقود الحيوي[٢].

ثالثاً - المواد الكيميائية بأنواعها : تعتبر هذه المواد في صورتها الطبيعية ليست خطرة، ولكن من الممكن أن تكون خطرة في ظل ظروف خاصة أو في درجات حرارة معينة، لذلك توصي التعليمات والإرشادات الخاصة بالتعامل مع هذه الأنواع من المواد ونقلها وأنتاجها وتخزينها عن طريق وضعها بعبوات خاصة ومنفصلة عن بعضها البعض وفصل كل مادة عن الأخرى أثناء تغليفها مع مراعاة خزنها في ظل أجواء معينة بسبب تأثرها السريع بدرجات الحرارة وغيرها من العوامل التي يمكن أن تساعدها على التفاعل مع المركبات الأخرى[٣].

وعرفت المادة (١/ف٢٣) من قانون الهيأة الوطنية للرقابة النووية والكيميائية والبايلوجية العراقي رقم (١) لسنة ٢٠٢٤م المواد الكيميائية بأنها " هي المواد الواردة في الإتفاقيات والمعاهدات الدولية ذوات الصلة بمنع الإنتشار والتي يمكن من خلال مفعولها الكيميائي أن تحدث وفاة أو عجزًا مؤقتًا أو أضرارًا دائمة للإنسان او الحيوان بصرف النظر عن منشئها أو طريقة إنتاجها وما إذا كانت تنتج في مرافق أو ذخائر أو أي مكان آخر [٤]. كما وعرفها المشرع القطري في المادة الأولى من قانون الأسلحة الكيميائية رقم (١٦) لسنة ٢٠١٣م بأنها " مواد مدرجة بالجداول يمكن من خلال مفعولها الكيميائي في العمليات الحيوية أن تحدث وفاة أو عجزا مؤقتًا أو أضرار دائمة للإنسان أو الحيوان [٥].

أما المشرع العماني أورد تعريفاً واسعاً للمادة الكيميائية ويفهم ذلك من نص المادة (١) من قانون تداول واستخدام الكيميائيات رقم (٤٦) لسنة ١٩٩٥م التي جاء فيها " أية مادة تكون مدرجة كمادة خطرة طبقًا للتصنيفات الدولية للمواد الخطرة التي لها تأثير على الصحة العامة والبيئة...)[٦] .

---

(١) المادة (١) من قانون النفط والغاز العُماني رقم (٨) لسنة ٢٠١١م.
(٢) المادة (١) قانون تداول المواد البترولية الإتحادي الاماراتي رقم (١٤) لسنة ٢٠١٧م.
(٣) د. وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٤، ص ٣٩.
(٤) المادة (١/ ف (٢٣) من قانون الهيأة الوطنية للرقابة النووية والكيميائية والبايلوجية العراقي رقم (١) لسنة ٢٠٢٤م.
(٥) المادة (١) من قانون الأسلحة الكيميائية القطري رقم (١٦) لسنة ٢٠١٣م.
(٦) المادة (١) من قانون تداول وإستخدام الكيميائيات العُماني رقم (٤٦) لسنة ١٩٩٥م.

كما جاء في المادة (٢/ف١٣) من قانون حماية وتحسين البيئة رقم (٢٧) لسنة ٢٠٠٩م " المواد التي تضر بصحة الانسان عند إساءة استخدامها أو تؤثر تأثيرًا ضارًا في البيئة مثل العوامل الممرضة أو المواد السامة أو القابلة للانفجار أو الاشتعال أو ذات الإشعاعات المؤينة أو الممغنطة [١] . في حين صنف المشرع العُماني البضائع الخطرة بموجب المادة (٩) من لائحة نقل البضائع الخطرة في الموانئ والسفن العُمانية رقم (١٠١) لسنة ٢٠١٩م الى " تقسم البضائع الخطرة إلى الفئات الآتية: (١) المتفجرات (٢) الغازات المضغوطة ، المسالة، أو المذابة تحت الضغط [٢] .السوائل القابلة للاشتعال . (٤,١) المواد الصلبة القابلة للاشتعال . (٤,٢) المواد القابلة للاحتراق التلقائي. (٤,٣) المواد التي إذا اختلطت بالماء انبعثت منها غازات قابلة للاشتعال. (٥,١) المواد المؤكسدة. (٥,٢) البيروكسيد العضوي. (٦,١) المواد السامة (٦,٢) المواد المعدية . (٧) المواد المشعة . (٨) المواد المسببة للتآكل. (٩) أي مواد أخرى تشكل خطورة [٣]. أما المشرع الإماراتي لم يصنف البضائع الخطرة إنما أورد تعريفاً لها في المادة (١) من قانون تداول المواد الخطرة والنفايات الخطرة والنفايات الطبية رقم (٣٧) لسنة ٢٠٠١م بنصه " المواد الخطرة : المواد الصلبة أو السائلة أو الغازية ذات الخواص الضارة بصحة الانسان أو التي تؤثر تأثيرًا ضارًا على البيئة مثل المواد السامة أو القابلة للانفجار أو للاشتعال أو ذات الاشعاعات المؤينة [٤].

الفرع الثاني
تصنيف البضائع الخطرة بموجب مدونة (IMDG)

أما بخصوص تصنيف البضائع الخطرة في الاتفاقيات واللوائح الدولية فقد سعت المنظمة البحرية الدولية (IMO) التابعة لهيئة الأمم المتحدة [٥] لأجل وضع تقنين للبضائع الخطرة بحيث يكون مرجعاً عالمياً لكيفية التعامل مع تلك البضائع حال نقلها وحفظها ، فأنتجت مدونة (IMDG) والتي باتت تعتبر بمثابة القانون الدولي لنقل البضائع الخطرة، وتضمنت المدونة مجموعة كبيرة من أنواع البضائع الخطرة بلغ عددها أكثر من ١٠٠٠ صنف قسمت لفئات تسعة رئيسية حددت خصائصها وأيضاً تحدد البضائع التي تقع ضمن كل فئة وكل فئة من تلك الفئات لها تعريفها، كما وتضمنت تعريف البضاعة الخطرة وتحديد الإجراءات وشروط عملية نقلها وكيفية رصها وتميزها عن البضائع العادية عند نقلها بواسطة السفن، وظهرت هذه

---

(١) المادة (٢/ ف (١٣) من قانون حماية وتحسين البيئة العراقي رقم (٢٧) لسنة ٢٠٠٩م.
(٢) المادة (٩) من لائحة نقل البضائع الخطرة في الموانئ والسفن العُمانية رقم (١٠١) لسنة ٢٠١٩م
(٣) المادة (٢/ ف (١٣) من قانون حماية وتحسين البيئة العراقي رقم (٢٧) لسنة ٢٠٠٩م.
(٤) المادة (١) من قانون تداول المواد الخطرة والنفايات الخطرة والنفايات الطبية الإماراتي رقم (٣٧) لسنة ٢٠٠١م.
(٥) هي منظمة دولية تأسست سنة ١٩٤٨م تحت اسم المنظمة البحرية الدولية الاستشارية ودخلت لائحتها حيز التنفيذ ١٩٥٨م ويقع مقرها في لندن، المصدر ويكيبيديا على الرابط التالي https://linksshortcut.com/rFnhA تمت الزيارة في ١٤/١٠/٢٠٢٤م ، الساعة السابعة مساءًا.

المدونة خلال مؤتمر اتفاقية سلامة الأرواح البشرية في البحر (SOLAS) لسنة ١٩٦٠م في لندن بعد أن أقرت لجنة السلامة البحرية (MSC) التابعة للمنظمة البحرية الدولية (IMO) في سنة ١٩٦٥م وثيقة تخص النقل البحري للبضائع، ويستند هذا التصنيف إلى النظام المنسق عالميًا لتصنيف المواد الكيميائية الصادر عن الأمم المتحدة (GHS) بالطبعة المنقحة السادسة [١] ، ولأهمية التصنيف الذي أوردته مدونة (IMDG) سنتطرق إليه وكما ورد فيها وعلى النحو التالي:

أولاً ـ المواد عالية الخطورة وتنقسم إلى:

أ. **المواد المتفجرة:** وتعني المادة المتفجرة أو المخلوط المتفجر أي مادة صلبة أو سائلة قابلة لأن تولد في حد ذاتها نتيجة تفاعل كيميائي و غازات لها درجة حرارة وضغط وسرعة ويترتب عليها حدوث أضرار بالمنطقة المحيطة ويندرج تحت هذا التعريف مواد الألعاب النارية حتى لو لم تتولد عنها غازات.

ب. **الغازات :** هي شكل من أشكال المادة حيث تتميز بخاصية الانتقال من مكان إلى آخر بسهولة كبيرة، سواء أكانت قابلة للاشتعال أو مضغوطة أو سامة أو مذابة.

ج. السوائل القابلة للاشتعال وتتعامل هذه الفئة مع السوائل التي تنبعث منها أبخرة قابلة للإشعال وتقسم بحسب درجة حرارتها بما لا يزيد عن ٦١ درجة مئوية

د. **المواد الصلبة القابلة للاشتعال :** هي المواد الصلبة التي تكون في ظل الظروف العادية للنقل قابلة للاحتراق بسهولة أو التي يمكن أن تسبب الحريق أو أن تساعد في إشعاله بالاحتكاك والمواد الذاتية التفاعل التي يمكن أن تحدث تفاعلاً طاردًا للحرارة بشدة والمتفجرات الصلبة المنزوعة الحساسية التي يمكن أن تنفجر ما لم تخفف بقدر كاف

ثانياً ـ المواد الخطرة منخفضة الخطورة :

أ. **المؤكسدات :** هي مواد تساعد على الاشتعال بسب توفيرها للأوكسجين لذلك يجب جمع المواد المؤكسدة بعيدًا عن المواد القابلة للاشتعال وعن أية مادة أخرى يمكن أن تتأكسد.

ب. **المواد السامة والمعدية:** هي مواد يمكن أن تسبب الوفاة أو إصابة حادة أو أضرار بصحة الإنسان في حالة ابتلاعها أو استنشاقها أو تلامسها مع الجلد مثل الزرنيخ والفينول، أما المواد المعدية هي مواد يعرف عنها أو يتوقع على نحو معقول أنها

---

(١) للإطلاع على النظام المنسق عالميًا لتصنيف المواد الكيميائية الصادر عن الأمم المتحدة (GIS) أنظر الرابط التالي : https://linksshortcut.com/XzrWk ، تمت الزيارة في ١٤/١٠/٢٠٢م ، الساعة الثامنة مساءًا.

تحتوي على كائنات ممرضة كالبكتريا والفيروسات والفطريات يمكن أن تسبب مرضًا في البشر أو الحيوانات.

ب. **المواد المشعة:** تستند أحكام هذه الفئة إلى مبادئ لوائح الوكالة الدولية للطاقة الذرية بشأن النقل الآمن للمواد المشعة حيث أنها تقدم إرشادات بخصوص مناولة ونقل المواد المشعة في الموانئ وعلى متن السفن دون الرجوع بالضرورة لوائح السلامة الخاصة بالوكالة الدولية للطاقة الذرية حيث أن لوائح الوكالة الدولية للطاقة الذرية قد أدرجت في مدونة IMDG.

د - **المواد المسببة للتآكل :** هي مواد تسبب بفعلها الكيميائي ضررًا بالغا للأنسجة الحية التي تلمسها أو قد تسبب في حالة تسربها ضررًا بالغا أو حتى تدميرًا للبضائع الأخرى المنقولة أو لمركبات النقل، لذا فإن مدى خطورة كل مادة تختلف باختلاف خواصها مثل قابلية ذوبانها وحالتها الفيزيائية إن كانت في حالة سائلة أو صلبة أو غازية وكذلك باختلاف أجزاء الجسم المعرضة لملامستها.

ه. **مواد خطرة متنوعة(*) :** هي مواد وسلع تنطوي أثناء النقل على خطر لا تغطيه الفئات الأخرى نظرا لتنوع خصائصها ، وتتضمن الجداول الفردية الخاصة بتلك الفئات معلومات مفصلة عن الرص والفصل والتعبئة وضوابط مراقبته كل منها

المطلب الثاني

شروط التامين في نقل البضائع الخطرة

لا برام عقد تأمين البضائع الخطرة يجب توافر شروط عامة هي : الرضا ، والأهلية والمحل ، والسبب ، الا ان لها شيئاً من الخصوصية تنبع في ركن الرضا من صفة طرفيه (المؤمن والمؤمن له) وتتصل بالنسبة لمحل العقد بعناصر عدة يتشكل منها ، تتمثل في الخطر والقسط ، ومبلغ التأمين ويمر التراضي في عقد التأمين بعدة مراحل متتابعة ، تبدأ بتقديم المؤمن طلب التأمين الى شركة التأمين ومن ثم فانه قد يتم الاتفاق مؤقتاً على ارسال مذكرة تغطية مؤقتة الى المؤمن له ، حيث يصبح بعد ذلك الاتفاق نهائياً اذا ما صدرت وثيقة التأمين [1].

(*) وتنقسم هذه المواد إلى :
١-المواد التي يمكن أن تشكل خطرا على الصحة في حالة إستنشاقها كأغبرة دقيقة كألياف الأسبستوس الزرقاء .
٢- المواد التي تنطلق منها أبخرة لهوبة.
٣-بطارية الليثيوم لأنها تسبب حريق نتيجة حدوث تمزق انفجاري في جسم البطارية نتيجة التصنيع غير السليم أو التفاعل مع المحتويات الأخرى.
المكثفات الكهربائية
٤- أدوات إنقاذ الحياة كمشدات أحزمة الأمان.
٥-المواد التي يمكن أن تشكل في حالة الحرائق موادًا سامة مثل أجهزة التحويل والتكثيف التي تحتوي على مادة الفينل.
٦-المواد التي يتم نقلها في درجات حرارة مرتفعة كسوائل الفلزات المصهورة.

ولبيان ما نقدم فقد ارتأينا تقسيم هذا المطلب الى : فرعين وعلى النحو الاتي :-

الفرع الاولً : الشروط العامة لعقد تأمين البضائع الخطرة.

أ. **التراضي :** يمكن النظر الى التراضي في عقد التأمين من خلال زاويتين مختلفتين : الأولى قانونية : فطبقاً للقواعد العامة في القانون المدني العراقي لابد من تراضي اطراف العقد على المسائل الجوهرية فيه ، والثانية عملية : وهي ا الاهم في نطاق بحثنا ، فان تكوين عقد التأمين لا يتم دفعة واحدة وانما يمر بمراحل مختلفة ، بعضها اساسي ، والبعض الآخر قد لا تدعو الحاجة اليه ، فيتم ابرام العقد دون المرور به ، ويقصد بالتراضي الرغبة في التعاقد ، ولهذه الرغبة مظهر خارجي يقوم على اتفاق ارادتي الطرفين في تحقيق حالة قانونية معينة تتمثل بالعقد ، ولا يمكن ابرام عقد التأمين بدون توافق الايجاب والقبول [١]، وإن التعبير عن الإرادة يجب أن يكون صادراً عن شخص يتمتع بالقدرة القانونية على أحداث ذلك الأثر القانوني وان يكون خالياً من العيوب التي تشوب الارادة ، فالأهلية القانونية والإرادة السليمة الشروط اللازمة لصحة التراضي [٢].

ب. **الأهلية :**

هي قدرة الشخص (صلاحيته) على استعمال الحق وثبوت الحق له أو عليه ، وتشترط الأهلية في التأمين بالنسبة للطرفين وإن كان المؤمن غالباً ما يكون شخصاً معنوياً ، ويكون الشخص المعنوي متمتعاً بالأهلية بالحدود التي يعينها عقد إنشائه ، والتي يفرضها القانون[٣] والأهلية اللازمة للمؤمن له هي اهلية الإرادة ، على اعتبار أن التأمين بالنسبة للمؤمن له عقد من عقود الإرادة الدائرة بين النفع والضرر ، ويشترط أن يكون المؤمن له قد أتم سن الثامنة عشرة من العمر [٤] ، ويعتبر العقد موقوفاً على اجازة الولي ، أو الوصي ، في الحدود التي يجوز فيها لهذا الأخير التصرف ابتداءاً فيما إذا أبرم عقد التأمين ناقص أهلية [٥] .

٧-المواد الخطرة بينياً.
٨-الكائنات الحية الدقيقة المعدلة جينياً.
٩- المواد أو السلع الأخرى التي تشكل خطرًا خلال النقل لكنها لا تستوفي تعاريف صنف آخر كأسمدة نترات الامونيوم أو المواد الممغنطة أو مركبة تعمل بالبطارية أو حقيبة الإسعافات الأولية أو ثنائي أوكسيد الكربون الصلب (الثلج الجاف) ( ).
(١) سالم رشيد سيد ، التأمين المبادئ والأسس ، دار الراية للنشر ، عمان ،٢٠١٥ ،ص١٢

(١) د. محمد حسام محمود لطفي ، الاحكام العامة لعقد التأمين ط ٣ ، دون نشر ، القاهرة، ٢٠٠١ ، ص ١١٣.
(٢) د . خميس خضر ، العقود المدنية الكبيرة (البيع والتأمين والايجار) ، ط ٢ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٤ م ، ص٤١٧.
(٣) انظر المادة (٤٨ / ٤) من القانون المدني العراقي المعدل.
(٤) انظر المادة (١٠٦) من نفس القانون.
(٥) انظر المادة (٩٧ / ١) من نفس القانون

(*)ويتسم الخطر في التأمين بسمات ثلاث :

- **السمة الأولى : هو واقعة محتملة الوقوع يمكن أن تتحقق أو لا تتحقق بمعنى أنه لا يمكن التأمين على خطر مستحيل الوقوع استحالة مطلقة ، أو نسبية .**

ج. المحل :

ان محل العقود يذكر عموماً في العقد فهو الشيء الذي يرد عليه العقد ، ويثبت أثره فيه ، ويكون ذا قيمة مالية ، وعقد التأمين محله الخطر المؤمن منه ، ويرتبط به وجوداً وعدماً ، فانعدامه يلغي بالضرورة وجود التأمين (*)، إذ لا حاجة لتأمين دون خطر(١).

فالمؤمن لا يلتزم اقتضاء ألا بوجود هناك خطراً ، والمؤمن له لا يلتزم باداء القسط إلا بوجود هناك خطراً يرغب تجنب آثاره الضارة التي تصيب ذمته المالية إذا تحقق ،

د. السبب :

يقصد بالسبب في التأمين : الدافع الباعث الذي حمل كلاً من المؤمن والمؤمن له على ابرام العقد ، وإن سبب التزام المؤمن له بدفع قسط التأمين للمؤمن ، يرتكز على الحماية التي يقدمها له المؤمن ، والمتمثلة بإزالة آثار الخطر الذي قد يصيب شيئاً له مصلحة مالية فيه ، فوجود السبب بالنسبة للمؤمن قبل المؤمن له قائم على وجود خطر يهدده ، وبالمقابل فإن التزام المؤمن قبل المؤمن له هو سبب التزام الأخير قبل الأول ، لذلك فإن انتفاء السبب يؤدي إلى بطلان العقد ، بمعنى أن انعدام الخطر الذي يهدد الشيء المؤمن عليه ، أو الشخص المؤمن على حياته يؤدي إلى البطلان وكذلك الحال في حالة ما إذا كان السبب ممنوعاً قانوناً ، أو مخالفاً للنظام العام ، فالتأمين الذي يقصد منه تسهيل عمليات المراهنة ، والقمار المحرمة قانوناً يعتبر باطلاً لعدم مشروعية السبب ، ولمخالفته للنظام العام والآداب(٢).

ثانياً : الشروط الخاصة لعقد تأمين البضائع الخطرة

إن اتمام ابرام عقد التأمين يقتضي عموماً صيغة شكلية تعتبر المظهر المادي للعقد ، وتتمثل هذه الصيغة في التأمين بتقديم طلب التأمين ، وعند قبول هذا الطلب من قبل المؤمن يصدر هذا الأخير مذكرة خاصة تدعى بمذكرة التغطية المؤقتة ، يعقبها بعد ذلك صدور وثيقة التأمين (٣)، وسيتم توضيح كل منها :

- **السمة الثانية : هي أن يكون الخطر لا إرادياً فالخطر التأميني واقعة لا يعتمد تحقيقها على إرادة اطراف العلاقة القانونية وبالذات إرادة المؤمن له ، فإذا كان تحقق الخطر يعتمد على فعل إرادي فإن ذلك يعني زوال عنصر الاحتمالية عن الخطر ، ويعتبر بالتالي خطراً أكيد الوقوع تنتفي امكانية تأمينه ، وبناءاً على ذلك لا يجوز التأمين على الخطأ العمدي ، أو خطأ المؤمن له الإرادي المقصود .**
- **السمة الثالثة : هي أن يكون الخطر مشروعاً ، بمعنى أنه لا يجوز أن يكون الخطر محرماً من وجهة نظر القانون ، أو مخالفاً لقواعد النظام العام ، والآداب ، ولذلك لا يجوز التأمين على تركة مستقبلة لشخص معين (٥) .**

(١) انظر المادة (١٢٩ / ٢) من نفس القانون .

(٢) د . باسم محمد صالح ، القانون التجاري (النظرية العامة - التاجر - العقود التجارية العمليات المصرفيه) ، ص ٢٦٦ .

(٣) د . توفيق حسن فرج ، أحكام التأمين ، ط ٢ ، مؤسسة الثقافة الجامعية ، الاسكندرية ، ١٩٩٦ م ، ص٨٣.

أ. **طلب التأمين :** هو مستند يقوم طالب التأمين بتقديم البيانات المطلوبة وإمضائه عليها ، وتقديمه الى المؤمن للنظر في مدى امكانية ابرام عقد التأمين وغالباً ما يوجد في مقر شركة التأمين ، اما البيانات المطلوب ملؤها في طلب التأمين فهي غالباً ما تتصل بجانبين :

١. **شخصي :** يتعلق بالشخص مقدم الطلب .

٢. **موضوعي :** يتعلق بالخطر المطلوب التأمين منه ، وما عساه يؤثر في احتمالاته أو مدى جسامته ، فضلاً عن مبلغ التأمين ان استحق ، والكيفية التي سيتم فيها دفع القسط[١] .

ب. مذكرة التغطية المؤقتة :

إذا صدر قبول المؤمن بعد استلام طلب التأمين ، فان هذا الأخير قد يقرر قبوله بتوجيه وثيقة تدعى بمذكرة التغطية المؤقتة ، وهذه المذكرة عبارة عن اشعار شكلي يتضمن تعهداً من قبل المؤمن بتغطية خطر التأمين بصورة مبدئية ، الى حين اصدار وثيقة التأمين الاصلية ، اما سبب اللجوء الى هذه الوثيقة هي ، اعطاء شركة التأمين الوقت المناسب لدراسة طلب التأمين المقدم اليها ، وما ورد فيه من بيانات الغرض منها البت في ابرام العقد مع طالب التأمين من عدمه ، وتقوم المذكرة مقام وثيقة التأمين ، فإذا تحقق الخطر المؤمن منه خلال فترة سريانها ، فإنها تنتج آثارها القانونية كاملة كوثيقة التأمين تماماً [٢] .

ج- وثيقة التأمين :

هي المستند الذي يتضمن عقد التأمين ، ويدل على ابرامه بصفة نهائية ، وتشمل على نوعين من الشروط : الشروط العامة المطبوعة ، التي تضعها شركة التأمين ولا تختلف من شخص الى اخر والشروط الخاصة ، والتي تختلف من عقد الى اخر ، وغالباً ما تكتب بخط اليد ، وهي شروط تدور بخصوص حول بعض المعلومات المتعلقة بالمؤمن له ، والمستفيد ، بالإضافة الى عناصر التأمين[٣]

وحيث نص المشرع العراقي وفق احكام الماده (١) فقرة ١٢- على ان (وثيقة التأمين: الوثيقة التي تعتمد لاثبات عقد التأمين بين المؤمن والمؤمن له)[٤].

اما الشخص الذي ابرم مع المؤمن عقد التأمين يسمى المؤمن له[٥].

---

(١) د. محمد حسين منصور ، مبادئ قانون التأمين، د . ط ، دار الجامعة الجديدة، للنشر ، الاسكندرية ، بلا . ت ، ص ٩٢ .
(٢) د . توفيق حسن فرج ، أحكام التأمين ، ط ٢ ، مؤسسة الثقافة الجامعية ، الاسكندرية ، ١٩٩٦ م ، ص ٨٣
(٣) المادة ،١ ، ف ١٢ ، قانون تنظيم اعمال التأمين رقم ١٠ لسنه ٢٠٠٥ ، جريدة الوقائع العراقية ، العدد ٣٩٩٥،٢٠٠٥، ص٢
(٤) المادة ١ ، ف ١٩، قانون تنظيم اعمال التأمين ، المصدر سابق

وحيث نص المشرع الاماراتي في الماده ١ على ان (وثيقة التأمين : عقد يُبرم بين كل من المؤمن والمؤمن له، يتضمن تحديداً لشروط التأمين وحقوق والتزامات طرفي العقد أو حقوق المستفيد من التأمين، وتعتبر الملاحق المرفقة بالوثيقة جزءاً منها)[١].

اما المشرع العماني فقد نص في المادة ٣١٤ على ان (يجب أن تشتمل وثيقة التأمين البحري – على وجه الخصوص – على البيانات الآتية:

١. تاريخ عقد التأمين البحري مبينا فيه الساعة واليوم والشهر والسنة.
٢. مكان إبرام عقد التأمين البحري.
٣. اسم كل من المؤمن والمؤمن له، وموطنه.
٤. الأموال المؤمن عليها.
٥. الأخطار التي يشملها التأمين البحري، والأخطار المستثناة من التأمين البحري ، وزمانها، ومكانها.
٦. مبلغ التأمين، وقسطه.
٧. شروط عقد التأمين البحري.

ويجب أن يوقع كل من المؤمن والمؤمن له، أو من يمثلهما على وثيقة التأمين[٢] .

المطلب الثالث

المسؤولية في نقل البضائع الخطرة

يعد عقد نقل البضائع الخطرة من العقود ذات الطبيعة الخاصة، حيث يتضمن مسؤوليات كبيرة تقع على عاتق أطرافه، نظرا لطبيعة البضائع وما تحمله من مخاطر على الأفراد والممتلكات البيئية تتميز هذه البضائع بخصائص تجعلها قابلة للاشتعال السمية، أو الانفجار، مما يجعل نقلها يتطلب تدابير احترازية دقيقة وإجراءات قانونية مشددة لضمان السلامة .

---

(٥) المادة (١) مرسوم بقانون اتحادي رقم (٤٨) لسنه ٢٠٢٣ في شأن تنظيم اعمال التأمين
(١) المادة ٣١٤ ، القانون البحري العماني .
(٢) المادة ٣١٤ ، القانون البحري العماني .

الفرع الأول

المسؤولية المدنية للناقل

تعد المسؤولية المدنية للناقل من أهم الالتزامات القانونية التي تترتب عليه في إطار عقد النقل، وخاصة عند نقل البضائع الخطرة تبنى هذه المسؤولية على أساس ضمان سلامة البضائع ونقلها وفقا لما تم الاتفاق عليه في العقد، وتتحقق عند الإخلال بهذه الالتزامات ووقوع أضرار تلحق بالأطراف المتعاقدة أو بالغير وتقسم الى الاتي:-

أولا: الخطأ

فالخطأ الصادر من الناقل والذي تنعقد به مسؤوليته هو عدم اتخاذه أو تابعيه التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر، فبالرغم من وجود العقد الذي يحدد التزامات اطرافه إلا أنه ليس باستطاعة الناقل الجوي أن يحدد التزاماته أو يعين مضمونها خارج نطاق الاتفاقية لذلك عندما نريد أن نبحث عن هذه الالتزامات يجب أن نبحث عنها في نصوص الاتفاقية وليس في عقد النقل [١]

١. الخطأ الصادر من الناقل المتعاقد

إن الطرف الفاعل والأساسي في عقد النقل الجوي هو الناقل الذي يلتزم بموجب هذا العقد بجملة من الالتزامات والتي يجب أن تكون ضمن نطاق الاتفاقية، وفي حالة الأخلال بهذه الالتزامات تقوم وتتحقق مسؤوليته، فالخطأ الذي يصدر منه لا يتعدى أن يكون نتيجة عدم التنفيذ أو الإخلال فيه أو التنفيذ الجزئي له، وتتنوع هذه الالتزامات بحسب الظروف التي تمر بها عملية النقل فهناك ظروف عادية تتطلب نوعا معينا من الالتزامات التي يقوم بها الناقل، وهناك ظروف طارئة والتي يقصد بها الحوادث والوقائع التي تكون البضائع الخطرة هي سببها والتي تسبب اضرارا فادحة بالسلامة العامة والبيئة والصحة العامة والممتلكات [٢] .

٢. الخطأ الصادر من الناقل الفعلي

يطلق على الشخص الذي يتفق مع الناقل المتعاقد للقيام بكل أو جزء من عملية النقل بالناقل الفعلي، وهذا ما أكدته المادة (٣٩) من اتفاقية مونتريال (١٩٩٩)[٣] ، فالناقل الفعلي يقتضي

---

(١) د. فاروق أحمد زاهر القانون الجوي - قانون الطيران التجاري وفقا للتشريع الدولي الموحد والقانون المصري، دار النهضة العربية سنة ٢٠٠٥، ص ٣٢٠

(٢) مله عبد القهار أحمد تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي رسالة ماجستير من ١٩٩٧، مقدمة إلى مجلس قانون في جامعة بغداد.

(٣) نصت المادة ٣٩ من اتفاقية مونتريال على على أنه (تطبق أحكام هذا الفصل عندما يبرم شخص (يشار إليه فيما يلي بعبارة (١) الناقل المتعاقد)) (بصفته طرفا أساسيا . عقد نقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية مع راكب أو مرسل أو مع شخص يعمل بالنيابة عن الراكب أو

دوره القيام بعملية النقل وهذه الأخيرة قد تشمل كل النقل أو جزء منه وفي هذه الحالة فأن الناقل الفعلي يكون مسؤولا عن جزء النقل الذي قام به، وهذا هو ما يميز مسؤولية الناقل الفعلي عن مسؤولية الناقل المتعاقد حيث أن مسؤولية الناقل الفعلي تكون محددة بحسب الجزء الذي قام به أم مسؤولية الناقل المتعاقد فهي مطلقة لتشمل كل عملية النقل لذلك يُعد الناقل المتعاقد هو المسؤول الأساسي عن كل عملية النقل من البداية إلى النهاية[١].

٣. الخطأ الصادر من النقل المتعاقب [*]

ويُعد النقل المتعاقب للنقل سواء كان جوي ام بحري ام بري عقداً واحداً متى ما كان في ذهن المتعاقدين واتفاقهم اعتباره كذلك أن يتخذ صورة عقد واحد أو عدة عقود منفصلة صادرة عن ذات الناقل أو عن أكثر من ناقل، كما لو تعاقد المرسل مع الناقل الذي يقوم بالجزء الأول من الرحلة ثم أعطاه وكالة في إبرام عقد النقل الخاص بالجزء الباقي منها. هذا وقد نظم المشرع العراقي النقل المتعاقب في قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣، في المادة (٥٦) حيث نصت المادة ٥٦ على انه:

أ. اذا تولى نقل الشيء عدة ناقلين على التعاقب تنفيذا لعقد نقل واحد يكون للمرسل الرجوع على الناقل الأول وللمرسل اليه الرجوع على الناقل الأخير ولكليهما ان يرجعا ايضا على الناقل الذي حدث الهلاك أو التلف أو التأخير في مرحلة نقله، ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن تجاه المرسل والمرسل إليه.

ب. لمن دفع التعويض من الناقلين المتعاقبين او طولب به رسميا ان يرجع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحق كل منهم من أجرة النقل وتوزع حصة المعسر منهم على الآخرين بالنسبة ذاتها. يعفى من الاشتراك في المسؤولية فيما بين الناقلين الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يقع في المرحلة الخاصة به من النقل.

٤. الخطأ الصادر عن الشاحن (*)

المرسل، ويقوم شخص آخر) يشار ا يلي بعبارة (١) الناقل الفعلي الناقل المتعاقد، بكل أو بجزء من النقل، دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلا متتابعا في مفهوم هذه الاتفاقية، ويكون هذا الترخيص مفترضا، ما لم يقم الدليل على عكس ذلك .))

(١) نصت المادة (٨/١) من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ على أنه ((أولا يكون الناقل المتعاقد مسؤولا عن تنفيذ عقد النقل بكامله سواء اتم من قبله ام اسند تنفيذه كلا او جزءا الى ناقل آخر يقوم به فعلا. وتكون مسؤولية الناقل الفعلي محددة بالنقل الذي ينفذه، وتضامنية مع الناقل المتعاقد .))

هذا وقد نظم المشرع العراقي النقل المتعاقب في قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣، في المادة (٥٦) حيث نصت المادة ٥٦ على انه:

أ. اذا تولى نقل الشيء عدة ناقلين على التعاقب تنفيذا لعقد نقل واحد يكون للمرسل الرجوع على الناقل الأول وللمرسل اليه الرجوع على الناقل الأخير ولكليهما ان يرجعا ايضا على الناقل الذي حدث الهلاك أو التلف أو التأخير في مرحلة نقله، ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن تجاه المرسل والمرسل إليه.

ب. لمن دفع التعويض من الناقلين المتعاقبين او طولب به رسميا ان يرجع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحق كل منهم من أجرة النقل وتوزع حصة المعسر منهم على الآخرين بالنسبة ذاتها. يعفى من الاشتراك في المسؤولية فيما بين الناقلين الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يقع في المرحلة الخاصة به من النقل.

بعد العراق من الدول غير المتطورة في ميدان النقل التجاري جوا بشكل عام ونقل البضائع الخطرة بشكل خاص فهو مازال متمسكا باتفاقية وارسو ١٩٢٩ التي بعدها هي الأساس القانوني التي يرجع اليها في كافة القضايا التي تتعلق بالنقل الجوي ولم يصادق أحد هذه اللحظة على اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ والتي تعتبر من الاتفاقيات المهمة التي تعتمدها معظم دول العالم المتقدمة باعتبارها اساسا قانونيا ينظم ويحدد مسؤولية الناقل هذا من جهة ومن جهة أخرى فان المشرع العراقي لم يشرع تشريعا خاصا ينظم عملية نقل البضائع الخطرة ولا يملك أي لائحة تنظيمية تنظم وتحكم عملية نقل البضائع الخطرة اسوة بالمشرع الإماراتي الذي شرع لائحة تنظيمية صادرة عن هيئة الطيران المدني الإماراتي تنظم وتحكم عملية نقل البضائع الخطرة.

ثانيا // الضرر

فهو الضرر الذي يصيب الأنسان في حق أو مصلحة مشروعة، والضرر بعد روح المسؤولية المدنية فهي تدور وجودا وعدما معه، وإن هذه المسؤولية المدنية بشقيها التعاقدية والتقصيرية تقوم على إصلاح الضرر الغير المشروع متمثلا ذلك الإصلاح بالتعويض عن الضرر أو إزالة أثره قدر المستطاع [١].

وينقسم الضرر إلى أنواع . عده منها الضرر المادي والضرر المعنوي أو الأدبي، وهناك تقسيمات أخرى للضرر منها الضرر المباشر والضرر غير المباشر والضرر المرتد، والضرر الفردي والضرر الجماعي ، وأن هناك ضررا مستمرا وآخر غير مستمر ، ولا تنسى الضرر المتوقع وغير المتوقع ، إلا أن أهم هذه الأنواع من الناحيتين النظرية والعملية هو الضرر المادي والضرر الأدبي [٢]،

الفرع الثاني: العلاقة السببية

تعرف الرابطة السببية وبشكل مبسط على أنها حلقة الوصل بين الخطأ والضرر وهذا الأخير الذي يصدر هو نتيجة طبيعية لعدم تنفيذ الالتزامات التي تم التعاقد عليها أو الإخلال بالواجب الذي يفرضه القانون، فالرابطة السببية وجودها متحقق في كل من المسؤولية العقدية التقصيرية من البديهي أن الانسان لا يسأل عن شيء لم يفعله بل أنه يكون مسؤولا فقط عن

ج. أما فيما يخص مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة في القانون العراقي فإن المشرع العراقي لم يشرع تشريعا خاصا ينظم ويحكم مسؤولية الشاحن عن شحن البضائع الخطرة وأن قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ جاء خاليا من أي نص قانوني يتعلق بمسؤولية الشاحن عن شحن البضائع الخطرة ولكنه تضمن بعض النصوص التي يمكن أن بعدها قواعدا عامة.

(١) د. حسن على الدنون، مصدر سابق، ص ٢٧٨.

(٢) ا. د حسن على الفنون، مصدر سابق، ص ٢٧٨.

النتائج التي تكونت لفعه الغير المشروع اذ ان المنطق والعقل والقانون لا يتقبل أن يتحمل الانسان أي تعويض عن ضرر لم يكن نتيجة فعله أو امتناعه عن تنفيذ الالتزام الملقى عليه. ويقول الأستاذ (كاربونيه) carbonne بصدد بيان الرابطة السببية(أن تقوم بين تصرف الإنسان أو سلوكه أو بين تدخل الشيء أو حركته من ناحية وبين الضرر الذي اصاب الغير من ناحية أخرى، صلة تربط كلا منهما بالآخر كما ترتبط النتيجة بسببها)[١].

أولا / وجود الرابطة السببية بين خطأ الناقل الجوى وتضرر الشاحن

لما كانت الرابطة السببية الصلة بين الخطأ والضرر والتي يترتب عليها الحكم بالتعويض الصالح الطرف المتضرر، فلابد من التأكد والتحقق من وجود هذه الرابطة السببية بين الخطأ والضرر، لكن مسألة الجزم من وجود تلك الرابطة السببية ليس بالأمر اليسير، فهي ليست على شكل واحد وليس لها معيار ثابت فموضوع التحقق من وجودها أو عدمه متذبذبا بسبب اختلاف الحوادث بعضها عن البعض الآخر وفي بعض الأحيان تختلف من حادث إلى آخر في الحوادث المتماثلة هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن أمر اشتراط قيام الرابطة السببية أو توافرها لقيام المسؤولية ينبعي أن لا يكون محل شك أو جدال على الأطلاق بل يجب أن يكون أمر تحققها. قاطعا وهذا ما نصت عليه المادة (١٦٨) من القانون المدني العراقي رقم ١٠ لسنة ١٩٥١ . والمادة (١١٣) من قانون المعاملات المدنية رقم ٥ لسنة ١٩٨٥ ، وبتحليل هذه النصوصيات ومن باب مفهوم المخالفة فأن هذه النصوص تلقى المسؤولية على الناقل الجوي كلما كان الضرر نتيجة اخلاله بالتزامه، أي انه كلما كان فعله بسبب هذا الضرر الذي وقع .

ثانيا / نفي قرينة الرابطة السببية بين الخطأ والضرر

يستطيع الناقل أن يدفع مسؤوليته عن هلاك أو تلف أو تأخير وصول البضائع، وذلك عن طريق لفي قرينة الخطأ، أو نفي الرابطة السببية بين الخطأ والضرر والتي يمكن أن تلخصها بأربع حالات وتفصلها على وفق ما يلي:

١. اثبات أن الضرر وقع خارج فترة النقل
٢. إثبات اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو استحالة إتخاذها
٣. اثبات نشوء الضرر عن خطأ المرسل
٤. طبيعة البضاعة والعيب الذاتي

---

(١) د . علي حسن الذنون ، المرجع السابق

الخاتمة

بعد ان تطرقنا الى التأمين في نقل البضائع الخطرة توصلنا الى عدة نتائج وتوصيات نبينها على النحو الاتي:-

أولاً : النتائج

١. تتنوع البضائع الخطرة بشكل كبير، وتشمل مواد متفجرة، وغازات مضغوطة، وسوائل قابلة للاشتعال، ومواد سامة، ومواد أكالة، وغيرها
٢. يلعب التأمين دورًا حاسمًا في تغطية المخاطر المحتملة لنقل البضائع الخطرة، حيث يوفر الحماية المالية للأطراف المعنية في حالة وقوع حوادث.
٣. تختلف أنواع التأمين على البضائع الخطرة باختلاف نوع البضاعة وطريقة النقل، وتشمل التأمين على المسؤولية المدنية، والتأمين على البضائع، والتأمين على الحوادث.
٤. تتطلب عملية نقل البضائع الخطرة الالتزام بشروط ومعايير سلامة صارمة، وتشمل التعبئة والتغليف المناسبين، ووضع الملصقات والعلامات التحذيرية، وتوفير وسائل النقل والتخزين الآمنة.
٥. تتوزع المسؤولية القانونية في حالة وقوع حوادث نقل البضائع الخطرة على عدة أطراف، بما في ذلك المرسل، والناقل ، والمستلم ، وشركات التأمين، وذلك بحسب طبيعة الحادث والمسؤولية التقصيرية لكل طرف.

ثانياً : التوصيات

١. تشديد الرقابة والتفتيش : ضرورة تشديد الرقابة على عمليات نقل البضائع الخطرة من قبل الجهات المختصة، والتأكد من التزام جميع الأطراف بمعايير السلامة والأمان.
٢. تطوير القوانين والتشريعات: تحديث وتطوير القوانين والتشريعات المتعلقة بنقل البضائع الخطرة، بما يتواكب مع التطورات التقنية والتغيرات في أنواع البضائع المنقولة.
٣. التدريب والتأهيل: توفير برامج تدريبية متخصصة للعاملين في مجال نقل البضائع الخطرة، لرفع مستوى الوعي لديهم بأهمية السلامة والأمان، وتزويدهم بالمهارات اللازمة للتعامل مع هذه المواد بشكل آمن.
٤. التوعية والتثقيف: نشر الوعي بأهمية السلامة في نقل البضائع الخطرة بين الجمهور، من خلال وسائل الإعلام المختلفة، وتنظيم حملات توعية للحد من الحوادث الناجمة عن نقل هذه المواد.
٥. التعاون الدولي: تعزيز التعاون الدولي في مجال تنظيم نقل البضائع الخطرة، وتبادل الخبرات والمعلومات بين الدول، للوصول إلى أفضل الممارسات والمعايير العالمية.

٦. استخدام التكنولوجيا : استخدام التكنولوجيا الحديثة في تتبع ومراقبة شحنات البضائع الخطرة، لضمان سلامة النقل وسرعة الاستجابة في حالات الطوارئ.
٧. نأمل أن يكون هذا البحث قد ساهم في إلقاء الضوء على جوانب مهمة من موضوع نقل البضائع الخطرة، وتقديم بعض الاقتراحات التي قد تساهم في تحسين مستوى السلامة والأمان في هذا المجال.

المصادر

أولاً : الكتب

١. ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، ١٩٦٦ .
٢. د . باسم محمد صالح ، القانون التجاري (النظرية العامة - التاجر - العقود التجارية العمليات المصرفيه)
٣. د . توفيق حسن فرج ، أحكام التأمين ، ط ٢ ، مؤسسة الثقافة الجامعية ، الاسكندرية ، ١٩٩٦ م ، ص٨٣.
٤. د . توفيق حسن فرج ، أحكام التأمين ، ط ٢ ، مؤسسة الثقافة الجامعية ، الاسكندرية ، ١٩٩٦ م
٥. د . خميس خضر ، العقود المدنية الكبيرة (البيع والتأمين والايجار) ، ط ٢ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٤ م
٦. د . علي حسن الذنون ، القانون المدني العراقي , ٢٠١٠ , جامعة بغداد .
٧. د باسم محمد صالح، القانون التجاري (النظرية العامة - التاجر - العقود التجارية - العمليات المصرفية - القطاع الاشتراكي) ، المكتبة القانونية، بغداد، دون طبعة، ج ١، دون سنة نشر
٨. د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار أم القرى الجلاء بالمنصورة، بدون سنة طبع .
٩. د. فاروق أحمد زاهر القانون الجوي - قانون الطيران التجاري وفقا للتشريع الدولي الموحد والقانون المصري، دار النهضة العربية سنة ٢٠٠٥
١٠. د. محمد حسام محمود لطفي ، الاحكام العامة لعقد التأمين ط ٣ ، دون نشر ، القاهرة، ٢٠٠١ ، ص ١١٣.
١١. د. محمد حسين منصور ، مبادئ قانون التأمين، د . ط ، دار الجامعة الجديدة، للنشر ، الاسكندرية ، بلا . ت.
١٢. د. وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٤، ص ٣٩.
١٣. سالم رشدي سيد، التأمين المبادئ والأسس والنظريات، عمان، دار الراية للنشر والتوزيع، ٢٠١٥م، ص٣٦
١٤. سالم رشيد سيد ، التأمين المبادئ والأسس ، دار الراية للنشر ، عمان ،٢٠١٥ .

ثانياً : الرسائل والاطاريح

١. د. علي سعيدان، الحماية القانونية للبيئة من التلوث بالمواد الخطرة، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر يوسف بن خدة، كلية الحقوق، ٢٠٠٧م .
٢. عضيد مطشر ،رشيد خصوصية عقد نقل البضائع الخطرة (دراسة تحليلية مقارنة)، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة تكريت، العراق، ٢٠١٧م .
٣. مله عبد القهار أحمد تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي رسالة ماجستير من ١٩٩٧، مقدمة إلى مجلس قانون في جامعة بغداد.

ثالثاً : المقالات والمحاضرات

١. المحامي احمد بن محمد ال ثاني ، مقالة بعنوان خصائص عقد النقل ، مجلة لوسيل ، تاريخ النشر ، ٢٠٢١ ، تاريخ الزيارة ، ٢١/ ٩ / ٢٠٢٤
٢. د . علاء حسين علي ، محاضرات في مفهوم عقد النقل وابرامه ، القانون التجاري ، محاضرة منشورة على الانترنت ، كلية القانون والعلوم السياسية قسم القانون ، جامعة ميسان

رابعاً : القوانين والاتفاقيات

١. أتفاقيه الحماية المادية للمواد النووية، ١٩٧٩
٢. قانون الاستعمالات السلمية للطاقة النووية الاتحادي الاماراتي رقم (٦) لسنة ٢٠٠٩م.
٣. قانون الأسلحة الكيميائية القطري رقم (١٦) لسنة ٢٠١٣م.
٤. قانون التجارة القطري رقم (٢٧) لعام ٢٠٠٦
٥. القانون القطري رقم (٩) لسنة ٢٠١٩م.
٦. قانون النفط والغاز العُماني رقم (٨) لسنة ٢٠١١م.
٧. قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣
٨. قانون الهيأة الوطنية للرقابة النووية والاشعاعية والكيميائية والبايولوجية العراقي رقم (١) لسنة، ٢٠٢٤م.
٩. قانون تداول المواد البترولية الإتحادي الاماراتي رقم (١٤) لسنة ٢٠١٧م.
١٠. قانون تداول المواد الخطرة والنفايات الخطرة والنفايات الطبية الإماراتي رقم (٣٧) لسنة ٢٠٠١م.
١١. قانون تداول وإستخدام الكيميائيات العُماني رقم (٤٦) لسنة ١٩٩٥م.
١٢. قانون تنظيم اعمال التأمين رقم ١٠ لسنه ٢٠٠٥ .
١٣. قانون حماية وتحسين البيئة العراقي رقم (٢٧) لسنة ٢٠٠٩م.
١٤. لائحة نقل البضائع الخطرة في الموانئ والسفن العمانية الصادرة بموجب قرار وزارة النقل والاتصالات رقم ١٠١ لسنة ٢٠١٩
١٥. لائحة نقل البضائع الخطرة في الموانئ والسفن العُمانية رقم (١٠١) لسنة ٢٠١٩م.
١٦. مرسوم بقانون اتحادي رقم (٤٨) لسنه ٢٠٢٣ في شأن تنظيم اعمال التأمين.

خامساً : مواقع الانترنت

1. http://iewAgreementPage.aspx?ID
2. https://linksshortcut.com/rFnhA
3. https://linksshortcut.com/XzrWk
4. https://uomisan.edu.iq/law/ar/wp-content/uploads/2021/09/%D8%AA%D8%B9%D8%B1%D9%8A%D9%81-

5. https://uomisan.edu.iq/law/ar/wp-content/uploads/2021/09/%D8%AA%D8%B9%D8%B1%D9%8A%D9%81-