

2021

Civil Liability for Unconventional Damages in Maritime Accidents: A Comparative Study between the Egyptian and Emirati Legislations

Dr. Abdul-Rahman Mohamed Salem
Lecture, Faculty of law, Damietta University, abdo19861@yahoo.com

Follow this and additional works at: https://digitalcommons.aaru.edu.jo/sharia_and_law



Part of the [Civil Law Commons](#)

Recommended Citation

Salem, Dr. Abdul-Rahman Mohamed (2021) "Civil Liability for Unconventional Damages in Maritime Accidents: A Comparative Study between the Egyptian and Emirati Legislations," *مجلة جامعة الإمارات للبحوث القانونية UAEU LAW JOURNAL*: Vol. 87: Iss. 87, Article 6.

Available at: https://digitalcommons.aaru.edu.jo/sharia_and_law/vol87/iss87/6

This Article is brought to you for free and open access by Arab Journals Platform. It has been accepted for inclusion in *مجلة جامعة الإمارات للبحوث القانونية UAEU LAW JOURNAL* by an authorized editor. The journal is hosted on [Digital Commons](#), an Elsevier platform. For more information, please contact rakan@aar.edu.jo, marah@aar.edu.jo, u.murad@aar.edu.jo.

Civil Liability for Unconventional Damages in Maritime Accidents: A Comparative Study between the Egyptian and Emirati Legislations

Cover Page Footnote

Dr. Abdul-Rahman Salem, Lecturer in Civil Law, Faculty of Law, Damietta University, Arab Republic of Egypt
abdo19861@yahoo.com

[د.عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

Civil Liability for Unconventional Damages in Maritime Accidents: A Comparative Study between the Egyptian and Emirati Legislations

Dr. Abdul-Rahman Salem

Lecturer in Civil Law, Faculty of Law, Damietta University,

Arab Republic of Egypt
abdo19861@yahoo.com

Abstract:

Maritime accidents in general, and non-traditional ones in particular, occupy an important rank among other types of accidents due to the evolution of the role of the machine, including ships, as well as the scientific development of the marine field and the surrounding environment, and we will focus our research on non-traditional marine accidents. Trying to establish an appropriate definition thereof, defining their scope, limiting their species and types of the damages resulting from them, whether related to the marine environment or other environments or human in any of them.

Then we try to find a suitable legal basis for civil liability resulting from the damage of non-traditional marine accidents, insofar as it can be founded on a fault that should be proven, or on a presupposed fault, or on the idea of objective responsibility based on the idea of risk (proven damage) and not the fault or presupposed fault.

In light of the above, we are trying to determine the appropriate sanction for civil liability for damage caused by non-traditional marine accidents, and how to make reparations for each of these types, whether in-kind compensation as the most appropriate means of remedying such damage, or alternative cash compensation for the form of compensation, and the means of assessment. This is to find ways to evade the defendant from liability in the claim of liability and turn aside his liability or reduce it.

Keywords:

Civil Liability, Unconventional Damages in Maritime Accidents, non-traditional, objective liability, risk idea, compensation in kind, biodiversity

[د.عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

المسئولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية:

دراسة مقارنة بين التشريعين المصري والإماراتي*

د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم

محاضر بكلية الحقوق - جامعة دمياط، قسم القانون المدني، مصر

abdo19861@yahoo.com

ملخص البحث

تحتل الحوادث البحرية عامة، وغير التقليدية منها بصفة خاصة مرتبة مهمة بين أنواع الحوادث الأخرى نظراً لتطور دور الآلة ومنها السفن، وكذلك التطور العلمي الذي لحق المجال البحري والبيئة المحيطة به، وسوف نركز بحثنا على الحوادث البحرية غير التقليدية. محاولين وضع تعريف مناسب لها وتحديد نطاقها، وحصص صورها وصور الأضرار الناتجة عنها سواء ما تعلق منها بالبيئة البحرية أو البيئات الأخرى أو الإنسان في أي منها.

ثم نحاول إيجاد أساس قانوني مناسب للمسئولية المدنية الناتجة عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية، من حيث إمكان تأسيسها على الخطأ واجب الإثبات، أو على الخطأ المفترض، أو على فكرة المسئولية الموضوعية المعتمدة على فكرة المخاطر (ثبوت وقوع الضرر) وليس الخطأ الثابت أو المفترض.

وفي ضوء ما سبق نحاول تحديد الجزاء المناسب للمسئولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية غير التقليدية، وكيفية جبر كل نوع من تلك الأنواع سواء عن طريق التعويض العيني باعتباره الوسيلة الأكثر ملاءمة لإصلاح تلك الأضرار، أو التعويض النقدي البديل للتعويض العيني، ووسائل تقييمه. وذلك لنصل إلى وسائل تنصل المدعى عليه من المسئولية في دعوى المسئولية ودفعها أو التخفيف منها.

* استلم بتاريخ ٢٠٢٠/٠٣/٠١ وأجيز للنشر بتاريخ ٢٠٢٠/٠٥/١٨.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

الكلمات المفتاحية : أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية، المسؤولية الموضوعية، فكرة المخاطر، التعويض العيني، التنوع البيولوجي.

مقدمة

منذ خلق الله تعالى الإنسان على سطح الأرض فإنه يقوم بالعديد من الأنشطة التي تخدم مصالحه، غير مكترث بأثرها على البيئة، وعلى الأخص عند استخدامه للمياه من أنهار وبحار ومحيطات واستغلال ما بها من ثروات. فتعدد الأنشطة لازمه تعدد في صور الإخلال بالبيئة البحرية والتي من أهمها الحوادث البحرية.

وتنقسم صور الحوادث البحرية إلى صورتين: الأولى: وهي الصورة التقليدية المباشرة وهي ما تُعرف بالتصادم البحري بين الوسائل البحرية^(١)، علاوة على المساعدة، الإنقاذ البحري، والخسائر البحرية المشتركة^(٢). والثانية: هي الصورة غير التقليدية والتي تتمثل في غير حالات التصادم البحري. وتعدد تلك الصور لتشمل كافة صور الحوادث الأخرى المضرّة بالإنسان والبيئة البحرية والبيئات الأخرى والعاملين بها، مثل تسريب وتسرب وإلقاء وتفريغ المواد الضارة أو مواد الصرف الصحي أو القمامة أو المواد أو النفايات النووية أو غيرها في البحر بما يلحق الضرر بالإنسان والبيئة بطريق مباشر وغير مباشر في الحال وقد يمتد الضرر عبر الأجيال.

أهمية موضوع البحث:

ولعل السبب الكامن وراء اختيار هذا الموضوع هو قصور التشريعات الحالية في ضم تلك الصور ومعالجتها ضمن خطة واحدة على الرغم من أن هناك قاسمًا مشتركًا هامًا بينها جميعًا وهو وحدة تأسيس المسؤولية المدنية الناتجة عن أضرار تلك الحوادث. فمع تعدد صور الحوادث البحرية غير التقليدية نجد أن قوانين البيئة لم تتناول بعض صورها المهمة والمعروفة قبل صدور

(١) وهو اللفظ الذي استعمله المشرع الإماراتي في قانون البيئة في إشارة إلى أن حوادث التصادم البحري لا تقتصر على السفن فقط.

(٢) ولقد عالجها كل من المشرع المصري والإماراتي في القانون البحري لكل منهما، كما سنرى لاحقًا.

[د.عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

هذه القوانين، فكان لا بد من معالجة هذا الأمر حتى لا تتبعثر تلك الصور بين عدة قوانين لا تجمعها غاية واحدة.

والجدير بالذكر أيضًا أن الأضرار التي تسببها الحوادث البحرية غير التقليدية لا تغطيها قواعد التشريعات الخاصة ولا قوانين البيئة المعمول بها في تشريعات الدول العربية^(٣) سواء ما تعلق منها بحماية الأشخاص القانونية المختلفة أو مكونات البيئة البحرية والبيئات الأخرى وعناصرها المختلفة وتنوعها البيولوجي. الأمر الذي يتطلب توضيح تلك الأضرار والمخاطر وأثرها، ثم وضع الحلول التشريعية المناسبة في مجال المسؤولية المدنية عن أضرار تلك الحوادث. علاوة على قلة الكتابات الفقهية التي تتناول هذا الموضوع مباشرة، حيث نجد المعالجة في جانب فقط منها دون الآخر، وحتى لو وجدت فإنها معالجة هامشية.

هدف البحث: يهدف موضوع البحث إلى تحديد نطاق الحوادث البحرية غير التقليدية ووضع تعريف لها، الأمر الذي يُسهل الإلمام بما يكتنف المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عنها من صعوبات نتيجة التعقيد بين الجوانب المختلفة لهذا الموضوع سواء الاجتماعية، والثقافية، والقانونية، والبيئية، والاقتصادية. بالإضافة إلى توضيح الحماية القانونية الحالية في هذا الشأن، وتقييم كفايتها، ثم محاولة وضع الوسائل القانونية المناسبة لحل هذه المشكلات في إطار قانوني منسجم، يحافظ بشكل كامل وفوري على حقوق المضررين والضحايا من جراء أضرار تلك الحوادث، علاوة على إعادة الحال إلى ما كان عليه فورًا إن أمكن خصوصًا في حالات الأضرار البيئية. الأمر الذي يؤدي في النهاية إلى كفالة الحفاظ على سلامة الإنسان والبيئة بكل مكوناتها، والحرص على اتخاذ التدابير والإجراءات الوقائية الكفيلة بمحاولة منع الأضرار من البداية.

إشكاليات البحث: تتمثل الإشكالية الأولى في تحديد مفهوم الحوادث البحرية غير التقليدية

(٣) لكن ذلك لا يحول دون تطبيق القواعد العامة للمسؤولية المدنية في القانون المدني في قوانين البلاد العربية. وعلى الرغم من ذلك فهناك بعض صور الضرر - كموضوع البحث - التي لا يتناسب تطبيقها مع القواعد العامة للمسؤولية في بعض الدول، لذلك يحتاج الأمر إلى تنظيم تشريعي خاص بتلك المسألة.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

على وجه الدقة وحصرها. كما تكمن الإشكالية الثانية في تأسيس المسؤولية المدنية الناتجة عن أضرار تلك الحوادث على أساس يتناسب مع آثارها الخطيرة على أوجه النشاط المختلفة. وتتمثل الإشكالية الثالثة في مدى استيعاب قانون البيئة لحوادث وأنشطة أخرى غير واردة به وتطبيقه عليها، واختيار الأسلوب الأكثر ملاءمة للتعويض عن أضرار تلك الحوادث، والتعاون الدولي والمحلي بخصوص ذلك.

منهج البحث: للوصول إلى حل هذه الإشكاليات اتبعت المنهج الوصفي التحليلي المقارن بين كل من التشريع المصري والإماراتي، مع عرض موقف أي تشريع آخر يمكن أن يثري البحث؛ نظراً لقلة المصادر التي تتناول هذا الموضوع مباشرة.

خطة البحث: يمكن تقسيم هذا البحث إلى مبحثين، عارضين لمفهوم الحوادث البحرية غير التقليدية أولاً، كما يأتي:

- مفهوم الحوادث البحرية غير التقليدية:

المبحث الأول: أساس المسؤولية عن الحوادث البحرية غير التقليدية.

المبحث الثاني: جزاء المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية.

- مفهوم الحوادث البحرية غير التقليدية:

من الثابت أن الملاحة البحرية تتكون من عدة عناصر، منها المادي وهو السفينة، وآخر بشري وهو الأشخاص القائمون على تسييرها وعملها، وأخيراً عنصر المنشآت البحرية الأرضية. فالسفينة: "هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية، ولو لم تهدف إلى الربح"^(٤). ولذلك كي تعتبر المنشأة العائمة سفينة يلزم أن تُخصص للملاحة

(٤) راجع المادة ١/١ من القانون البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، والمنشور بالجريدة الرسمية بالعدد رقم ١٨ تابع في ٣/٥/١٩٩٠، وتُقابل المادة ١/١١ من القانون الاتحادي الإماراتي رقم ٢٦ لسنة ١٩٨١ بشأن القانون التجاري البحري، والمنشور في الجريدة الرسمية، العدد رقم ٩٨، السنة الحادية عشرة بتاريخ ٢١/١١/١٩٨١. لكن المشرع الإماراتي زاد في تعريفها عن المشرع المصري عبارة "دون اعتبار لقوتها أو حمولتها".

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

البحرية على وجه الاعتياد^(٥). أما إذا قام مركب نهري أو داخلي بملاحة بحرية استثناءً، فإن هذا لا يضفي عليه وصف السفينة^(٦). علاوة على صلاحيتها للملاحة البحرية^(٧)، ويمتد حكم السفينة ليشمل ملحقاتها^(٨).

أما أشخاص السفينة فهم الأشخاص الأساسيون الذين يقومون على تمكين السفينة من مباشرة الملاحة البحرية، وهم: مالك السفينة أو مستأجرها (المُجهز)، والربان، والبحارة،

(٥) لذلك لا ينطبق وصف السفينة على القوارب المخصصة لنقل الركاب أو البضائع من السفينة إلى الرصيف والعكس والكراكات والعوامات والأرصفة العائمة والأحواض العائمة والرافعات العائمة والصنادل والمواكين والبراطيم والزوارق وقوارب الغطاسة، راجع د. محمود سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، عام ١٩٧٨، ص ١٥.

والصندل هو: "قارب مسطح القاع، تم تصميمه أساساً لنقل البضائع الثقيلة عبر الأنهار والقنوات. بعض الصنادل لا تكون ذاتية الحركة ويلزم قطرها أو دفعها بواسطة زورق سحب". والمواكين البحرية هي: "هذا النوع من السفن الذي يستخدم على نطاق واسع في الأنهار الملاحية حيث تقوم بشحن البضائع في الموانئ النهرية الصغيرة ونقلها إلى الموانئ النهرية الكبيرة لإعادة شحنها على سفن أعالي البحار الكبيرة وهذا يحدث عادة في أغلب موانئ شمال أوروبا وهذه المواكين تكون مزودة بفتحات عنابر واسعة". والبراطيم البحرية هي: "تعني الجزء الطافي في البحر أو النهر، ويصنع من مواد خفيفة قابلة للطفو، يستخدم كمعدية لنقل الأشخاص والمعدات من شاطئ إلى آخر، كما أنه يمكن أن يكون جزءاً من الكوبري المؤقت الذي يمد بين شاطئ نهر أو ممر مائي، ويستخدم المصطلح عسكرياً بالنسبة لوحدة المهندسين كمعدة من معدات العبور". والكراكات البحرية هي: "جهاز كبير، مجهز لحفر الطين والرمل والصخور والرسوبيات الأخرى من قاع المجاري المائية. الهدف الرئيسي منها هو المحافظة على قنوات صالحة للملاحة المائية، الأمر الذي يعد أساسياً لحركة نقل الحمولات الضخمة. والزورق هو: "قارب قوي صغير يستخدم لتحريك السفن الكبيرة، يسمى أيضاً الساحب".

(٦) راجع في ذلك د. أميرة صدقي، الموجز في القانون البحري، دار النهضة العربية، عام ١٩٨٠، ص ٢٤. ولقد وسع قانون البيئة المصري في مفهوم السفينة مُعرِّفاً إياها في المادة ٣١/١. ولقد أُطلق عليها قانون البيئة الإماراتي "الوسائل البحرية"، وتعد السفينة ضمنها، راجع في ذلك الفصل الثاني من الباب الثاني من القانون الاتحادي رقم ٢٤ في ١٧/١٠/١٩٩٩، والمنشور في الجريدة الرسمية بالعدد رقم (٣٤٠)، والمعدل بالقانون الاتحادي رقم ١١ في ٧/٥/٢٠٠٦. وبذلك تمتد حدود المسؤولية المدنية إلى كل ضرر ناتج عن تلك الوحدات البحرية أو بسبب حوادثها سواء كانت ثابتة أو متحركة.

(٧) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، عام ٢٠٠٧، ص ١٠.

(٨) سواء اللازمة لتسيير السفينة كالألات والدفة والصواري وقوارب النجاة والسلاسل والمرساة والرافعات والبوصلات والتلغراف اللاسلكي والأهلاب، أو اللازمة لاستغلال السفينة كشباك الصيد، راجع الفقرة الثانية من المادة الأولى من القانون البحري المصري، والمادة ٣/١١ من القانون البحري الإماراتي.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

والوكلاء البحريون، والمقاولون البحريون، والمرشد^(٩).

وإذا كان وصف البحرية للحوادث غير التقليدية يقتضي وقوعها في البحر حتى وإن سببت من الأضرار ما يلحق بالبر، فإن ذلك لا يعني قطعاً عدم مسؤولية الأشخاص البرين عن تلك الحوادث. وبذلك تقع المسؤولية استناداً إلى مسؤولية المتبوع عن عمل تابعيه أثناء تأديتهم أعمالهم أو بسببها^(١٠). علاوة على إمكان وقوع المسؤولية على عاتق الربان أو أحد البحارة أو غيرهم من أشخاص سواء كانوا برين أو بحرين^(١١).

لذلك فإن مالك السفينة أو مستأجرها (المُجهز) يمكن أن تتعدد صور المسؤولية بالنسبة إليهم بين مسؤولية تقصيرية سواء عن أخطائهم الشخصية أو أخطاء تابعيهم من ربانته وبحارة حتى إنهم يُسألون عن العقود التي يبرمها الربان في حدود سلطاته القانونية^(١٢) أو عن حراسة السفينة، وأخرى عقدية ناتجة عن العقود المتنوعة التي يبرمها أثناء رحلات السفينة وبسببها.

(٩) وقد ورد تنظيم هؤلاء في الفصول من الأول إلى الرابع من الباب الثاني من القانون البحري، إلا المرشد فقد عرض له الفصل الرابع من الباب الثالث من ذات القانون تحت عنوان: "الإرشاد". والجدير بالذكر أن هناك أشخاصاً آخرين ضمن الأشخاص الذين يقومون على تمكين السفينة من مباشرة الملاحة البحرية، ولم يرد ذكرهم بالقانون هم: وسيط الترانزيت والسمسار البحري. ولكن المشرع الإماراتي عرض لهم تبعاً في الفصول من الأول إلى الرابع من الباب الثالث من القانون البحري المعنون بـ "أشخاص السفينة".

(١٠) راجع د. محمد عبدالفتاح ترك، التصادم البحري: دراسة تفصيلية، دار الجامعة الجديدة للنشر، عام ٢٠٠٥، ص ١٦٤، هامش رقم (١).

(١١) وما يجب التأكيد عليه هو أن معظم حالات وقوع المسؤولية يمكن أن تُعزى إلى مالك السفينة أو مستأجرها (المُجهز) ولقد عرفته المادة ٧٨ من القانون البحري المصري بأنه: "هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها، ويعتبر المالك مجهزاً حتى يثبت غير ذلك". ويطابق هذا النص نص المادة ١٣٥ من القانون البحري الإماراتي. ومن هنا يمكن أن يكون المجهز هو المالك أو المستأجر، ويعتبر المستأجر مجهزاً للسفينة ولو كانت مجهزة بالفعل، لأن - كما ورد بالتعريف السابق ذكره - المعيار لاعتبار المجهز هو استغلال السفينة وليس تجهيزها.

(١٢) حيث نصت المادة ٨٠ من القانون البحري المصري على أن: "يُسأل مالك السفينة مدنياً عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها، كما يُسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود سلطاته القانونية". وهذا النص يطابق نص المادة ١٣٧ بفقرتها من القانون البحري الإماراتي.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

وما يهمننا من كل ذلك هي مسئوليتهم المدنية (التقصيرية) الناتجة عن حوادث البحر غير التقليدية كما سيأتي تحديدها. وأخيراً نود لفت الانتباه إلى أن المنشآت البحرية الأرضية^(١٣) تنقسم إلى: الميناء^(١٤)، والمناطق المجاورة له^(١٥).

والجدير بالذكر أنه يثور بشأن الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية أياً كان نوعها العديد من المسائل، منها: تحديد شخص المسئول عنها مدنياً، وكذلك تحديد نوع المسئولية التي يمكن الاستناد إليها لتقرير المسئولية وبالتالي كيفية إثباتها؛ لتقرير الجزاء المناسب على شخص من تقررت مسئوليته عن الحادث.

أما عن صور الحوادث البحرية غير التقليدية^(١٦)، فتتعدد صورها بتعدد مصادرها، فالسفينة مصدرها الأول سواء حدث ذلك عن طريق الحوادث المباشرة بالمعنى التقليدي (التصادم البحري)^(١٧)،

(١٣) كما تُعد منشآت حقول استكشاف واستغلال واستخراج البترول والغاز والنفط وعمليات الحفر والتنقيب عنها، وما ينتج عنها من مسئولية متعلقة بحوادث تسريب وتصريف النفايات والمواد الضارة الصادرة عن تلك الأنشطة ضمن المنشآت المقصودة والداخلية في نطاق البحث.

(١٤) راجع في تعريفه بالتفصيل د. عبدالفضيل محمد أحمد، القانون البحري الخاص، دار النهضة العربية، دون سنة نشر، بند ٢٧١، ص ٢٩٢.

(١٥) ولقد نظمت هذه المناطق العديد من القوانين مثل: قانون القواعد والنظم المعمول بها في الموانئ والمياه الإقليمية رقم ٢٨٠ لسنة ١٩٦٠، والقانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٤٨ بشأن الالتزام بتقييد ارتفاع المباني والمنشآت في تلك المناطق والقرارات الوزارية المنفذة له، والقانون رقم ٦ لسنة ١٩٩٥ بشأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر والذي يحدد فيه مناطق الرؤية للمناظر والارتفاعات وغيرها مما يؤثر على رؤيتها أو رؤية العلامات الملاحية الأخرى. ومن صور أضرارها الإلقاء العمدي لمخلفاتها ونفاياتها في البحر.

(١٦) لتفصيل الاتفاقيات التي تعالج أنواع تلك الحوادث المتعلقة بحماية البيئة البحرية وتصنيفها، د. صلاح هاشم محمد، المسئولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، مكتبة سعيد رأفت، عام ١٩٩١، ص ١٩٩ وما بعدها.

(١٧) راجع في أساس المسئولية عن أضرار التصادم البحري د. راوي محمد عبدالفتاح، المسئولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري في النظام الأنجلو أمريكي (مع الإشارة إلى الوضع في مصر وفرنسا والمعاهدات الدولية)، دون دار نشر، عام ٢٠٠٩، ص ٤٨ وما بعدها، والذي يقرر أن المسئولية عن التصادم البحري - في الأساس - مسئولية قائمة على الخطأ واجب الإثبات، واستثنى منها بعض الصور التي هي عماد البحث، راجع ذات المرجع، ص ٥٢ وما بعدها. وعن صور التصادم البحري، وتأسيس المسئولية على الخطأ الواجب الإثبات راجع د. محمد عبدالفتاح ترك، مرجع سبق ذكره، ص ٤٨ وما بعدها، وص ١٦٤ على الترتيب.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

المساعدة والإنقاذ البحري، والخسارات البحرية المشتركة^(١٨)، أو عن طريق غير مباشر (الحوادث غير التقليدية) كالتسريب أو التصريف الحادث من السفن للزيت^(١٩) أو المواد الضارة (نووية) أو نفايات أو مخلفات ضارة^(٢٠) أو صرف صحي أو قمامة^(٢١).... أو غير ذلك. أما المصدر الثاني فهو مصدر مختلط (بري وبحري) ويتمثل في المنشآت البحرية التي تقوم بتصريف وإلقاء مخلفاتها بالبحر والتي تعمل على استخراج واستغلال واكتشاف حقول الغاز والنفط البحرية^(٢٢) أو المنشآت البرية المطلة على البحر التي تقوم بذات النشاط أو غيرها من الأنشطة الأخرى^(٢٣).

- (١٨) راجع الباب الرابع من القانون البحري المصري (المواد من ٢٩٢: ٣٣٩)، والمقابلة ل- (المواد من ٣١٨: ٣٦٥) والممثلة للباب الخامس من القانون البحري الإماراتي.
- (١٩) ولقد قرر اتفاق توفالوب عام ١٩٦٩ الذي أبرم بين مجموعة من شركات البترول لتعويض الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي أن الحوادث المسبب للتلوث بالزيت سواء بتسرب الزيت أو التهديد بذلك يغطي الحوادث العرضية فقط (غير التقليدية)، وأسس المسؤولية عنها على أساس المسؤولية الموضوعية. راجع د. صلاح محمد عبدالمجيد سليمان، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نواحي الحماية والتعويض، رسالة دكتوراه، جامعة طنطا - كلية الحقوق، عام ٢٠٠٦، ص ٤٨٢، ٤٨٥ على الترتيب.
- (٢٠) حول الحلول العالمية لمكافحة التلوث من مخلفات السفن، راجع د. محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، عام ١٩٩٦، ص ١٦٨ وما بعدها.
- (٢١) حول الحلول الإقليمية لمكافحة التلوث من مخلفات التلوث، راجع د. محمد مصطفى يونس، مرجع سبق ذكره، ص ١٧٨.
- (٢٢) في ذات المعنى د. حسين فتحي، التلوث البحري المعزوم للسفن وآليات الحد من المسؤولية، دون دار نشر، عام ١٩٩٢، ص ١٦. وراجع المادة ٥٢ من قانون البيئة المصري، والتي تُقابل المادة ١٨ من قانون البيئة الإماراتي. ولقد أحسن المشرع الإماراتي في المادة ١٨ الجمع في الحظر بين مصادر التلوث البرية والبحرية، أما المشرع المصري فلم يجمع بينهما في نص المادة ٥٢ سالف الذكر بل ولم يحظر تصريف المنشآت البرية العاملة في ذات المجال في نص آخر وإن كان من الممكن أن تخضع لعموم نصوص القانون الأخرى. وتجدر الإشارة أن هذا النوع من الملوثات البحرية منتشر في البيئة البحرية الإماراتية، راجع د. محمد سعيد عبدالله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقاً لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة - دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة - كلية الحقوق، عام ١٤٢٦ هـ - ٢٠٠٥، ص ١٣٣ وما بعدها. وعن تلوث البيئة البحرية المصرية فتعدد مصادرها ومن بينها هذا المصدر، ذات المرجع، ص ١٣٩ وما بعدها.
- (٢٣) راجع في الأنشطة الأخرى المادة ٦٩ من قانون البيئة المصري، والتي تُقابل المادة ٣٥ من قانون البيئة الإماراتي. وفي المصادر البرية لتلوث البيئة البحرية، راجع د. أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، دار النهضة العربية، عام ١٤١٤ هـ - ١٩٩٤ م، ص ٩٦ وما بعدها.

[د.عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

والجدير بالذكر تفرق هذه الصور ما بين القانون البحري، وقانون البيئة المصري^(٢٤)، علاوة على اتفاقيات ومعاهدات وتوصيات المؤتمرات الدولية، حيث نجد أن القانون البحري المصري قد تناول منها فقط الحوادث البحرية التقليدية المتمثلة في التصادم البحري المباشر بين السفن وعمليات الإنقاذ والخسارات البحرية في الباب الرابع منه^(٢٥) والخارجة عن نطاق البحث رغم تحقق المسؤولية المدنية التقصيرية أو العقدية بالنسبة لعمليات الإنقاذ والخسارات البحرية عند وقوعها.

ولذلك تنحصر المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية في العديد من الحوادث الواردة في كل من قانون البيئة المصري والإماراتي، علاوة على ما نظمته العديد من المحافل الدولية. ونحاول الآن حصر تلك الحوادث، ثم نعرض لصعوبات إثبات الأضرار الناتجة عن تلك الحوادث كما يأتي:

أولاً: الحوادث البحرية غير التقليدية في قوانين البيئة:

تناول قانون البيئة المصري بعض صور الحوادث البحرية غير التقليدية، وإن وردت تلك الصور في قانون البيئة على سبيل الحصر، إلا أنها ليست فقط صور تلك الحوادث، وهذه الصور^(٢٦) هي: ١- حوادث الزيت، والأخير لا يقتصر مدلوله فقط على الزيت، بل يمتد ليشمل جميع أشكال البترول الخام ومنتجاته، وجميع أنواع الهيدروكربونات السائلة، علاوة على جميع الزيوت والمواد المستخرجة من البترول أو نفاياته^(٢٧). ٢- حوادث المواد الضارة. ٣-

(٢٤) القانون رقم ٤ لسنة ١٩٩٤، الصادر في ٢٧/١/١٩٩٤، والمنشور في الجريدة الرسمية العدد رقم ٥ بتاريخ ٣/٢/١٩٩٤، والمعدل بالقانون رقم ١٠٥ لسنة ٢٠١٥، والمنشور في الجريدة الرسمية بالعدد رقم ٤٢ مكرر (أ) بتاريخ ١٩/١٠/٢٠١٥.

(٢٥) ونظمه المشرع الإماراتي في القانون البحري في الفصل الأول من الباب الخامس من القانون البحري الإماراتي، علاوة على تضمن قانون البيئة الإماراتي نص المادة ٢٣ منه والذي خصص لتحديد المسؤولية المدنية في حالة حوادث التصادم البحري (الحوادث التقليدية).

(٢٦) تضمنها الفصل الأول من الباب الثالث من قانون البيئة المصري، وهي ذات الصور التي عددها القسم الأول من الفصل الثاني من الباب الثاني من قانون البيئة الإماراتي.

(٢٧) المادة ١٥/١ من قانون البيئة المصري في تعريف الزيت.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

حوادث مخلفات الصرف الصحي والقمامة. ٤- حوادث إلقاء النفايات والمواد غير المعالجة بطريقة إرادية أو غير إرادية من شأنها إحداث تلوث الشواطئ المصرية أو المياه المتاخمة لها^(٢٨)، سواء تم إلقاؤها أو تصريفها من منشآت برية أو بحرية. ويجمع بين كل تلك الحوادث قاسم مشترك وهو أثرها الضار على البيئة البحرية (التلوث) والعاملين فيها والغير والذي قد تمتد إلى البيئات الأخرى^(٢٩)؛ لذلك وجب البحث عن أساس المسؤولية المدنية الناتجة عن تلك الأضرار بعد تحديد الأشخاص المسؤولين عنها.

من ناحية أخرى فالتلوث البيئي ليس هو الضرر الوحيد الناتج عن تلك الحوادث فقد يمتد أثرها - خصوصاً في حالات التلوث - إلى التأثير على صحة العاملين في ذلك الحقل أو حياتهم. كما قد تمتد أضرار تلك الحوادث إلى بيئات أخرى كالبيئة البرية أو الهوائية.

ومن ناحية ثالثة فقد تتحقق واحدة أو أكثر من صور الحوادث البحرية غير التقليدية الواردة في القانون دفعة واحدة وذلك في حالات تعرض السفن للغرق، مما يحدث أضراراً بالغة الخطورة بالبيئة المحيطة، ومنها الأضرار الناتجة عن حادث غرق ناقلة البترول الضخمة "توري كانيون" بحمولتها عام ١٩٦٧ بالساحل البريطاني التي امتدت إلى خسائر اقتصادية أيضاً^(٣٠)، وكذلك حادث غرق الناقلة الليبيرية عام ١٩٧١ بالقرب من أحد سواحل اليابان الأمر الذي أدى إلى إصابة البيئة والأحياء البحريين والصيادين اليابانيين بأضرار جسيمة نتيجة تدفق كميات الزيت المحملة بالناقلة إلى الماء^(٣١).

(٢٨) أما هذه الصورة فقد نظمها المادة ٦٩ من قانون البيئة المصري، وتُقابل المادة ٣٥ من قانون البيئة الإماراتي.
(٢٩) وبذلك يمكن حصر مصادر هذا التلوث في مصدرين: التلوث من السفن والتلوث من المصادر البرية، راجع د. ياسر محمد فاروق عبدالسلام محمد المتياوي، نحو منظور جديد لقواعد المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، رسالة دكتوراه، جامعة طنطا - كلية الحقوق، عام ٢٠٠٧، ص ٧٩. إلا أن ذلك لا يمنع من إضافة مصدر التلوث الصادر عن المنشآت البحرية الأخرى.

(٣٠) راجع في ذلك الأضرار والآثار الاقتصادية وغيرها:

David Goeur, La pollution marine, in Woessner Raymond (dir), Mers et océans, Paris Atlante, Clefs concours, 2014, P. 13-14. et,

Emmanuel Du Pontavice, La Pollution des mers par les hydrocarbures (à propos de l'affaire du Torrey Canyon), Librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris, 1968.

وهي ناقلة بترول ليبيرية جنحت بالقرب من السواحل الإنجليزية في ١٨/٣/١٩٦٧ ما أدى إلى تسرب زيتي انتشر

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

ثانياً: التعاون الدولي في مجال الحوادث البحرية غير التقليدية:

تناول القانون الدولي العام صوراً عديدة لتلك الحوادث وإن ورد ذلك في اتفاقيات متفرقة لكل صورة على حدة. ولعل ذلك يؤكد خطورة تلك الصور والتأثير الخطير لها على البيئة البحرية والبيئات المحيطة بها والعاملين فيها، وامتداد أثرها إلى الإنسان إما في صورة أضرار مادية أو اقتصادية.

وتنقسم تلك الاتفاقيات إلى اتفاقيات دولية لمنع التلوث البحري، أو التعويض عن الأضرار التي تحدث من جرائه حال عدم كفاية الإجراءات الوقائية في منع حدوث الضرر، ومن بينها نصوص تتعلق بتحديد المسؤولية وطبيعتها وشخص المسؤول عن حدوث الضرر وكيفية تعويض الضحايا^(٣٢).

ولقد كرس كل من قانون البيئة المصري^(٣٣) والإماراتي صور التعاون الدولي في مجال حماية البيئة البحرية من ملوثات النفط والزيوت الواردة في الاتفاقيات الدولية خصوصاً الناتجة من الحوادث البحرية غير التقليدية، كالاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط عام ١٩٥٤ التي

بفعل العواصف إلى السواحل الإنجليزية والفرنسية أيضاً، مع العلم أنها كانت تحمل ١٢٠ ألف طن من الزيت الخام، وعن وصف أضرار الحادث انظر:

Colin M. De la Rue and Charles B. Anderson, Shipping and the Environment: Law and Practice, Informa Law, 2009, P. 11 and 12.

(٣١) د. محمد ربيع فتح الباب، المسؤولية المدنية للدولة عن أضرار التلوث الإشعاعي النووي، دار النهضة العربية، عام ٢٠١٦، ص ٣٨. هذا وقد تتنوع صور الضرر عن ذات الحادث، فتمتد إلى الصيادين وأصحاب الفنادق والمطاعم والشواطئ الموسمية والمقاولين ومربي الأسماك والمحار وكل من يعمل في مجال العمليات التحويلية أو نقل السلع أو العمليات التجارية لمنتجات البحر في أجسامهم، أو منشأتهم المهنية ما يؤثر على الجانب الاقتصادي لهم ولدولهم، د. محسن عبد الحميد البيه، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، دون دار نشر، عام ٢٠٠٢، ص ١٣٩، ١٤٠.

(٣٢) د. عبدالعزيز مخيمر عبدالهادي، القانون الدولي للبيئة، مركز الكتاب الجامعي - جامعة المنصورة، عام ٢٠١٠، ص ١٢٦، ١٢٧.

(٣٣) د. ياسر محمد فاروق عبدالسلام محمد المنياوي، مرجع سبق ذكره، ص ٧٤. وإذا كانت الاتفاقيات الدولية تحرص على حصر النشاط كأساس لتحديد مصادر التلوث، فإن التشريعات الوطنية تحرص على حصر النشاطات التابعة من البيئة المحلية والتي تؤدي إلى إحداث التلوث، ذات المرجع، ص ٧٥. وراجع في تطور التشريعات حتى الوصول إلى قانون البيئة د. عوض الله عبده شرافه، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي في القانون المصري وقوانين البلاد العربية، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة - كلية الحقوق، عام ٢٠٠٨، ص ٣٢ وما بعدها.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

تهدف إلى منع تلوث البحار الناتج عن التفرغ العمدي للنفط من السفن في مناطق معينة، والاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناجمة عن التلوث بالنفط بروكسل عام ١٩٦٩ والتي تهدف إلى تمكين الدول من اتخاذ الإجراءات اللازمة في أعالي البحار في حالات وقوع كارثة بحرية تؤدي إلى تلوث الشواطئ والبحار بالنفط، وأيضاً اتفاقية لندن التي نتجت عن مؤتمر لندن تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية عام ١٩٧٣ بشأن منع التلوث البحري بواسطة السفن (Marpol)، ووافق ذات المؤتمر على بروتوكول يسمح بتطبيق اتفاقية بروكسل ١٩٦٩ على أنواع أخرى من الملوثات التي تشمل المواد الضارة بصحة الإنسان والمؤذية للنباتات والحيوانات البحرية أو التي تعرقل الاستعمالات المشروعة للبحر. وأخيراً اتفاقية قانون البحار مونتجو عام ١٩٨٢ والتي تهدف لحماية البيئة البحرية العالمية والحفاظ عليها باتخاذ كافة التدابير لمنع تلوثها أو خفض ذلك التلوث والسيطرة عليه. وعلى الصعيد الإقليمي نجد - مثلاً - اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث برشلونة ١٩٧٦ والتي تهدف إلى تحقيق التعاون الدولي من أجل خلق سياسة شاملة لحماية وتحسين بيئة البحر المتوسط.

وينبغي الإشارة إلى أن أهم تلك الاتفاقيات - في مجال البحث - الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالنفط بروكسل عام ١٩٦٩ والتي تهدف إلى توفير التعويض الملائم للأشخاص المضرورين بسبب التلوث الناجم عن النفط أو صرفه من السفن وتوحيد كافة القواعد والإجراءات لتحديد المسائل المتعلقة بالمسؤولية والتعويض^(٣٤). ولقد تمخض عن تلك الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الحادث عن التلوث بالنفط عام ١٩٧١ والتي تهدف إلى استخدام حصيلة الصندوق لتغطية تكاليف تنظيف وإزالة التلوث البترولي والتعويض عنه. إضافة إلى الاتفاقية الدولية

(٣٤) راجع حول قواعد تلك الاتفاقية:

Nicholas J. Healy, The C.M.I. and IMCO Draft Conventions on Civil Liability for Oil Pollution, in 1 J. Mar. L. & Com, (oct.1969), P.93 et seq
Nicholas J. Healy, The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, in 1 J. Mar. L. & Com, (Jan 1970), P. 317 et seq
Samue Bergmanl, No Fault Liability for Oil Pollution Damage, in 5 J. Mar. L. & Com, in 1 (1973 - 1974), P. 1.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

بشأن المسؤولية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لندن بتاريخ ٢٣ / ٣ / ٢٠٠١ تتويجاً لجهود المنظمة البحرية الدولية.

وتعتبر اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود^(٣٥) أهم اتفاقيات حماية البيئة على الإطلاق، وهي أول اتفاقية دولية في هذا المجال ترعاها منظمة الأمم المتحدة. إلا أن ذلك لا يعني إحاطة تلك الاتفاقية بكل صور النشاط أو الحوادث التي توجب المسؤولية عن نقل النفايات الخطرة في البحر. فقد تُعقد اتفاقية خاصة بنوع معين من التلوث والذي تُعد الحوادث البحرية غير التقليدية أحد صوره نظراً لخطورتها على الرغم من إمكان دخولها واعتبارها ضمن النفايات الخطرة في مجال تطبيق تلك الاتفاقية، فمثلاً استبعدت اتفاقية بازل ١٩٨٩ من نطاق تطبيقها الموضوعي نقل النفايات المشعة على الرغم من خطورتها^(٣٦).

لذلك عُقدت الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية في ميدان النقل البحري للمواد النووية بروكسل ١٩٧٢^(٣٧) والتي تهدف إلى تحديد المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية التي تحدث أثناء النقل البحري للمواد النووية، ولقد أبرمت هذه الاتفاقية تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية^(٣٨). ويجب تعظيم الاستفادة من تلك الاتفاقية خصوصاً بعد اعتماد البرامج النووية

(٣٥) تم التوقيع عليها في ٢٢ / ٣ / ١٩٨٩، ودخلت حيز النفاذ في ٥ / ٥ / ١٩٩٢. وهو ما يعبر عنه البعض بمصطلح "بالشحنات أو المواد غير الزيتية"، والتي أبرم بشأنها الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة بحرًا لعام ١٩٩٦، الأمر الذي يعني الاهتمام الدولي بالمواد الخطرة غير الزيتية أيضاً. راجع بالتفصيل: د. نادر محمد إبراهيم، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي - دراسة تحليلية ومقارنة، دار الفكر الجامعي، عام ٢٠٠٥، ص ١٣ وما بعدها.

(٣٦) د. رانا مصباح عبدالمحسن عبدالرازق، ورقة بحثية بعنوان: مشكلة النفايات الخطرة ومعالجتها في ضوء التشريع المصري (دراسة مقارنة)، بحث مقدم في المؤتمر العلمي الخامس "القانون والبيئة"، جامعة طنطا - كلية الحقوق، (٢٣ - ٢٤) أبريل ٢٠١٨ ص ٣٧.

(٣٧) وهذه الاتفاقية مكتملة لاتفاقيات باريس عام ١٩٦٠ الخاصة بالمسؤولية المدنية في ميدان الطاقة النووية، واتفاقية فيينا عام ١٩٦٣ المكتملة لها الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية. وأبرمت هذه الاتفاقية في ١٧ / ١٢ / ١٩٧٢ ودخلت دور النفاذ في ١٥ / ٧ / ١٩٧٥.

(٣٨) ولقد كرسّت المنظمات الإقليمية المختلفة والمتشرة على مستوى العالم المبادئ الواردة في تلك الاتفاقيات الدولية

السلمية في مختلف أنحاء العالم ومنها دخول مصر مؤخرًا هذا المضمار.

ثالثًا: التلوث الإشعاعي (النووي) ضمن مفهوم النفايات الخطرة الوارد في قانون البيئة:

تُعد نصوص قانون البيئة المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ بخصوص البيئة البحرية ترجمة حقيقية لهذه الاتفاقيات الدولية علاوة على متطلبات الأمن والأمان البحريين. وعلى الرغم من أن اتفاقية بازل قد استبعدت من نطاق تطبيقها الحوادث الناتجة عن نقل المواد المشعة أو النووية^(٣٩) - بل كل صور التلوث الناتج عن هذه المواد بصفة عامة، إلا أنه في مجال القانون الداخلي المصري يمكن إدخال الأضرار الناتجة عن تلك المواد أو نقلها بالذات ضمن حكم المادة ٣٢/٢ من قانون البيئة المصري التي تنص على أن: "ويحظر بغير تصريح من الجهة الإدارية المختصة السماح بمرور السفن التي تحمل النفايات الخطرة في البحر الإقليمي أو المنطقة البحرية الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية". وذلك بعد حمل تلك الفقرة على مفهوم النفايات الخطرة التي تعرفها المادة ١٩/١ من ذات القانون على أنها "مخلفات الأنشطة والعمليات المختلفة أو رمادها المحفوظة بخواص المواد الخطرة التي ليس لها استخدامات تالية أصلية أو بديلة مثل النفايات الإكلينيكية من الأنشطة العلاجية والنفايات الناتجة عن تصنيع أي من المستحضرات الصيدلانية والأدوية أو المذيبات العضوية أو الأحبار والأصباغ والدهانات"، وقد وردت مخلفات تلك الأنشطة في هذه الفقرة على سبيل المثال لا الحصر. وبذلك يمكن إضافة مخلفات المواد المشعة عند نقلها عن طريق البحر إليها.

كالاتفاقية الخاصة بحماية البيئة في الدول الاسكندنافية (استكهولم ١٩٧٤) والتي تهدف إلى حماية وتحسين البيئة من خلال التعاون لضمان حفاظ كل دولة من تلك الدول على بيئة الدول الأخرى وألا تسبب لها أية أضرار بما فيها البيئة البحرية، وتعد من الأنشطة الضارة وفقًا لأحكام المادة الأولى من تلك الاتفاقية التخلص من النفايات الضارة بكافة أنواعها بإلقائها في أي بيئة مائية. إضافة إلى القرارات الملزمة الصادرة عن المنظمات الدولية والإقليمية في هذا الشأن، وكذلك إعلانات المبادئ والتوصيات وبرامج العمل سواء كانت صادرة من المنظمات الدولية أو الإقليمية أو المتخصصة.

(٣٩) ولعله من المناسب ذكر أن هناك اتفاقية خاصة بمسؤولية مستعملي السفن النووية بروكسل ١٩٦٣، وتم التوقيع عليها في ٢٥/٥/١٩٦٢ بين أكثر من ١٥٠ دولة، إلا أنها لم تدخل حيز النفاذ إلى يومنا هذا. وتضمنت نصوصها المسؤولية المطلقة لمشغل السفينة النووية عن أي ضرر تسببه السفن النووية أو المنتجات أو النفايات النووية؛ وذلك لمحاولة الحفاظ على تهديدات السفن النووية عند دخولها المياه الإقليمية للدول. راجع في ذلك: د. لعدي عبد القادر، المسؤولية الدولية الناجمة عن أضرار التلوث النووي، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان - كلية الحقوق والعلوم السياسية، عام ٢٠١٧ - ٢٠١٨، ص ٤٩.

[د.عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

وقد أكدت ذلك مؤخرًا المادة ٢٥ / ١ / ٥ من اللائحة التنفيذية لقانون البيئة^(٤٠) والتي تنص على أن: "يحظر تداول المواد والنفايات الخطرة بغير ترخيص يصدر من الجهة المختصة المبينة قرين كل نوعية من تلك المواد والنفايات وذلك على الوجه التالي: ٥- المواد والنفايات الخطرة التي يصدر عنها إشعاعات مؤينة - وزارة الكهرباء والطاقة، هيئة الطاقة الذرية.....". والتي تحول الفقرة الثانية منها الوزير المختص بالتنسيق مع وزير البيئة إصدار جدول بالمواد الخطرة مبيّنًا فيه تلك المواد ومعيّار تداولها والتخلص من عبواتها وأي ضوابط أخرى تتعلق بذلك.

وعلى الرغم من ذلك صدر قانون تنظيم الأنشطة النووية والإشعاعية^(٤١) متضمنًا المسؤولية المدنية الناتجة عن نقل المواد المشعة في مادته ٨٠ / ٤ والتي تُلقِي بالمسؤولية المدنية على عاتق مشغل المنشأة النووية إذا تعلقت بالمواد النووية الآتية من منشأته أو ناتجة منها وفي حالة إرسالها بأي وسيلة نقل، ومنها النقل البحري. وينبغي التأكيد أن هذا القانون يعد ترديدًا لما ورد بقانون البيئة.

أما عن المشرع الإماراتي فقد أورد لفظ المواد أو النفايات النووية عندما عرف النفايات في المادة الأولى من قانون البيئة بأنها: "جميع أنواع المخلفات أو الفضلات الخطرة وغير الخطرة بما فيها النفايات النووية والتي يجري التخلص منها أو المطلوب التخلص منها بناء على أحكام القانون.....". وبهذا تدخل الأضرار الناتجة عن النفايات النووية ضمن الحماية المقررة في قانون البيئة الإماراتي، بما فيها قواعد المسؤولية المدنية والتعويض عنها. وينبغي التنويه أنه حسنًا فعل المشرع الإماراتي بعدم تكرار النص على نقل وتداول النفايات النووية في أي قانون خاص بل اكتفى بالنص على ذلك في قانون البيئة.

وفي النهاية يمكن التأكيد على أن الحوادث البحرية غير التقليدية هي: "تلك الحوادث التي تؤثر في البيئة البحرية أو أحد عناصرها وتمتد منها إلى البيئات الأخرى في غير حالات التصادم البحري

(٤٠) المعدلة بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم ١٠٩٥ لسنة ٢٠١١، والمنشور في الوقائع المصرية، العدد ١٩٩ (تابع) في ٢٨/٨/٢٠١١.

(٤١) القانون رقم ٧ لسنة ٢٠١٠، والمنشور بالجريدة الرسمية بالعدد ١٢ مكرر (أ)، بتاريخ ٣٠/٣/٢٠١٠.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

التقليدي، سواء حدث ذلك عمداً أو إهمالاً، كتصريف أو تسريب أو تسرب أو انفجار المواد الخطرة أو الزيت أو مخلفات السفن أو سببته المنشآت^(٤٢) البحرية والمنشآت البرية المطلّة على البحار".

ويثور التساؤل عن مدى كفاية نصوص قانون البيئة المصري والإماراتي لتأسيس المسؤولية عن تلك الحوادث، أم أنها نصوص لا تفي بالغرض ولا تُغطي كافة صور الضرر الناتجة عن تلك الحوادث، الأمر الذي يدفعنا إلى الرجوع للقواعد العامة في القانون المدني المصري وقانون المعاملات المدنية الإماراتي؟ هذا هو محور البحث الآتي:

رابعاً: صعوبة إثبات أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية:

١- يصعب تحديد مرتكب هذا النوع من الحوادث^(٤٣) خصوصاً في الأماكن من البحار التي لا تخضع لسيطرة وإشراف ورقابة الدول مباشرة إذا امتد أثرها الضار إلى المياه الإقليمية للدول الساحلية، وكذلك الخطوط الملاحية التي تتكرر أو تتعدد فيها الرحلات البحرية. ومما يثير الأمر تعقيداً حالة اشتراك أكثر من سفينة في إحداث أضرار ناتجة عن حوادث متماثلة في ذات المكان وهو أمر شائع الحدوث في البيئة البحرية، ويدق الأمر إذا كانت السفينة حربية أو تستخدمها الدولة في أغراض حكومية أو غير تجارية^(٤٤).

٢- تتسم أضرار تلك الحوادث بالطابع الفني الدقيق، الأمر الذي يحتاج إلى أهل الخبرة في هذا المجال وهو ما يثير مسألة التكاليف الباهظة للوصول إلى المكان المضروب، وإثبات الضرر وحدوده وتأثيره على البيئة البحرية والبيئات المحيطة والعاملين فيها مع مقارنة الحال قبل وبعد حدوث هذه الأضرار، علاوة على صعوبة حصر وتحديد تلك الأضرار.

٣- جسامه الأضرار الناتجة عن تلك الحوادث وامتدادها دون التقيد بإقليم معين^(٤٥)، الأمر

(٤٢) وسوف نستخدم لفظ المنشآت في باقي أجزاء البحث للدلالة على المنشآت البرية والبحرية، إلا إذا اقتضت الضرورة غير ذلك.

(٤٣) د. حسين فتحي، مرجع سبق ذكره، ص ٣٣. كما يصعب إثبات خطأ مالك السفينة، د. نادر محمد إبراهيم، مرجع سبق ذكره، ص ٤٢.

(٤٤) راجع مثلاً المادة رقم ١١ من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت بروكسل ١٩٦٩.

(٤٥) د. محسن عبدالحميد البيه، مرجع سبق ذكره، ص ١٤٢.

[د.عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

الذي يحتاج إلى التعاون الدولي المخلص بداية من تمكين الخبراء لأداء واجباتهم، وتقرير قواعد مسئولية وتعويض موحدة في هذا الشأن^(٤٦). علاوة على التعاون الدولي في تطوير أعمال الخبرة والعمل على نقل وثقل تلك الخبرات بين دول المجتمع الدولي؛ لتحقيق سرعة أداء العدالة الوطنية والدولية لواجباتها.

المبحث الأول

أساس المسئولية^(٤٧) عن الحوادث البحرية غير التقليدية

من المعروف أن المسئولية المدنية تنقسم إلى نوعين: الأولى عقدية تقوم على الإخلال بالتزام عقدي يختلف باختلاف ما اشتمل عليه العقد من التزامات. أما الثانية فتقصرية تقوم على الإخلال بالتزام قانوني واحد لا يتغير هو الالتزام بعدم الإضرار بالغير. فالدائن والمدين في المسئولية العقدية كانا مرتبطين بعقد قبل تحقق المسئولية، أما في المسئولية التقصيرية قبل أن تتحقق فقد كان المدين (مرتكب الفعل الضار) أجنيباً عن الدائن (المضرور)^(٤٨). فإذا ما نظرنا إلى المسئولية عن الحوادث البحرية غير التقليدية في المجال الوطني وفقاً لأحكام القانون الداخلي المصري أو الإماراتي - وبالمفهوم السابق بيانه - نجد أن المسئولية عن تلك الحوادث مسئولية تقصيرية ناتجة عن مخالفة أحكام القوانين الداخلية أو الاتفاقيات الدولية^(٤٩).

(٤٦) وهناك العديد من تلك الاتفاقيات كالاتفاقيات الدولية للوقاية من تلوث البحار لندن ١٩٥٤، والاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت بروكسل ١٩٦٩، كالاتفاقية الخاصة بالمسئولية المدنية في ميدان النقل البحري للمواد النووية بروكسل ١٩٧٢.

(٤٧) ويقصد بأساس المسئولية: "السبب الذي من أجله يضع القانون عبء تعويض الضرر على عاتق شخص معين". أما مصدر المسئولية فهو: "القاعدة القانونية التي تقرر مبدأ التعويض، وهي لا تخرج عن الإرادة والقانون"، د. محمود جمال الدين زكي، الوجيز في نظرية الالتزام - مصادر الالتزام، عام ١٩٧٦، ص ٤٥١.

(٤٨) د. عبدالرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني - الجزء الأول (نظرية الالتزام بوجه عام - مصادر الالتزام)، تفقيح المستشار. أحمد مدحت المراغي، منشأة المعارف، عام ٢٠٠٤، ص ٦١٨.

(٤٩) ولا يعني ذلك مطلقاً عدم تحقق نوع المسئولية العقدية في تلك الحوادث إلا أن الأمر لا يعدو أن يكون تحديداً لنطاق البحث فقط. وينبغي التنويه أن أغلب تلك الحوادث تتمثل أضرارها في التلوث وما يسببه من أضرار غير مباشرة تمتد إلى البيئات الأخرى والعاملين فيها. فمثلاً عندما تقوم سفينة بمخالفة أحكام قانون البيئة المصري بتسريب أو تصريف بعض النفايات الضارة أو حدوث تسرب نووي عند نقل النفايات النووية أو الذرية، وإلحاق الضرر بأحد

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

ومن ناحية أخرى فالمسؤولية التقصيرية عن الفعل الضار إما أن تكون مسؤولية قائمة على فكرة الخطأ (الإضرار) سواء كان هذا الخطأ واجب الإثبات أم خطأً مفترضاً، وإما أن تقوم المسؤولية على أساس الضرر^(٥٠) (مسؤولية دون خطأ) بغض النظر عن إثبات وقوع الفعل الخاطيء.

وإذا كان كل من المشرع المصري والإماراتي قد بادرا من خلال قوانين البيئة إلى مساهرة التشريع الدولي في شأن حماية البيئة ومنع تلويثها بما فيها البيئة البحرية، وتعويض المضرورين من حوادث البحر المنصوص عليها في قانون البيئة ولائحته، فإن الأمر يحتم علينا الآن تحديد أساس المسؤولية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية والبحث في قواعد قانون البيئة ومدى كفايتها للأخذ بأحد هذه الأسس، أم أن الأمر يحتاج إلى الرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني؟^(٥١). وهذا الأمر يحتاج أولاً الإجابة على التساؤل الآتي: هل يمكن أن تتأسس تلك المسؤولية على أساس الخطأ (الإضرار) سواء واجب الإثبات أو المفترض، أم تتأسس على فكرة

عناصر البيئة أو العاملين فيها، فإن مالك السفينة المسئول عن تعويض هذا الضرر لم تكن تربطه بالمضروب أي علاقة قانونية بل كان أجنبياً عنه قبل وقوع الضرر وتحقق المسؤولية، د. محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، عام ١٩٩٨، ص ١٨٩.

(٥٠) وعن المسؤولية المدنية القائمة على عنصر الضرر (المسؤولية الموضوعية أو المادية) خصوصاً في المجال البحري، انظر:

Yves Tassel, Le dommage element de la faute, Droit Maritime francais, n 619, Octobre 2001, P. 771:786.

(٥١) الجدير بالذكر أن قانون البيئة قبل تعديله بالقانون رقم ٩ لسنة ٢٠٠٩، والمنشور بالجريدة الرسمية بالعدد ٩ مكرر في ١/٣/٢٠٠٩، كان قد نص في المادة ٢٨/١ على أن التعويض: "يقصد به التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث المترتب على تطبيق الأحكام الواردة في القانون المدني والأحكام الموضوعية الواردة في الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية المنضمة إليها جمهورية مصر العربية...."، فإن ذلك يعني أن قانون البيئة لم يضع أساساً لقيام المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الناتجة عن النشاطات المنصوص عليها في القانون المذكور؛ لذلك أحال على القواعد العامة في القانون المدني. ولا يغير من ذلك تعديل قانون البيئة بالقانون المذكور عام ٢٠٠٩، حيث استبدلت تلك المادة لفظ "القانون المدني" بلفظ "أحكام القوانين" بحيث تكون الإحالة على كل قانون خاص ينظم مسألة معينة من المسائل التي يتضمنها قانون البيئة، بما فيها قواعد القانون المدني في حالة عدم وجود حكم خاص في مثل هذا القانون. للتفصيل حول هذا الموضوع راجع: ذياب ضامن اشتيات، المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية (قراءة تصورية في ظل البرنامج النووي الأردني)، رسالة ماجستير، جامعة اليرموك الأردنية - كلية القانون، عام ٢٠١٥.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

المسئولية الموضوعية دون خطأ والتي تعتمد على فكرة المخاطر، فتتعقد المسئولية عند وقوع الضرر حتى ولو لم يكن هناك خطأ، وذلك في ضوء قوانين البيئة؟ لذلك يمكن البحث في كفاية المسئولية التقصيرية عن الفعل الضار والقائمة سواء على الخطأ واجب الإثبات أو الخطأ المفترض والمسئولية الموضوعية دون خطأ لتأسيس المسئولية المدنية الناتجة عن هذا النوع من الحوادث البحرية، موضحين مدى كفاية قواعد قانون البيئة لتأسيس المسئولية في المطلبين الآتيين:

المطلب الأول

المسئولية المدنية القائمة على أساس الخطأ^(٥٢)

قد تكون المسئولية التقصيرية المؤسسة على الخطأ قائمة على أساس الخطأ واجب الإثبات، وقد تكون قائمة على أساس الخطأ المفترض (وتسمى مسئولية شبه موضوعية)، لذلك سوف نتناول النوعين في الفرعين الآتيين كما يأتي:

الفرع الأول

المسئولية المدنية القائمة على أساس الخطأ واجب الإثبات^(٥٣)

تعتبر المسئولية القائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات (المسئولية عن الفعل الضار) الصورة الكاملة من صور المسئولية المدنية التقصيرية؛ حيث يشترط لقيامها توافر أركان المسئولية جميعها وهي الخطأ، والضرر، وعلاقة السببية^(٥٤)، ونعرض لها على الترتيب الآتي:

(٥٢) يشمل الفعل الضار فكرة الخطأ، وفكرة الإضرار. لكن يُسمى في التشريع المصري "الخطأ"، أما في التشريع الإماراتي فيُسمى "الإضرار".

(٥٣) ولعل التطبيق المناسب لها في الحوادث البحرية صورة التصادم البحري، راجع د. محمد عبدالفتاح ترك، مرجع سبق ذكره، ص ١٦٤، وكذلك د. عباس مبروك العزيري، عقد النقل البحري - دراسة مقارنة بين القانون الروماني والفقهاء الإسلامي، دار النهضة العربية، عام ٢٠٠٧، ص ١٣٧.

(٥٤) واستخلاص الخطأ الموجب للمسئولية وعلاقة السببية بينه وبين الضرر سلطة محكمة الموضوع متى كان سائغاً. راجع الطعون أرقام ٥٥٢ لسنة ٢٠١٠، ١ لسنة ٢٠١١ مدني، جلسة ١٦/٢/٢٠١١، ٥٧ لسنة ٢٠١١ مدني، جلسة ٢٦/٤/٢٠١١، مجموعة أحكام المحكمة الاتحادية العليا، والمنشور على الربط الآتي:

<http://ejustice.gov.ae/portal/page/portal/eJustice%20MOJ%20Portal/SupremeCourt/Ici/civil>

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

أولاً: الخطأ (الإضرار): نعرض لفكرة موجزة عن الخطأ، ثم لصوره، وأخيراً للنتيجة الأخذ به في مجال الحوادث البحرية غير التقليدية، كما يأتي:

أ- فكرة الخطأ (الإضرار): يشترط لقيام هذا النوع من المسؤولية المدنية - في القانون المدني - وقوع فعل خاطئ (ضار) وهو ما يميز المسؤولية التقصيرية الناتجة عن الفعل الشخصي. فتتص المادة ١٦٣ من القانون المدني المصري على أن "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض"، والخطأ بهذا المفهوم عرفه بعض الفقه بأنه: "تقصير في مسلك لا يقع من شخص يقظ وُجد في نفس الظروف الخارجية التي أحاطت بالمسئول"^(٥٥). وبذلك فهو يعتمد على معيار "سلوك الشخص المعتاد"^(٥٦)، فهو يعني بذلك أنه انحراف عن السلوك الواجب (سلوك الشخص المعتاد) مع القدرة على التمييز بحيث يدرك أنه قد انحرف^(٥٧). وتشتد عناية الشخص المعتاد بحسب المجال الواقع فيه الخطأ والإهمال الذي جعل القانون قدر عنايته معياراً للوفاء بالالتزام، وهو ما يستوجب إثبات قصوره عن عناية هذا الرجل المعتاد وهذا هو وجه الخطأ الحقيقي، فمثلاً لن يقوم خطأ الطبيب بمجرد عدم شفاء المريض (التزام بتحقيق نتيجة) في التزام الطبيب بعلاجه، فيكون على المريض أو من يمثله إثبات وجود إهمال أو عدم احتياط في حق الطبيب وآيته عدم بذل العناية المؤدية إلى ذلك، وهو ما يستلزم تقدير سلوك الطبيب وفق معيار الطبيب المعتاد^(٥٨). وكذلك الحال في حالة خطأ الربان أو المٌجهز (مالك أو مستأجر السفينة) أو مستغل السفينة، حيث يلتزم كل منهم بقدر العناية المعتادة المطلوبة في مجال الرحلات البحرية ومراعاة القواعد والأصول للحد من الحوادث البحرية غير التقليدية،

(٥٥) د. جمال عبدالرحمن محمد علي، الخطأ في مجال المعلوماتية، مطبعة كلية العلوم - جامعة بني سويف، الطبعة الثانية، عام ٢٠٠٣، ص ٤٣، ٤٤.

(٥٦) ويُقصد بالشخص المعتاد هنا الشخص المعتاد في مهنته أو حرفته أو نشاطه الذي يقوم به بين أقرانه في ذات العمل. د. عبدالرزاق أحمد السهوري، مرجع سبق ذكره - الجزء الأول، ص ٦٤٤.

(٥٨) د. أسامة أحمد بدر، الالتزام ببذل عناية والالتزام بتحقيق نتيجة بين المسئولتين الشخصية والموضوعية - دراسة تحليلية قضائية في القانونين الفرنسي والمصري، دار الجامعة الجديدة، عام ٢٠١١، ص ٢٦، ٢٧. وراجع في ذلك الطعين رقمي ٦٠، ٨٦ لسنة ٢٠١٥، ق.أ، جلسة ١٢/٥/٢٠١٥، مجموعة أحكام محكمة النقض لإمارة أبوظبي، منشورة على الرابط الآتي: <https://www.adjd.gov.ae/AR/judgments>

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

فيكون المعيار الربان ذي الكفاءة العادية (الربان العادي) أو المُجهز أو المستغل العادي ذي الخبرة العادية آخذاً كلاً منهما بجميع الوسائل الممكنة والمناسبة التي يبرع فيها كل منهم في هذا المجال والمؤدية إلى النتيجة المطلوبة، فإذا استطاع الدائن إثبات عدم تنفيذ الالتزام بوجود إهمال أو عدم احتياط في حق أي منهم وفق معيار الشخص المتخصص العادي قام الخطأ في جانبه. وهذا ما التزمته التطبيقات القضائية فيما يتعلق بالالتزام ببذل عناية، حيث أوجب على الدائن إثبات خطأ المدين^(٥٩). غير أن تلك النظرة في مجال الحوادث البحرية غير التقليدية تستلزم عناية أكثر ويقظة أشد تجعل النظر إلى معيار الشخص المعتاد مجرداً لا ينهض بذاته موجباً للمسئولية خصوصاً في أنواع معينة من الحوادث كالحوادث النووية أو حوادث المواد أو النفايات الخطرة. لذلك فمعيار الرجل العادي يُقاس بالرجل العادي في طبقته أو طائفته، ومن ثم فإن طبيعة العمل والعرف الجاري في معاملات أو أصول الفن، والكفاءات المهنية تلك هي العوامل المحددة لمعيار الرجل المحترف أو المتخصص في نشاط معين^(٦٠).

وللخطأ ركنان ركن مادي: يتمثل في التعدي، وآخر معنوي: يتمثل في الإدراك والتمييز، فالخطأ هنا هو إخلال بالالتزام قانوني^(٦١). واستخلاصه يخضع لسلطة محكمة الموضوع مادام

وكذلك راجع الطعن رقمي ٢٩٠، ٣٢٩ لسنة ٢٠١٦، جلسة ٢٦/١٢/٢٠١٦، مجموعة أحكام المحكمة الاتحادية العليا، منشورة على الرابط الآتي:

(٥٩) <http://ejustice.gov.ae/portal/page/portal/eJustice%20MOJ%20Portal/SupremeCourt/lci/civil>

د. أسامة أحمد بدر، مرجع سبق ذكره، ص ٢٩.

(٦٠) د. أحلام الهادي خليفة الزغابة، خطأ المضرور وأثره على تقدير التعويض - دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، جامعة المنصورة - كلية الحقوق، عام ٢٠١٨، ص ١٤٧، ١٤٨.

(٦١) د. عبدالرزاق أحمد السنهوري، مرجع سبق ذكره - الجزء الأول، ص ٦٤٣. هذا وقضت محكمة النقض بأن: "الخطأ يقتصر على الإخلال بأي واجب قانوني لم تكلفه القوانين العقابية بنص خاص، ومؤدى ذلك أن المحكمة المدنية يجب عليها البحث فيما إذا كان الفعل أو القول المنسوب للمسئول - مع تجرده من صفة الجريمة - يعتبر خروجاً على الالتزام القانوني المفروض على الكافة، بعدم الإضرار بالغير دون سبب مشروع، فلا يمنع انتفاء الخطأ الجنائي من القول أو الفعل المؤسس عليه الدعوى من توافر الخطأ في هذا القول أو الفعل"، الطعن رقم ١٠٤١ لسنة ٥٢ قضائية، جلسة ١٩/١٢/١٩٨٥، ص ٣٦ ع ٢ ص ١١٤٧ ق ٢٣٦.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

استخلاصها سائغاً^(٦٢)، أما تكييف الفعل المؤسس عليه طلب التعويض بأنه خطأ من عدمه، فيخضع لرقابة محكمة النقض^(٦٣).

وعلى الجانب الآخر في التشريع الإماراتي تتمثل المسؤولية التقصيرية عن الفعل الضار في تبني فكرة الإضرار، فتتص المادة ٢٨٢ من قانون المعاملات المدنية الإماراتي على أن "كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر". فالفعل الضار هو عماد المسؤولية التقصيرية والمستمدة من أحكام الفقه الإسلامي حيث أنشأها على ركن الإضرار، ورتب عليها الضمان، وفصل في المباشرة والتسبب^(٦٤). وهو بذلك يختلف عن مفهوم الخطأ - كما سنرى. والإضرار يغنى عن سائر النعوت والكنى التي تخطر للبعض في معرض التعبير كاصطلاح العمل غير المشروع، أو العمل المخالف للقانون، أو الفعل الذي يجرمه القانون، والذي لا ينظر إلى سلوك الفاعل فيما إذا كان سلوكاً خاطئاً أم قوياً، ولا إلى إدراكه وتمييزه، ذلك أن علة التضمين هي إلحاق الأذى بالآخرين إضراراً وبتتائج هذا الإضرار في المسؤولية المدنية لأن الغاية منها جبر الضرر. أما إذا أتى الفاعل سلوكاً يدخل ضمن معيار الرجل الحريص فلا مسؤولية عليه ولا تضمين^(٦٥). أي أن المعيار هنا أيضاً هو الحريص العادي.

ب - صور الخطأ في الحوادث البحرية غير التقليدية: قد يصدر الفعل الخاطيء في الحوادث البحرية غير التقليدية من السفينة، لكن قد تمتد أضراره إلى أحد عناصر الملاحة البحرية الأخرى كالسفن الأخرى والمنشآت البحرية الأرضية في الموانئ وما حولها، أو قد تمتد إلى

(٦٢) راجع الطعين رقمي ٤٤٨، ٥٠٠ لسنة ٢٠١٤ مدني، جلسة ٢٤ / ١١ / ٢٠١٤، مجموعة أحكام المحكمة الاتحادية العليا، والمنشورة على الرابط الآتي:

<http://ejustice.gov.ae/portal/page/portal/eJustice%20MOJ%20Portal/SupremeCourt/Ici/civil>
 (٦٣) راجع حكم محكمة النقض في النقض المدني رقم ٢٢٩٤ لسنة ٦٣ قضائية، جلسة ٢٢ / ٥ / ٢٠٠١، مشار إليه في د. سمير حامد الجمال، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيولوجية - دراسة مقارنة، بحث محكم ومنشور بمجلة الشريعة والقانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة - كلية القانون، العدد رقم ٤٢ في أبريل ٢٠١٠، ص ٣٥٢.
 (٦٤) د. جهاد محمد الجراح، الإضرار بالمباشرة في القانون المدني الأردني - دراسة مقارنة مع أحكام الفقه الإسلامي، بحث منشور بمجلة الميزان للدراسات الإسلامية والقانونية - جامعة العلوم الإسلامية العالمية بالأردن، المجلد الثاني، العدد (١) ربيع الأول ١٤٣٦ هـ / كانون الثاني ٢٠١٥ م، ص ١٥٥.
 (٦٥) د. جهاد محمد الجراح، ذات المرجع، ص ١٦٠، ١٦١.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

أشخاص البيئة البحرية كالصيادين وغيرهم، وقد تمتد إلى البيئات الأخرى الجوية والبرية. كما قد يصدر عن المنشآت البرية المطلّة على البحر والتي تلقي نفاياتها ومخلفاتها به.

من ناحية أخرى تتمثل أكثر صور الضرر الناتج عن هذا النوع من الحوادث في تلوث البيئة البحرية ومحيطها والعاملين فيها، ورغم ذلك لا يمثل التلوث الضرر الوحيد الناتج عن تلك الحوادث. فعلاوة على ذلك قد يتمثل الضرر في صورة خسائر مادية ناتجة عن تدمير السفينة أو أحد عناصر البيئة البحرية الأخرى، كما إذا تسبب في ذلك تسرب أو انفجار أحد مخلفات الإشعاع النووي أو غيرها من المواد عند نقلها في البحر. وقد تتمثل صورة الخطأ المؤدي إلى إلحاق الضرر بالبيئة البحرية أو العاملين فيها أو البيئات الأخرى في صورة الفعل العمدي (الفعل الإيجابي)، كما قد يتخذ الخطأ صورة الفعل غير العمدي (العرضي) أو الإهمال بالامتناع عن فعل كان هناك واجب قانوني على المسئول القيام به وكان في استطاعته ذلك، وهنا لا يُقبل منه دفع مسؤوليته بادعاء جهله بالقانون أو عدم كفاءة وسائل منع التلوث التي يستخدمها^(٦٦)، وذلك كما يأتي:

الصورة الأولى: الفعل العمدي (إيجابي وسلبي): وهو إتيان فعل إرادي يتسبب في الإضرار بمحيط البيئة البحرية أو غيرها كالتخلص من الفضلات أو صرف أو إلقاء النفايات الخطرة أو مواد ضارة تؤثر على التنوع البيولوجي للبيئة المائية^(٦٧) أو التي يمثل التخلص منها في الأرض صعوبة أو يكون أكثر كلفة، وكذلك تفرغ وتنظيف خزانات السفن من بقايا الزيت والبترو^(٦٨)، وإفراغ جزء من الحمولة عند وجود أعطال بالسفن أو تعرضها لهياج البحر^(٦٩).

(٦٦) د. سعيد سعد عبدالسلام، مشكلة تعويض أضرار البيئة التكنولوجية، دار النهضة العربية، عام ٢٠٠١، ص ٥٢.

(٦٧) د. سمير حامد الجمال، مرجع سبق ذكره، ص ٣٥٤.

(٦٨) د. أحمد محمود سعد، مرجع سبق ذكره، ص ٥٠، وما بعدها. وراجع المواد ٤٩ وما بعدها من قانون البيئة المصري بخصوص التلوث بالزيت، والمادة ٦٠ بخصوص المواد والنفايات الضارة، والمادة ٦٦ بخصوص تصريف مخلفات الصرف الصحي والقمامة، والمادة ٦٩ بخصوص التلوث البحري من المصادر البرية. وهي تُقابل المواد أرقام ٢١، ٢٧، ٣٢، ٣٥ من قانون البيئة الإماراتي، على الترتيب.

(٦٩) د. ياسر محمد فاروق عبدالسلام محمد النياوي، مرجع سبق ذكره، ص ٨٢.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

وبذلك فهو الفعل الصادر بأنشطة من المعلوم، أو من المفترض العلم بأنها تسبب آثاراً ضارة مادية ملموسة، والذي يتحقق في حالة ما تكون سلطات الدولة على علم، أو من المفترض أن تعلم بوجود ضرر مستمر^(٧٠).

ومن ناحية أخرى لا يشترط أن يتمثل الخطأ العمدي في صورة إيجابية وهي إتيان فعل معين مخالف للقانون، فقد يتخذ صورة الامتناع (خطأ سلبي) عن إتيان فعل كان يتحتم القيام به، كالزام ربان السفينة أو المسئول عنها باتخاذ الاحتياطات الكافية لمنع أو تقليل آثار التلوث قبل أو بعد وقوع العطب بالسفينة، والتزامه بإخطار الجهة الإدارية المختصة فور تفريغ الناتج عن أي عطب بالسفينة أو أحد أجهزتها^(٧١)، وكذلك إلزام مالك السفينة أو ربانها أو أي شخص مسئول عنها بالإبلاغ عن حادث تسرب الزيت فور وقوعه^(٧٢). وهذه الصورة وإن كان لا يثير إثبات الخطأ فيها صعوبة تذكر في شقها الإيجابي، فالخطأ مادي ظاهر يمكن تحديد مرتكبه بسهولة. غير أنها في الشق السلبي (الامتناع) تكون صعبة الإثبات في حالة تراخي الربان في الإبلاغ عن تلك الحوادث أو عدم الإبلاغ عنها.

الصورة الثانية: الفعل غير العمدي (العرضي): قد يتمثل الخطأ في فعل معين لكنه يقع دون إرادة المسئول، بعوامل غير إرادية وكتيجة مترتبة ومتلازمة لبعض مظاهر النشاط الإنساني^(٧٣)، مُلحِقاً بالبيئة البحرية أضراراً جسيمة. ومن أمثلته التلوث الذي يحدث في حالة الحوادث البحرية أو في حالة سقوط حمولة من النفايات من على ظهر السفينة^(٧٤) دون قصد، وتسرب المواد الخطرة من حمولتها بسبب سوء تخزينها دون سبب راجع إلى تعمد ربان السفينة

(٧٠) د. صلاح هاشم محمد، مرجع سبق ذكره، ص ٣٩، ٤٠.

(٧١) المادة ٥٤/ب، والمادة ٩٢/٢ من قانون البيئة المصري، وتُقابل المادة ٨٩/٢ من قانون البيئة الإماراتي.

(٧٢) المادة ٥٥، والمادة ٩٢/٣ من قانون البيئة المصري. وتُقابل المادة ٢٤/١ من قانون البيئة الإماراتي.

(٧٣) د. محمد سعيد عبدالله الحميدي، مرجع سبق ذكره، ص ١١٤.

(٧٤) د. أحمد محمود سعد، مرجع سبق ذكره، ص ٩٤، ٩٥. وهو ما يدخل ضمن الالتزام الوارد بالمادة ٤٩ من قانون البيئة المصري على السفن باتخاذ الاحتياطات الكافية لمنع تلوث المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة المصرية، ويُقابل هذا الالتزام ما ورد بالمادة ٢٣ من قانون البيئة الإماراتي.

[د.عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

في الحفاظ عليها والقيام بواجباته.

علاوة على ذلك فقد يتخذ الخطأ في مجال الحوادث البحرية غير التقليدية عدة صور أخرى منها:

١- مخالفة القوانين واللوائح: وتقوم المسؤولية التقصيرية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية عند مخالفة التشريعات السارية في الدولة أو الاتفاقيات الدولية المنضمة إليها، فإذا لم تجهز الموانئ معدات ومواعين وأوعية كافية لاستقبال مياه الاتزان أو المياه غير النظيفة، وكذلك في حالة قيام السفن بالشحن والتفريغ لهذه المواد دون الحصول على ترخيص بذلك من الجهة الإدارية المختصة^(٧٥)، أو في حالة حصولها على الترخيص اللازم ولكن لم تراعى الشروط والإجراءات المنصوص عليها في القوانين واللوائح. فإنها تكون قد ارتكبت خطأ يوجب المسؤولية التقصيرية عن الأضرار الناتجة عن هذه المخالفة سواء بالنسبة للميناء كأن ينتج عن عدم توفير تلك المعدات أن تقوم السفن بتصريف تلك المواد في البحر، أو إحداث ضرر للسفينة. وينصرف ذلك إلى حالة عدم احتفاظ مالك السفينة أو ربانها بسجل يدون فيه جميع العمليات المتعلقة بالزيت^(٧٦)، وأيضاً إلى ضرورة حصول الناقلات التي تبلغ حمولتها ٢٠٠٠ طن فأكثر على شهادة ضمان مالي تُقدم عند دخول السفينة البحر الإقليمي^(٧٧).

٢- الإهمال: كذلك تقوم المسؤولية التقصيرية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية في حالة إهمال الربان أو مالك السفينة بطريقة تؤدي إلى الإضرار بالبيئة البحرية أو العاملين فيها أو غيرهم أو البيئات الأخرى، كأن يهمل في الحفاظ على المواد الخطرة المنقولة بالسفينة أو في تخزينها أو تعريضها لمخاطر البحر، الأمر الذي يؤدي إلى تسربها فيه والإضرار بتلك البيئة

(٧٥) المادة ٥٦ من قانون البيئة المصري. وراجع في ذات الشأن المواد ٦١ بشأن التلوث بالنفايات والمواد الضارة، ٦٨ بشأن مخلفات الصرف الصحي والقمامة من قانون البيئة المصري.
(٧٦) المادة ٥٨ من قانون البيئة المصري، وتُقابل المادة ٢٥ من قانون البيئة الإماراتي. وراجع المادة ٦٢ من القانون ذاته بخصوص إمساك سجل يدون فيه جميع العمليات المتعلقة بالمواد السائلة الضارة.
(٧٧) المادة ٥٩ من قانون البيئة المصري.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

والعاملين فيها والدولة صاحبة الميناء وغيرهم. كما تقوم كذلك المسؤولية في حالة انحراف الربان أو مالك السفينة في سلوكه - وفقاً للالتزامات الواقعة عليهم أو المتعلقة بأداء المهنة وما هو مقرر في القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية في القانون المدني - عن سلوك الشخص المعتاد فيسبب الضرر بالبيئة البحرية أو الغير.

وحسناً فعل المشرع الإماراتي آخذاً بالمسؤولية الموضوعية حتى في أحكامه العامة في قانون المعاملات المدنية كي تستوعب القاعدة التطور الهائل الحادث في العالم بشأن تطبيقات الضرر المختلفة، غير ناظرة بعين الاهتمام إلى الخطأ، وهو ما نصت عليه المادة ٢٨٢ من قانون المعاملات المدنية الإماراتي سابق الإشارة إليها. أما عن صور الإضرار (الفعل الضار) فنص في المادة ٢٨٣ منه على أن "١- يكون الإضرار بالمباشرة والتسبب. ٢- فإن كان بالمباشرة لزم الضمان ولا شرط له وإذا وقع بالتسبب فيشترط التعدي أو التعمد أو أن يكون الفعل مفضياً إلى الضرر."

وبذلك تتحقق المسؤولية المدنية عن الفعل الضار في التشريع الإماراتي بأركان الإضرار والضرر وعلاقة السببية بينهما. والإضرار بذلك مجاوزة الحد الواجب الوقوف عنده أو التقصير عن الحد الواجب الوصول إليه في الفعل أو الامتناع مما يترتب عليه الضرر وهو مرادف لمصطلح العمل غير المشروع أو العمل المخالف للقانون أو الفعل الذي يجرمه القانون^(٧٨). وهو بذلك لا يعني الخطأ الذي يعني الانحراف بالسلوك ونسبته لفاعله وهو ما يستوجب إدراكه وهذا يستتبع عدم مسألة عديم التمييز، وهو ما يتنافى مع ضمان الضرر في الفقه الإسلامي والقانون الإماراتي، فغرضه إصلاحي محض بجبر الضرر وتعويض المضرور عنه، ولذلك ف"إن كل إضرار بالغير يلزم فاعله بضمان الضرر وإن على المحكمة أن تبحث عناصر المسؤولية الثلاثة وهي حدوث التعدي بآلا يكون للفاعل حق في إجراء الفعل الذي حصل منه الضرر أو تعمد ذلك الفعل"^(٧٩). وهو بذلك يختلف أيضاً عن الضرر فالإضرار هو الفعل أو

(٧٨) المذكرة الإيضاحية لقانون المعاملات المدنية الإماراتي، المادة ٢٨٢ وما بعدها، ص ٢٧٤.
(٧٩) انظر الطعن المدني رقم ٢١٩ لسنة ١٨ قضائية في ٢٦/١٠/١٩٩٧، مجموعة الأحكام الصادرة عن المحكمة الاتحادية العليا، إعداد المكتب الفني بالتعاون مع كلية الشريعة والقانون - جامعة الإمارات، س١٩٩٧، ع٢، م١٠٩، ص٧٠٠.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

عدم الفعل الذي يؤدي إلى الضرر على نحو غير مشروع، ولذلك يستبعد من نطاق الإضرار الحالات التي يلحق فيها شخص ضرراً بالغير وهو يمارس نشاطه المشروع.

وللإضرار في الفقه الإسلامي (الفعل الضار أو العمل غير المشروع) صورتان هما، الأولى: الإضرار بالمباشرة^(٨٠) وهو إتلاف الشيء بالذات ويقال لمن فعله فاعل مباشر دون أن يتدخل بينه وبين التلف فعل آخر، وصورها: مباشرة العلة والسبب، والمباشرة الناجزة، والمترائية، وبفعل إيجابي، وبفعل سلبي^(٨١). فإذا ما خلفت أي صورة من هذه الصور ضرراً وجب الضمان (التعويض) دون شرط آخر. والثانية: الإضرار بالتسبب^(٨٢) ويكون بأن يتدخل بينه وبين فعل التلف فعل آخر يفضي إلى الضرر، وشرط الضمان فيه أن يكون الضرر وقع بالتعدي أو التعمد أو أن يكون مفضياً للضرر^(٨٣).

(٨٠) ومن التطبيقات التشريعية لصورة الإضرار بالمباشرة في الحوادث البحرية غير التقليدية ما ورد بالمادة ١٨ من قانون البيئة الإماراتي وهي تصريف أية مادة ملوثة ناتجة عن عمليات الحفر أو الاستكشاف أو اختبار الآبار أو الإنتاج في البيئة المائية، وما ورد بالمادة ٢١ من ذات القانون وهو تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البيئة البحرية، والمادة ٢٧ من القانون ذاته وهو حظر نقل المواد الخطرة إلقاء أو تصريف أية مواد ضارة أو نفايات في البيئة البحرية بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، والمادة ٣١ منه وهو إغراق النفايات الخطرة والمواد الملوثة في البيئة البحرية، والمادة ٣٢ منه، وهي تصريف مياه الصرف الصحي والنفايات في البيئة البحرية. وله صورة أخرى تتحقق بالامتناع وهي مثلاً عدم استخدام الوسائل الآمنة التي لا يترتب عليها الإضرار بالبيئة المائية وفقاً للمادة ١٨ من القانون ذاته.

(٨١) راجع في ذلك بالتفصيل د. جهاد محمد الجراح، مرجع سبق ذكره، ص ١٦٦، وما بعدها.

(٨٢) ومن التطبيقات التشريعية لصورة الإضرار بالتسبب (التعدي أو التعمد أو الإفضاء إلى الضرر) في الحوادث البحرية غير التقليدية ما ورد بالمادة ١٨ من قانون البيئة الإماراتي وهي تصريف أية مادة ملوثة ناتجة عن عمليات الحفر أو الاستكشاف أو اختبار الآبار أو الإنتاج في البيئة البرية وتؤثر على البيئة البحرية المجاورة، وما ورد بالمادة ٢٣ من القانون ذاته وهي وقوع حادث تصادم لناقلات الزيت أو الوسائل البحرية أو المنشآت أو ناقلات المواد الخطرة، ونتيجة لها يحدث تلوث البيئة البحرية التي حدث بها التصادم نتيجة له، ولكن بشرط أن يكون التصادم بفعل متعمد من المسؤول عن الوسيلة البحرية. وينبغي التنويه أنه يمكن فهم شرط الإفضاء على أنه كل فعل يؤدي إلى الإضرار فيقيم مسؤولية فاعله وسواء كان ذلك بالمباشرة أو بالتسبب، ويجعل بذلك التسبب بمنزلة المباشر.

(٨٣) راجع في ذلك بالتفصيل د. جهاد محمد الجراح، الإضرار بالتسبب في القانون المدني الأردني - دراسة مقارنة مع أحكام الفقه الإسلامي، بحث منشور بمجلة الميزان للدراسات الإسلامية والقانونية - جامعة العلوم الإسلامية العالمية بالأردن، المجلد الثالث، العدد الثاني، شعبان ١٤٣٧هـ / حزيران ٢٠١٦م، ص ٤٥٧، وما بعدها. وينطبق ذلك على القانون الإماراتي الذي استمد أحكامه من الفقه الإسلامي في هذا الشأن. ومن هنا يقع الإضرار بـ(العمل غير المشروع) سواء الإيجابي أو السلبي (الامتناع). ومن صور الإضرار بالمباشرة وتمثل تطبيقاته في مباشرة العمل الضار، ومخالفة القوانين واللوائح أو

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

وبهذا التنوع في صور الإضرار بهذا الشكل فإنها تغطي كافة صور الضرر الناتج عنها في مجال الحوادث البحرية غير التقليدية فإذا ما أفلت فعل غير مشروع من تطبيق صورة منها لم يستطع أن يفلت من تطبيق الأخرى عليها.

٣- **التعسف في استعمال الحق:** ويمكن أن تقوم المسؤولية التقصيرية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية في حالة التعسف في استعمال الحق في أية صورة من صوره التي نص عليها المادة رقم ٥ من القانون المدني المصري^(٨٤). فإذا كان هناك قصد الإضرار بالغير من شخص المسئول، كأن تقوم السفينة أو المنشأة البرية بتسريب مواد ضارة أو زيت أو غيره بالقرب من ميناء أو سفينة أخرى (وفي حدود المسموح لها) بقصد تسبب الضرر لأيهما منحرفاً بسلوكه هذا عن السلوك المألوف للشخص المعتاد^(٨٥)، تحققت بذلك المسؤولية التقصيرية.

وتتحقق المسؤولية نتيجة عدم تناسب المصلحة المتوخاة من استعمال الحق مع الضرر الناتج عنه، كأن يهدف صاحب الحق إلى تحقيق مصلحة ليست على درجة من الأهمية لكنها تفوق الضرر الذي تحدثه الحوادث البحرية غير التقليدية بالنسبة للبيئة البحرية والغير^(٨٦). وهو ذات الأمر في حالة عدم مشروعية المصلحة التي يرمي صاحب الحق إلى تحقيقها فيعد متعسفاً إذا كانت المصلحة المتوخاة غير مشروعة لا يقبلها الشخص المعتاد، كأن تتعارض مع النظام العام أو الآداب.

وفي المقابل فقد زاد المشرع الإماراتي في المادة ١٠٦ من قانون المعاملات المدنية الإماراتي عليها حالة ما إذا تجاوز في استعمال الحق ما جرى عليه العرف والعادة، ولعل هذه الحالة من

الإهمال أي يمكن أن يقع عمداً أو بغير عمد، فلا تشترط هذه الصورة التعمد أو التعدي، عكس صورة الإضرار بالتسبب التي تشترط العمد في تطبيقاتها الثلاث الواردة في المادة ٢/٢٨٣ من قانون المعاملات المدنية الإماراتي، ويرجع اشتراط التعمد في صورة الإضرار بالتسبب للتغلب على ضعف علاقة السببية بين الإضرار بالتسبب ووقوع الضرر.
(٨٤) القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨، والصادر في ١٦/٧/١٩٤٨، ونشر بالوقائع المصرية العدد رقم ١٠٨ مكرر (أ) في ٢٩/٧/١٩٤٨.

(٨٥) د. عبدالرزاق أحمد السنهوري، مرجع سبق ذكره - الجزء الأول، ص ٧٠٣.
(٨٦) والمعياري في ذلك أيضاً هو السلوك المألوف للرجل العادي، فليس من المألوف أن يستعمل الرجل العادي حقاً على وجه يضر بالغير ضرراً بليغاً لا يتناسب مع المصلحة التي يتوخاها، د. عبدالرزاق أحمد السنهوري، مرجع سبق ذكره - الجزء الأول، ص ٧٠٥.

[د.عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

قبيل التزديد؛ حيث نرى أن هذه الصور تستوعبها.

ج - نتيجة الأخذ بنظرية الخطأ واجب الإثبات في مجال الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية غير التقليدية:

يتضح من الوهلة الأولى للعرض السابق سهولة تأسيس المسؤولية المدنية الناتجة عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية على نظرية الخطأ الواجب الإثبات، غير أن الأخذ بها لا يخلو من صعوبة^(٨٧). ففي مجال إثبات الخطأ يصعب على المضرور إثبات انحراف سلوك المسئول سلوك الشخص العادي إذا وضع في مثل ظروفه، فقد يحتاج المضرور في إثبات خطأ المسئول الذي تسبب له في الضرر إلى أهل الخبرة في ذات المجال والذين قد يقفون عاجزين عن إثبات الخطأ أو تحديد مداه ومحيط تأثيره ونسبته إلى المسئول كما في الحوادث المتعلقة بنقل المواد النووية أو المشعة، أو حوادث تسريب الزيت أو المخلفات والنفايات المشتركة بين السفن في البحر. كما قد يختلط الأمر بالنسبة لإثبات الخطأ بين معدلات التسريب أو التسرب أو التصريف المسموح وغير المسموح بها أثناء النقل في البحر خصوصاً إذا حصلت سفنها على التراخيص الإدارية المطلوبة، أو عندما لا تحصل عليها من البداية أو تتجاوز حدودها، أو عند قيام أكثر من سفينة بذات النشاط في ذات المحيط، وكذلك يصعب إثبات التعسف في حالة قصد الإضرار بالغير.

من ناحية أخرى قد تكمن الصعوبة في إثبات وقوع الخطأ من شخص طبيعي أو معنوي معين وبالتالي يصعب تحديد شخص المسئول^(٨٨) خصوصاً في بعض أنواع الحوادث التي تمتد أضرارها عبر الزمن فلا تظهر ولا تنتشر إلا بصورة تدريجية فتحتاج إلى فترة زمنية طويلة أو قصيرة بحسب الأحوال بعد وقوع الخطأ كي تظهر وتؤثر في البيئة المحيطة أو كي يظهر أثرها على الأشخاص. وبعد مرور تلك الفترة يصعب على المضرور إثبات علاقة السببية بين خطأ

(٨٧) راجع حول صعوبات الأخذ بنظرية الخطأ الواجب الإثبات في المجال البيئي عموماً، وفي المجال البحري خصوصاً د. محمد سعيد عبدالله الحميدي، مرجع سبق ذكره، ص ٢٩١ وما بعدها.

(٨٨) راجع في ذات المعنى د. حسن فتحي، مرجع سبق ذكره، ص ٢٩.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

المسئول والضرر الناتج عن خطئه^(٨٩)، على الرغم من وضوح تلك العلاقة حتى ولو بمجرد التذكر. فمثلاً نقل مواد نووية أو مواد خطيرة أخرى في البحر قد ينتج عن تسربه أضرار تلحق بالبيئة البحرية أو العاملين فيها في بلد معين. فمن المعروف أن أثر تلك المواد على البيئة والإنسان قد يمتد لسنوات طويلة يظل خلالها مؤثراً لا محالة ومسيطرًا على هذا المكان، بل يكون المكان خاضعاً لذلك الضرر طوال تلك الفترة. وعلى الرغم من سهولة نسبة الضرر لمسئول معين واقعيًا بسبب سهولة معرفة وإدراك تلك الحوادث بالذات، إلا أن الأمر يصعب في حالة ظهور أضرار ناتجة عن هذا النشاط بعد فترة من الزمن.

وبناءً على ما تقدم قد يأخذ أيضًا - في بعض الحالات - إثبات نسبة الخطأ إلى مالك السفينة أو تجهزها بعض الوقت أمام القضاء لمعرفة ما إذا كانت السفينة مؤجرة أم أن مالكيها هو تجهزها أم غير ذلك وبالتالي تحديد شخص المسئول.

كما يجب التأكيد على أنه في حالة تعدد المسئولين عن ضرر واحد، فتكون المسؤولية هنا تضامنية فيما بينهم حتى تكفل للمضروب الحصول على تعويض مناسب بالتضامن فيما بينهم، وتقي المضروب خطر إعسار أحدهم تطبيقًا لنص المادة ١٦٩ من القانون المدني^(٩٠).

وأمام ما يلاقيه المضروب من صعوبات للأخذ بنظرية الخطأ يتحتم البحث عن أساس آخر يكمله للمسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية.

ثانيًا: الضرر (أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية):

كي تقوم المسؤولية المدنية في صورتها الكاملة - القائمة على الخطأ واجب الإثبات - وفقًا لأحكام القانون المدني المصري يلزم أن ينتج عن الخطأ ضرر، فإذا انتفى الضرر فلا يتحقق شرط المصلحة للمضروب في دعواه، وبالتالي فهي غير مقبولة. ونعرض للضرر من خلال

(٨٩) د. سمير حامد الجمال، مرجع سبق ذكره، ص ٣٥٨.

(٩٠) حيث تنص على أنه: "إذا تعدد المسئولون عن عمل ضار كانوا متضامين في التزامهم بتعويض الضرر، وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في التعويض"، وتُقابل المادة ٢٩١ من قانون المعاملات المدنية الإماراتي. وفي تضامن المسئولين راجع المادة رقم ٩٦ قانون البيئة المصري.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

مفهومه، وأنواعه، وخصائصه، ومشكلاته التي يثيرها، كما يأتي:

أ- مفهوم الضرر: يعد الضرر الركن الأساسي للمسئولية المدنية، فلا وجود لها دون الضرر. فالمقرر أنه لا مسئولية دون ضرر، ولا ضرر دون المساس بمصلحة مشروعة يحميها القانون^(٩١). وبصفة عامة هو "الأذى الذي يصيب الإنسان في حق من حقوقه، أو مصلحة مشروعة له، يستوي أن تكون مالية أو أدبية"^(٩٢).

وتنبغي الإشارة إلى أنه كي يكون الضرر صالحًا للتعويض عنه يجب أن تتوافر فيه بعض الشروط، كأن يكون مباشرًا أي ناتجًا مباشرة عن خطأ المسئول، حيث إنه لا مجال للتعويض عن الضرر غير المباشر الذي يكون نتيجة غير مباشرة لنشاط المسئول لأنه كان بإمكان المضرور أن يدفعه أو يتوقاه ببذل جهد الرجل العادي، وكذلك ليس هناك تعويض عن الضرر الاحتمالي غير المؤكد الذي لا يُجزم تحققه من عدمه في المستقبل، كما يشترط أن يصيب الضرر مصلحة أو حق مشروع للمضرور، وأن يكون محققًا^(٩٣).

أما عن صور الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية غير التقليدية فهناك أنواع كثيرة من الضرر تصيب مناطق التأثير حول مكان حدوث الخطأ أو الفعل الخاطيء. فقد يمس الضرر البيئة (الضرر البيئي) والذي يتمثل في "كل تغيير سلبي قابل للقياس في مجالات الموارد الطبيعية أو الأضرار بالخدمات المرتبطة باستخدام الموارد الطبيعية"^(٩٤)، وهذا النوع من الضرر يلحق البيئة وقد يمتد ليصيب الأشخاص والأفراد أيضًا. وهو بذلك يختلف عن الضرر البيئي المحض الذي لا يصيب المصالح الفردية للأشخاص نتيجة تلوث البيئة البحرية، بل فقط

(٩١) د. عبد الحميد عثمان محمد، المسئولية المدنية عن مضار المادة المشعة، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة - كلية الحقوق، عام ١٩٩٢، ص ٣٦٩.

(٩٢) د. أحمد شوقي محمد عبد الرحمن، المسئولية المدنية عن المساس بالمال العام، بحث مقدم لمؤتمر الحماية القانونية للمال العام، جامعة بنها - كلية الحقوق، المنعقد في الفترة (٢١-٢٢) مارس ٢٠٠٤، ص ١٨.

(٩٣) د. عبدالرزاق أحمد السهوري، مرجع سبق ذكره - الجزء الأول، ص ٧١٤، وما بعدها.

(٩٤) راجع:

Philippe Cullet, La responsabilite et Le Protocole sur La biosecurite, International Environmental Law Research Centre, 2004 - 3, P. 4.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

يصيب الموارد الطبيعية للبيئة^(٩٥)؛ لذلك فكل ما يحدث خللاً في مكونات الوسط البيئي بتغيير ضار في صفاته الفيزيائية أو الكيميائية يعد ضرراً بيئياً محضاً^(٩٦). وليس هذا فحسب فقد يؤدي ذلك الضرر البيئي أو الضرر البيئي المحض إلى المساس بالتنوع البيولوجي للبيئة، بأن يُسبب آثاراً سلبية وضارة على الحفظ والاستخدام المستدام للتنوع البيولوجي ويخل بتوازنه الطبيعي. فتحدث تغييراً في الموارد الطبيعية للبيئة، وتؤثر بالتالي على التناغم الحادث بين الموارد البيئية وتخل بالتوازن البيئي الطبيعي، وهو ما قد يمتد ليضر في النهاية بصحة الأشخاص أيضاً وأموالهم^(٩٧).

ب - أنواع الضرر: قد يكون الضرر مادياً يصيب المضرور في جسمه أو ماله عن طريق الإخلال بمصلحة مالية له في أحدهما، وقد يكون أدبياً يصيب المضرور في شعوره أو عاطفته أو كرامته أو شرفه أو أي معنى آخر من المعاني التي يحرص الناس عليها^(٩٨). حيث تنص المادة ١/٢٢٢ من القانون المدني المصري على أن: "يشمل التعويض الضرر الأدبي أيضاً، ولكن لا يجوز في هذه الحالة أن ينتقل إلى الغير إلا إذا تحدد بمقتضى اتفاق، أو طالب الدائن به أمام القضاء".

(٩٥) د. سمير حامد الجمال، مرجع سبق ذكره، ص ٣٦٣.

(٩٦) د. وحيد عبدالمحسن محمود القزاز، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة الزراعية، رسالة دكتوراه، جامعة طنطا - كلية الحقوق، عام ٢٠٠٥، ص ١٧٥.

(٩٧) د. سمير حامد الجمال، مرجع سبق ذكره، ص ٣٦٣، ٣٦٤.

(٩٨) د. عبدالرزاق أحمد السنهوري، مرجع سبق ذكره - الجزء الأول، ص ٧١٤. ومعنى ذلك أنه قد يكون الضرر مادياً أو أدبياً بالنسبة إلى الضرر الجسدي. بل فقد ذهب القضاء الفرنسي إلى أبعد من ذلك حينها قرر تحقق الضرر المعنوي لمن فقد حيوانه، وحقه في الحصول على ما يعوض أشجانه عن فقدته الحيوان علاوة على الضرر المادي نتيجة فقدته. راجع في ذلك: د. محمد صبري الجندي، في ضمان الضرر الجسدي الناتج عن فعل ضار - دراسة في القانون المدني الأردني وقانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات، موازنة مع الفقهاء الإسلامي والغربي، بحث منشور بمجلة الحقوق، جامعة الكويت - مجلس النشر العلمي، العدد الأول، السنة السادسة والعشرون، مارس ٢٠٠٢، ص ١٧٢، وما بعدها. ولزيد من التطبيقات في مجال تلوث البيئة، راجع ره نج رسول حمد، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، عام ٢٠١٦، هامش رقم (٢)، ص ١٠٠.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

والأصل هو وجوب تعويض كل من أصيب بضرر أدبي^(٩٩) أيضًا، والضرر الأدبي هنا مثله مثل الضرر المادي في وجوب التعويض. لكن عن نطاق التعويض فيشمل في حالة الضرر الأدبي فقط الأزواج والأقارب حتى الدرجة الثانية فقط (المادة ٢/٢٢٢ من القانون المدني المصري)، أما التعويض عن الضرر المادي فيشمل كل من أصيب به مباشرة عند توافر كافة شروط الضرر الأخرى.

وبذلك قد يتمثل الضرر المادي في ما يصيب البيئة البحرية أو البيئات الأخرى المرتبطة بالفعل غير المشروع أو الأشخاص العاملين فيها. فقد يتمثل الضرر الذي يصيب البيئة البحرية في تلوثها أو تدميرها والتأثير على ثروتها السمكية أو المعدنية أو حتى تعطيل حركة الملاحة البحرية في تلك الدول، أو الإضرار بالسفن الأخرى، وقد يمتد ليشمل الضرر صورة التأثير على التنوع البيولوجي والتوازن البيئي في أماكن وقوع تلك الحوادث البحرية غير التقليدية خصوصًا إذا تعلق الأمر بتسرب أو تصريف أو انفجار المواد الضارة أو الخطرة.

وإذا كان الضرر المادي يمكن أن يصيب الأشخاص الطبيعية أو المعنوية كالدول على حد سواء، فإن الضرر المعنوي لا يصيب غير الشخص الطبيعي فقط (الإنسان)، بالإضافة إلى إمكان إصابته بالضرر المادي أيضًا والذي يصيب ذمته المالية. وتتعدد صور الضرر المادي والتي تصيب الإنسان في جسمه نتيجة الحوادث البحرية غير التقليدية، فقد يصاب الشخص بمرض خطير كالسرطان أو العقم أو فشل الكبد أو الكلى نتيجة التعرض لتسريب المواد الضارة كالمواد والنفايات النووية أو المشعة أو النفايات الخطرة سواء مباشرة أو نتيجة تناول أسماك تعرضت لمثل هذه الحوادث، وهو ما يمكن أن ينتقل إلى الأجنة في بعض الحالات كالانبعاثات النووية أو الكيميائية الضارة، وهو ما قد يؤدي في النهاية إلى الوفاة^(١٠٠).

وقد يصيب الضرر الناتج عن هذه الحوادث أموال الشخص فقد يتمثل في تلف السفينة ذاتها أو سفينة أخرى أو بضائع أخرى من ذات السفينة مملوكة لشخص آخر، كما قد يؤثر ذلك

(٩٩) د. سمير حامد الجمال، مرجع سبق ذكره، ص ٣٦٤.

(١٠٠) راجع د. محمد أحمد رمضان، المسؤولية المدنية عن الأضرار في بيئة الجوار - دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقوانين الوضعية في نطاق تلوث البيئة، دار الجيب للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، عام ١٩٩٥، ص ٤٧.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

على أمان السفينة والبضائع الأخرى المنقولة في بيئة الجوار لخط سيرها، كما يشمل الضرر كل المكاسب الفاتئة من أضرار تصيب التنوع البيولوجي أو تعظيم استغلاله، علاوة على الأضرار الثقافية والاجتماعية والأضرار التي يعاني منها السكان والمجتمع سواء المتعلقة بالبيئة وضمأن العيش فيها دون تلوث أو بمسألة الأمن الغذائي.

أما عن الضرر الأدبي الذي لا يصيب إلا الشخص الطبيعي فيتمثل في ما يصيب الشخص من آلام نتيجة الأضرار الجسدية أو بسببها^(١٠١)، وهو ما يمكن أن يتحقق في حالة ضياع أمواله نتيجة حوادث البحر غير التقليدية، أو عند حرمانه من الانتفاع بها.

ج - خصائص أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية:

تتميز الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية غير التقليدية بمجموعة من الخصائص التي تميزها عن صور الضرر الأخرى، ولعل أهمها ما يأتي:

١- أنها قد لا تصيب شخصية قانونية معينة: قد يصيب الضرر الناتج عن الحوادث البحرية غير التقليدية الأشخاص الطبيعية، إلا أن الأمر قد يلحق البيئة البحرية أو يمتد إلى البيئة الجوية أو البرية المجاورة مؤثراً بذلك في التنوع البيولوجي والتوازن الطبيعي بين الموارد الطبيعية لهذه البيئات. وهذه القيم البيولوجية والبيئية لا يملكها إنسان كي يستطيع أن يدعي بحق خالص عليها - خصوصاً إذا وقعت تلك الحوادث في أعالي البحار، وبذلك فهي تصيب العلاقة والتوازن بين الموارد الطبيعية الخالية من الشخصية القانونية^(١٠٢). لذلك تثار مشكلة صعوبة تحديد الشخص صاحب الحق في المطالبة بالتعويض، حيث يلزم أن يكون - وفقاً للقواعد العامة في القانون المدني - شخص يلحق بهاله أو جسده ضرر وهو أمر غير محقق هنا، وإن كان

(١٠١) راجع بالتفصيل الأضرار الأدبية: د. محمد السيد السيد الدسوقي، التعويض عن الأضرار الأدبية المتعلقة بحياة وسلامة الإنسان - دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون المقارن، رسالة دكتوراه، جامعة المنصورة - كلية الحقوق، عام ١٤٢٧هـ - ٢٠٠٦م، ص ٥٠.
(١٠٢) راجع:

Tite NIYIBIZI, De la réparation du préjudice écologique en droit positif rwandais, Memoire Online, 26/3/2009, P. 2.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

ذلك لا يمنع حق الدولة في توقيع العقوبة الجنائية المناسبة كما قرر ذلك قانون البيئة المصري والإماراتي في حالة وقوع مثل تلك الحوادث في مياهها أو موانئها^(١٠٣).

٢- قد تكون مرئية أو غير مرئية: فالأصل أن أضرار تلك الحوادث تصيب شخصاً معيناً أو بيئة معينة، فتؤثر بذلك - بطريق مباشر أو غير مباشر - على صحة الإنسان وأمواله والبيئة وباقي الكائنات الحية بها بصورة مرئية. غير أن ذلك لا يمنع من تأثير تلك الأضرار على صحة الإنسان والبيئة وتوازنها الطبيعي بين الموارد بذات الطرق لكن بصورة غير مرئية عن طريق التلوث البيولوجي. حيث إن العناصر البيولوجية متناهية في الصغر، فهي جسيمات تصل إلى جزء من المليون فيصعب رؤيتها بالعين المجردة أو إدراكها بالشم أو الحس فتدخل تلك الجسيمات خلايا جسم الإنسان وتصيبه دون أن يراها أو يدركها المضرور^(١٠٤)، كأضرار تناول الأسماك في منطقة ملوثة بالزيت أو أحد المواد أو النفايات الضارة، أو تأثير المواد النووية المشعة على منطقة تسريب أو تسرب أو انفجار لها عند نقلها عن طريق البحر.

٣- أنها أضرار متنوعة: تتمثل الصورة الغالبة للضرر الناتج عن حوادث البحر غير التقليدية في صورة الأضرار المباشرة التي قد تلحق مال المضرور عند نقل بضاعة معينة له بالبحر عن طريق امتداد أثر التلوث الصادر من نشاط السفينة إلى سفينة أخرى أو تأثيرها على باقي بضائع ذات السفينة. غير أن ذلك لا يمنع أن تأخذ الأضرار الناتجة عن حوادث البحر غير التقليدية صورة الأضرار غير المباشرة، فانبعاث المواد الضارة أو تسريبها أو إلقاء النفايات الخطرة والمخلفات خارج الحدود المسموح بها قد يصيب البيئة البحرية وما تحويه من ثروة سمكية بأضرار خطيرة تمتد إلى الإنسان الذي يتناول تلك الأسماك فتؤثر في صحته تأثيراً بالغاً وقد تؤدي بحياته في بعض أنواع الأضرار - كالأضرار النووية أو المشعة. بالإضافة إلى إمكانية امتداد تلك الأضرار إلى البيئة البرية المجاورة للموانئ أو لمكان وقوع النشاط الخاطيء، وكذلك إلى البيئة الهوائية المحيطة بالنشاط المذكور بما يحويه كل ذلك من أضرار قد تؤثر على

(١٠٣) راجع المواد من ٩٠:٩٩ من قانون البيئة المصري، وكذلك المواد أرقام ٧٣:٧٦ من قانون البيئة الإماراتي.

(١٠٤) د. سمير حامد الجمال، مرجع سبق ذكره، ص ٣٦٧، ٣٦٨.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

صحة الإنسان وحياته، والبيئات المحيطة مؤثرة في النهاية على التوازن الطبيعي للتنوع البيولوجي، وهو ما يؤدي إلى حدوث خلل بيولوجي يضر بصحة الإنسان والحيوان والنبات عن طريق الأضرار المذكورة آنفاً^(١٠٥).

٤- أنها أضرار منتشرة، وممتدة: فمن ناحية فهي أضرار عامة^(١٠٦)، حيث إن صوراً كثيرة من أضرار حوادث البحر غير التقليدية لا تنحصر في نطاق مكان وقوع الفعل، بل تمتد لمساحات شاسعة حول مكان وقوع الفعل، وقد تنتقل عبر الدول عن طريق الهواء أو الماء، كحالة انفجار أو تسرب أو تسريب مواد مشعة أو زيتية أو مواد أو نفايات أو مخلفات ضارة أو خطرة في البحر مباشرة قد يمتد أثرها الضار في المياه لدول ساحلية مجاورة لمكان وقوع الحادث، والإضرار بالتالي بالبيئة البرية، أو حالة انفجار أو تسرب لمواد مشعة أو مخلفاتها والمنقولة عبر البحر لدونها في أعماقه أو في أماكن بعيدة، فيضر ذلك بالبيئة البحرية والعاملين فيها ويمتد ضررها لسكان تلك المدن الساحلية المطلّة على مكان وقوع الحادث عن طريق الماء أو الهواء باستنشاق تلك الانبعاثات الضارة.

ومن ناحية أخرى قد تظهر أضرار تلك الحوادث البحرية بصورة فورية مباشرة، لكن بالإضافة إلى ذلك قد تستغرق تلك الأضرار فترة طويلة من الزمن حتى تبدأ أثارها الخطرة في الظهور، قد تمتد تلك الأضرار لفترات طويلة تستوعب فيها أجيالاً متعاقبة كحوادث التسريبات النووية أو المواد الكيميائية، وإن كان ذلك مانعاً من تحديد المصدر الأصلي لبعض الحوادث بسهولة غير أن الأمر على غير ذلك في حالة الحوادث البحرية غير التقليدية.

(١٠٥) هذا وقد قضت محكمة العدل الدولية برفض التعويض عن الأضرار البيئية غير المباشرة، وجاء بأسباب الحكم أن استراليا ونيوزيلندا لم تقدمتا حالات ضرر محددة للمحكمة ضد تجارب فرنسا النووية، على الرغم من ثبوت الحقائق العلمية التي تؤكد أن زيادة نسبة الإشعاع الناتج عن هذه التجارب يؤدي إلى أضرار جسيمة على المدى الطويل. حكم مشار إليه في د. عبدالعزيز مخيمر عبد الهادي، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة، دار النهضة العربية، عام ١٩٨٦، ص ٦٧. وفي تفصيل الحكم والتعليق عليه راجع: جمال مهدي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة من الأضرار الناجمة عن الأسلحة النووية، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عام ١٤٣٦هـ - ٢٠١٥م، ص ١٨٩، وما بعدها.

(١٠٦) وفي تفصيل ذلك راجع د. ياسر محمد فاروق عبدالسلام محمد المنياوي، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٣ وما بعدها.

[د.عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

٥- سهولة تحديد مصدرها: على الرغم من خطورة الحوادث البحرية غير التقليدية وأنها ذات أضرار ممتدة ومتركمة ومتعاقبة الأمر الذي قد يصعب معه تحديد مصدرها، إلا أن الأمر في الحقيقة على غير ذلك حيث إن تلك الحوادث تكون من الضخامة بحيث لا يمكن أن تنسى بسهولة. وعلى الرغم من ذلك تبقى المشكلة الوحيدة هي مسألة إثبات ذلك وحصر الآثار الضار بدقة ونسبتها إلى ذات الحادث لاقتضاء التعويض المناسب خصوصاً في حالة الحوادث التي تمتد وتتراكم آثارها الضارة عبر الأجيال المتعاقبة^(١٠٧).

د- المشكلات القانونية التي تثيرها أضرار حوادث البحر غير التقليدية:

تثير الأضرار الناتجة عن حوادث البحر غير التقليدية مشكلات قانونية عديدة تتعلق بإثبات وجود الضرر، ثم تحديد مصدره، وآثاره المباشرة وغير المباشرة ومدى إمكانية التعويض عنها قانوناً^(١٠٨)، والعلاقة بين الفعل الخاطئ والضرر الناتج عنه، وعناصر التعويض وكيفيته، وأخيراً تحديد المحاكم المختصة بالفصل في تلك الدعاوى.

فيصعب إثبات الضرر حين وقوع الفعل الخاطئ خصوصاً في حالة تراكم الضرر وظهور أثره بالتدرج فيصعب حينها إثبات وقوع الضرر بنسبته إلى الفعل الخاطئ^(١٠٩). علاوة على أن الضرر بهذه الطريقة يحتاج إلى العديد من الوسائل لإثباته والتي تحتاج إلى تكاليف باهظة لتعيين الخبراء البحريين لتحديد الآثار الضارة لتلك الأضرار، ولتحديد الآثار هنا أهمية بالغة من ناحية تعيين الأضرار الجائز التعويض عنها عن غيرها.

ومن ناحية أخرى هناك صعوبة في تحديد عناصر التعويض وكيفيته. فإذا كان التعويض

(١٠٧) للمزيد حول صعوبة تحديد وحصر وتقدير أضرار تلك الحوادث وأثرها على التنوع البيولوجي والبيئة، راجع د. حسين فتحي، مرجع سبق ذكره، ص ٣٠ وما بعدها.

(١٠٨) حيث إن - كما سبق القول - الضرر غير المباشر ليس محلاً للتعويض، كما أنه ليس محلاً لعناصر التعويض، كما هو الحال في حالة الضرر الاحتمالي.

(١٠٩) في ذات المعنى د. ياسر محمد فاروق عبدالسلام محمد المنياوي، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٦، ٢٠٩. وهو ما قاد البعض إلى القول إن الضرر البيئي ضرر غير مباشر في أغلب الأحوال، وهو يجعل هناك عقبة تتعلق بإثبات علاقة السببية، ذات المرجع، ص ٢٢٦.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

يُحدد على أساس ما لحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب، فإن تلك العناصر يصعب تحديدها بدقة خصوصاً في حالة الأضرار التراكمية التي تصيب المضرور بعد مرور فترة زمنية طويلة، أو في حالة الأضرار التي لا تظهر إلا بعد مرور فترة من وقوع الفعل الخاطئ كحوادث تسرب أو إلقاء مخلفات ضارة أو خطرة في البحر خارج الحدود المسموح بها قانوناً، وحالة تسرب المواد المشعة أو مخلفاتها أثناء نقلها عن طريق البحر.

بالإضافة إلى ذلك يجب تحديد الفعل بإثبات علاقة السببية بينه وبين الضرر الناتج عنه، وهو ما يصعب حتى في بعض حالات الضرر الفوري الذي ينتج عن الأفعال الخاطئة التي تقع خارج المناطق الداخلية للدولة الساحلية التي تسيطر عليها، وهو أيضاً ما يثير مسألة تحديد المحكمة المختصة بنظر دعاوى التعويض عن الضرر الناتج عنها، فمن السهل تحديد تلك المحاكم إذا وقع الفعل الخاطئ داخل المياه الداخلية للدولة أو داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة لها^(١١٠)، لكن يدق الأمر في حالة وقوعه خارج تلك المنطقة.

وإذا كانت تلك الأضرار تتطلب - وفقاً للقواعد العامة في القانون المصري وباقي قوانين الدول العربية - وجود شخص طبيعي أو اعتباري لقيام المسؤولية المدنية، فإن ذلك يعني قيام المسؤولية المدنية في حق المسئول عن الضرر الذي يصيب الموارد الطبيعية المتمثلة في مياه البحر وثرواته والتي تمثلها الدولة كشخص اعتباري. وهذه الحالة لا تثير أية مشكلة إذا وقع الحادث داخل المياه الإقليمية أو داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة حيث ينصب الضرر على مصالحها في سلامة مواردها الطبيعية وبذلك تكون هي المضرورة كشخص اعتباري، لكن تدق المشكلة إذا كان مصدر الضرر خارج تلك المناطق وامتد أثره بعد فترة من وقوع الحادث إلى الموارد الطبيعية في المياه التي تسيطر عليها الدولة، علاوة على الضرر الذي يصيب الأشخاص. ففي هذه الحالة تثار العديد من المشكلات القانونية المتعلقة بصعوبة تحديد المسئول عن الحادث ومصدر الضرر ومكان وقوعه وإثباته وعلاقة السببية بينه وبين الفعل الخاطئ، وأهمها على

(١١٠) راجع في تحديد المحكمة المختصة في تلك الحالة المادة رقم ٩٩ من قانون البيئة المصري. وتُقابل المادة ٩٠ من قانون البيئة الإماراتي.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

الإطلاق مدى حق الدولة كشخص اعتباري في المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي أصابت مواردها الطبيعية^(١١١).

وأمام تلك الصعوبات التي تواجهها الأضرار الناتجة عن حوادث البحر غير التقليدية، ومع التقدم الحادث في مجال النقل البحري ليشمل كافة المواد حتى المواد والمخلفات المشعة فإن الأمر أصبح في حاجة ماسة لقواعد قانونية تلائم ذلك الوضع.

ثالثاً: رابطة السببية:

والسببية - كما عرفها الفقه^(١١٢) فلم يذكر المشرع لها تعريفاً محدداً^(١١٣) - "هي أن توجد علاقة مباشرة ما بين الخطأ الذي ارتكبه المسئول والضرر الذي أصاب المضرور، وهي ركن مستقل عن الخطأ". وتعد علاقة السببية الركن الثالث للمسئولية المدنية العقدية أو التقصيرية على حد سواء. وهي إسناد أي أمر من أمور الحياة إلى مصدره، ونسبة نتيجة إلى فعل ما وفاعل معين، ولها أهمية كبيرة حيث تحدد الفعل المسبب للضرر وسط الأفعال المختلفة للحادث وبالتالي تحدد نطاق المسئولية المدنية^(١١٤).

ومن الثابت أن علاقة السببية بين الخطأ والضرر خصوصاً في مجال المسئولية التقصيرية تثير العديد من المشكلات في إثباتها، وقد يرجع ذلك إلى صعوبة تحديدها أو دقة الرابطة والحاجة

(١١١) وعلى ذلك يرى بعض الفقه - في هذه الحالة - أنه يجب الفصل بين حماية البيئة وعنصر الضرر المؤدي لقيام المسئولية المدنية، حيث يعتبر حماية البيئة والحفاظ عليها وعلى مواردها الطبيعية هدفاً في ذاته بغض النظر عن وجود الضرر أو المضرور من عدمه. فأغلب الاتفاقيات الدولية والتشريعات الصادرة في هذا الشأن تركز على حماية البيئة ومنعها من التدهور، وتفرض على الأفراد ضرورة اتخاذ الإجراءات المناسبة لتحقيق ذلك، دون علاج لمسألة التعويض إلا بصورة فرعية. فهدفها وقائي وهو منع الضرر وليس التعويض عنه بعد حدوثه. راجع في ذلك د. عبدالعزيز مخيمر عبد الهادي، مرجع سبق ذكره (٢)، ص ٦٨.

(١١٢) د. عبدالرزاق أحمد السنهوري، مرجع سبق ذكره - الجزء الأول، ص ٧٣٢.

(١١٣) ولعل السبب وراء ذلك يرجع إلى تعذر وضع تعريف جامع مانع للفروض المختلفة والخلاف في الرأي والتضارب في التقدير، لذلك تركه المشرع لاجتهاد الفقه والقضاء ليصبح مرناً على حسب تطور مفهوم تلك الرابطة مع تغير الظروف.

(١١٤) د. سمير حامد الجمال، مرجع سبق ذكره، ص ٣٧٤.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

الماسة إلى السيطرة على نوع الضرر المتحقق لإرجاعه إلى الخطأ، ويزداد الأمر صعوبة ودقة في بعض صور الأضرار الناتجة عن حوادث البحر غير التقليدية، فقد يمتد الضرر ليشمل أماكن أخرى من البحر يصعب معها نسبة الضرر إلى الحادث الذي سببه أو يحتاج إلى خبراء بحريين وتكاليف باهظة لإثبات تلك العلاقة^(١١٥)، كما قد لا يظهر هذا الضرر إلا بعد مرور فترة طويلة من الزمن ويكون تأثيره لأجيال متعاقبة كما هو الحال في تسريبات المواد والمخلفات النووية المشعة حين نقلها عن طريق البحر، إضافة إلى صعوبة إثبات علاقة السببية بين الخطأ والضرر إذا تداخلت العديد من العوامل الأخرى لإحداثه.

ولما كان ذلك وأصبح من الصعوبة إثبات علاقة السببية في مثل تلك الحوادث لتداخل الأسباب وتباعد التأثيرات مكانياً وزمانياً، كانت الحاجة ملحة في إثباتها إلى إحدى نظريتين: الأولى النظرية العلمية^(١١٦) والتي تتمثل في إثبات الإحصائيات العملية أن زيادة الضرر كان نتيجة زيادة تسرب مادة معينة في البيئة، أي بإثبات علاقة السببية بين المادة المتسربة محدثة الضرر والضرر ذاته. والثانية النظرية القانونية^(١١٧) والتي تعزى قيام علاقة السببية إلى المادة التي أحدثت الضرر وفعل المصدر - السفينة أو المنشأة - الذي انبعث أو تسرب منه المادة الضارة^(١١٨).

(١١٥) راجع في ذات المعنى ره نج رسول حمد، مرجع سبق ذكره، ص ١٠٨ وما بعدها. وذلك كانتشار البقع الزيتية في الماء لمئات الكيلومترات مؤثرة بذلك على أسماك تلك المناطق ومواردها البحرية الطبيعية، وتأثيرها على البيئات المجاورة والعاملين في كل منها، علاوة على سرعة تخفيفها بمياه البحر، وأيضاً بقع المحروقات تمتد خلال عدة ساعات إلى مساحات شاسعة نظراً لإمكانية انتقالها بفعل الرياح والتيارات؛ لهذه الأسباب يمكن استبعاد المسؤولية القائمة على أساس الخطأ واجب الإثبات كأساس للمسؤولية المدنية في حوادث البحر غير التقليدية. راجع د. محمد السيد أحمد الفقي، مرجع سبق ذكره، ص ١٩٠. لكن ذلك لا يمنع تأسيس مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها على الخطأ الشخصي عن أخطائه الشخصية الناتجة عن العمليات البحرية الأخرى، علاوة على مسؤوليته العقدية. وهي تخضع في إثباتها لسلطة محكمة الموضوع مادام استخلاصها سائغاً، راجع الطعن رقم ٤٤٨، ٥٠٠ لسنة ٢٠١٤ مدني، جلسة ٢٤/١١/٢٠١٤، مجموعة أحكام المحكمة الاتحادية العليا، سابق الإشارة إليها.

(١١٦) تبنى هذه الفكرة القضاء الفرنسي في قضية "متيه دي رون"، وهي تعد الجانب المستحدث الذي أدخل على فكرة السببية القانونية، وأخذ بها القانون التشريع الياباني، راجع بوفلجة عبدالرحمان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد - كلية الحقوق والعلوم السياسية، عام ٢٠١٥-٢٠١٦، ص ٨١.

(١١٧) تبنى هذه النظرية وطبقها القانون والقضاء الأنجلوأمريكي.

(١١٨) راجع بالتفصيل د. محمد أحمد رمضان، مرجع سبق ذكره، ص ٦٣.

الفرع الثاني

المسئولية المدنية القائمة على الخطأ المقترض

تعد نظرية الخطأ المقترض من الأفكار الحديثة في تأسيس المسئولية المدنية التي قامت على يد الفقه، وأسس عليها بعض صور المسئولية، كالمسئولية عن عمل الغير، وصورتها - في مجال البحث - مسئولية المتبوع عن أعمال تابعه. فيُسأل مالك السفينة أو مجهزها مدنيًا عن أفعال تابعيه، حيث تنص المادة ٨٠ من القانون البحري المصري على أن "يُسأل مالك السفينة أو مجهزها مدنيًا عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها..."^(١١٩)، وكذلك الأمر بالنسبة إلى مالك المنشآت المطلة على البحر وتقوم بتصريف نفاياتها فيه. وتُقابل هذه المادة المادة ١٣٧ / ١ من القانون البحري الإماراتي، وهو ما يوافق القواعد العامة في المسئولية عن عمل الغير، غير أنه يُلاحظ على نص المادة ١٣٧ / ١ من القانون البحري الإماراتي قصر المسئولية المدنية وافترض الخطأ في جانب المالك دون المُجهز على العكس من النص المصري الذي افترضه في جانب أيٍّ منهما على حسب كل حالة، وحسنًا فعل المشرع المصري فكان أكثر تحديدًا للمسئول في حالة افتراض الخطأ من جانبه.

ويُلاحظ على هذه المادة بالتطبيق في مجال الحوادث البحرية غير التقليدية ما يأتي: أولاً: صعوبة إثبات المسئول في حالة التبعية، فمن الممكن أن يتلقى التابع توجيهات متبوعه ولا ينفذها ولا يستطيع المتبوع إثبات ذلك والعكس صحيح، خصوصًا إذا وضعنا في الاعتبار بُعد المسافة وصعوبة الاتصال والتوجيه من المتبوع ووجود التابع في عرض البحر. كما يلزم صدور الخطأ من جانب التابع أثناء تأدية عمله أو بسببه وهو أمر صعب أن يثبت المضرور أو المتبوع أيضًا، علاوة على ضرورة توافر أركان المسئولية الثلاثة: الخطأ والضرر وعلاقة السببية في جانب التابع لتقرير مسئولية متبوعه عن أعماله وبذلك فهنا عودة مرة أخرى إلى صورة أحكام

(١١٩) تُقابل المادة ١٧٤ / ١ من القانون المدني المصري، والمادة ١٣ / ١ / ب من قانون المعاملات المدنية الإماراتي.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

المسئولية عن الأعمال الشخصية، أو قيام مسئولية التابع على أساس الخطأ المفترض^(١٢٠). ثانيًا: تقرير المسئولية وبالتالي التعويض على أحدهما - التابع أو المتبوع (الربان والبحارة وغيرهم أو المجهز) - يستتبع رجوع أحدهما على الآخر في الحالات التي تقتضي ذلك الأمر الذي يمكن أن يطيل أمد النزاعات ويُفرغ بالتالي التعويض من مضمونه وقيمته. ثالثًا: لا يستطيع المتبوع التخلص من هذه المسئولية إذا أثبت أنه لم يكن في مقدوره أن يمنع العمل غير المشروع الذي سبب الضرر أي إذا قام بنفي علاقة السببية بين الضرر الذي وقع والخطأ المفترض في جانبه وقيامه بواجبه في التوجيه كما ينبغي من العناية، لكن يمكنه التخلص منها إذا قام بنفي علاقة السببية بين خطأ التابع والضرر الناتج عنه^(١٢١) وهو أمر صعب على التابع نفسه فكيف على المتبوع؟

ومن ناحية أخرى نجد الخطأ الناتج عن حراسة الأشياء الخطرة أو التي تتطلب حراستها عناية خاصة، حيث تنص المادة ١٧٨ على أن "كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسئولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام

(١٢٠) حيث قضت محكمة النقض المصرية بأنه: "لا يعرف القانون مسئولية التابع عن المتبوع وإنما هو قد قرر في المادة ١٧٤ من القانون المدني مسئولية المتبوع عن أعمال تابعه غير المشروعة وهذه المسئولية مصدرها العمل غير المشروع وهي لا تقوم في حق المتبوع إلا حيث تتحقق مسئولية التابع بناءً على خطأ واجب إثباته أو بناءً على خطأ مفترض"، نقض مدني في الطعن رقم ٥١٦ لسنة ٢٩ قضائية، جلسة ١٢/١١/١٩٦٤، مجموعة أحكام النقض، س ١٥ ع ٣ ص ١٠٢٢ ق ١٥٢. ومثاله النقض المدني في الطعن رقم ٢١٧ لسنة ٢١ قضائية، جلسة ١٦/١٢/١٩٥٤، مجموعة أحكام النقض، س ٦ ع ١ ص ٢٧٠ ق ٣٥. فمن هذا الحكم يتضح أنه يلزم أن تتحقق مسئولية المتبوع أولاً، والتي بها تثبت مسئولية التابع عن أعماله. وحيث إن مسئولية المتبوع هذه يصعب إثبات تحققها للأسباب سالفة الذكر بالمتن، فيصبح إثباتها في جانب التابع أمر بالغ الصعوبة أيضاً. الأمر الذي يؤدي بنا إلى محاولة إثبات مسئولية المتبوع ثانية لتحقيق مسئولية التابع فنجد الأمر صعباً لذات الأسباب وكأنها حلقة مفرغة.

(١٢١) د. عبدالرزاق أحمد السنهوري، مرجع سبق ذكره - الجزء الأول، هامش رقم (١)، ص ٨٥٨، ٨٨٥. ولعل ذلك ما دفع البعض إلى تأسيس المسئولية عن عمل الغير على أساس نظرية "تحمل التبعة" لا على أساس نظرية "الخطأ المفترض".

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

خاصة"^(١٢٢)، وهنا تقوم مسؤولية مجهز السفينة^(١٢٣) باعتباره حارساً للسفينة كشيء تتطلب حراسته عناية خاصة وذلك وفقاً لأحكام المسؤولية الناشئة عن الأشياء.

ويلاحظ على هذه المادة بالتطبيق في مجال الحوادث البحرية غير التقليدية^(١٢٤) ما يأتي: أولاً:
"النص في المادة ١٧٨ من القانون المدني يدل وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة أن المسؤولية المقررة بموجبه تقوم على أساس خطأ مفترض وقوعه من حارس الشيء افتراضاً لا يقبل إثبات العكس ومن ثم فإن هذه المسؤولية لا تُدرأ عن الحارس بإثبات أنه لم يرتكب خطأ أو أنه قام بما ينبغي من العناية والحيطه حتى لا يقع الضرر من الشيء الذي يتولى حراسته وهي لا ترتفع إلا إذا أثبت الحارس أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه وهذا السبب لا يكون إلا قوة قاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير، المقرر أن حارس الشيء الذي يفترض الخطأ في جانبه هو الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي تكون له السلطة الفعلية على الشيء قصراً واستقلالاً ولا تنتقل الحراسة منه إلى تابعه المنوط به استعمال الشيء المسؤولية المنصوص عليها في المادة ١٧٨ من القانون المدني في أساسها خطأ مفترض قبل الحارس ما لم يقيم الدليل على حدوث خطأ من المضرور ينفي خطأ الحارس"^(١٢٥). ومع هذا الفهم لا يستقيم افتراض الخطأ في حق المالك أو المجهز حيث لا يملك أي منهما سلطة فعلية مستقلة على السفينة أو ما عليها من مواد مصادر للضرر، وفي ذات الوقت لا يمكن أن تنتقل المسؤولية بذلك إلى أحد تابعيه من الربانة أو غيرهم. فمن يمكن افتراض الخطأ في جانبه؟ ثانياً: يقتضي الخطأ المفترض في الحراسة أن يحدث بفعل الشيء الموجود تحت الحراسة، ويعد الالتزام بالسيطرة على الشيء الموجود تحت الحراسة التزاماً بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية. وهذا لا يمكن أن يتحقق، فالمجهز أو المالك لا يسيطر

(١٢٢) تُقابل المادة ٣١٦ من قانون المعاملات المدنية الإماراتي.

(١٢٣) وتعرفه المادة ٧٨ من القانون البحري بأنه "هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا أو مستأجراً لها ويعتبر المالك مجهزاً حتى يثبت غير ذلك". وتُطبق المادة ١٣٥ من القانون البحري الإماراتي.

(١٢٤) راجع في نقد الأخذ بنظرية الخطأ المفترض في المجال البحري د. نادر محمد إبراهيم، مرجع سبق ذكره، ص ٤٩.

(١٢٥) نقض مدني مصري في الطعن رقم ١٠٥٢ لسنة ٥٣ قضائية، جلسة ٣١/١/١٩٨٤، مجموعة أحكام النقض، س ٣٥ ع ١ ص ٣٥٧ ق ٧١.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

سيطرة فعلية على السفينة أو محتوياتها المنقولة حتى يستطيع تحقيق النتيجة وهي سلامة المواد المنقولة أو السفينة الناقلة. ثالثاً: "يشترط لتحقيق مسؤولية حارس الأشياء المقررة في المادة ١٧٨ من القانون المدني المصري، والمادة ٣١٦ من قانون المعاملات المدنية الإماراتي أن يقع الضرر بفعل الشيء مما يقتضي أن يتدخل الشيء تدخلاً إيجابياً في إحداث الضرر"^(١٢٦)، ولا يحدث هذا التدخل في الكثير من الأوقات من تلقاء نفسه فيمكن أن يقع بإرادة الرابن بإلقاء أو تفريغ المواد الضارة الملوثة بالزيت أو القمامة أو الصرف الصحي عن عمد. فهنا وإن تدخلت هذه المواد في إحداث الضرر، إلا أنها ما كانت لتحدثه إلا بتصرف من ألقاها عمداً. رابعاً: لا يمنع صعوبة تأسيس المسؤولية في هذه الحالة على نظرية الخطأ المفترض (صورة المسؤولية الشيئية) من احتفاظ المضرور بحقه في طلب التعويض، لكن على أساس الخطأ واجب الإثبات وما يكتنفه من صعوبات تتعلق بتحديد المسئول وإثبات خطئه وفقاً لحكم المادة ١٦٣ مدني مصري أو المادة ٢٨٢ معاملات مدنية إماراتي. خامساً: وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية الشيئية (المادة ١٦٥ من القانون المدني المصري)^(١٢٧) يستطيع المسئول - الرابن أو المجهز سواء كان مالك السفينة أو مستأجرها - أن يدفع مسؤوليته إذا أثبت أن الضرر قد وقع بسبب أجنبي لا يدل له فيه، سواء كان هذا السبب قوة قاهرة أو حادثاً فجائياً أو خطأ المضرور أو الغير، ويصعب دفع المسؤولية في تلك الحالات لصعوبة إثبات هذه الحالات سواء من قبل رابن السفينة أو المجهز الذي يبعد عن السفينة، خصوصاً أن تلك الحوادث يمتد فيها الضرر عبر الزمان والمكان وتتراكم آثاره الضارة. لذلك قضت محكمة النقض المصرية بأنه: "وإن جاز لحارس الأشياء أو الآلات الميكانيكية في حكم المادة ١٧٨ مدني نفي مسؤوليته المفترضة عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر بإثبات أن ما وقع كان بسبب أجنبي لا يدل له فيه، إلا أنه يشترط أن يكون السبب الذي يسوقه لدفع مسؤوليته محددًا لا تجهيل فيه ولا إبهام سواء أكان ممثلاً في قوة قاهرة أم حادث فجائي أم

(١٢٦) نقض مدني في الطعن رقم ١٠٤ لسنة ٢٩ قضائية، جلسة ٢٠/٢/١٩٦٤، مجموعة أحكام النقض، س ١٥ ع ١ ص ٢٤٠ ق ٤٢.

(١٢٧) تُقابل المادة ٢٨٧ من قانون المعاملات المدنية الإماراتي، وهو ما قرره عجز المادة ١٧٨ من القانون المدني المصري الخاصة بالمسؤولية الشيئية. والتي تُقابل المادة ٣١٦ من قانون المعاملات المدنية الإماراتي.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

خطأ المصاب أم خطأ الغير" (١٢٨).

ولما كان ذلك فهناك صعوبات عديدة للأخذ بالمسئولية القائمة على فكرة الخطأ المفترض في الكثير من حالات الضرر التي تقع من الحوادث البحرية غير التقليدية، خصوصاً حالات الضرر التراكمية والممتدة، فيجد المضرور نفسه بلا تعويض أو حماية. وهو ما يدفع إلى البحث عن أساس آخر للمسئولية في جميع الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية غير التقليدية.

المطلب الثاني

المسئولية الموضوعية (فكرة ضمان المخاطر)

هناك اتجاه حديث في مجال المسئولية المدنية نحو الاعتماد على المسئولية الموضوعية القائمة على فكرة ضمان المخاطر أو تحمل التبعة، وتقليص دور الخطأ في المسئولية المدنية. لذلك سوف نبحث المسئولية الموضوعية وتطبيقها في مجال الحوادث البحرية غير التقليدية في الفرع الأول، ثم نعرض في الفرع الثاني إلى تقييم الأخذ بهذا الأساس في مجال البحث.

الفرع الأول

المسئولية الموضوعية في نطاق الحوادث البحرية غير التقليدية

تستند المسئولية الموضوعية La responsabilite objective على فكرة الضرر^(١٢٩)، حيث يتم

(١٢٨) النقض المدني في الطعن رقم ٢٨٥ لسنة ٣٠ قضائية، جلسة ٢٥/٣/١٩٦٥، مجموعة أحكام النقض، س ١٦ ع ١ ص ٣٩٦ ق ٦٢.

(١٢٩) حيث بدأ الاتجاه نحو اعتناق هذا الأساس بعد قيام الثورة الفرنسية وانتشار الآلات الميكانيكية وأخطارها، راجع في ذلك:

René Savatier, Les métamorphoses économiques et sociales du droit civil d'aujourd'hui, Dalloz, 1965, P. 274.

وأصبح الاعتماد في مجال المسئولية عن التلوث المائي عموماً على المسئولية الموضوعية، راجع د. عوض الله عبده شراقة، مرجع سبق ذكره، ص ١٥٤، وفي المجال النووي راجع د. محمد السيد السيد الدسوقي، المبادئ الرئيسية للمسئولية المدنية عن الأضرار النووية وفقاً للقانون الإماراتي واتفاقية فيينا ١٩٩٧ بشأن المسئولية المدنية عن الأضرار النووية، بحث منشور بمجلة معهد دبي القضائي، العدد (٤) السنة الثانية، رمضان ١٤٣٥ هـ - يوليو ٢٠١٤ م، ص ٣٨. حتى إن الاعتماد على المسئولية الموضوعية في مجال المسئولية الدولية في المجال النووي أمر واقع، راجع د. لعديدي عبدالقادر، مرجع سبق ذكره، ص ١٩٨ وما بعدها. وكذلك في مجال مسئولية مستغلي السفن النووية، راجع في ذلك: د. أسيل باقر

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

تعويض المضرور ولو لم يُرتكب خطأ^(١٣٠) فتقوم المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن حوادث البحر غير التقليدية، بغض النظر عن ارتكاب خطأ من جانب المسئول^(١٣١) دون تحمل المضرور عبء إثبات الخطأ ونسبته إلى المسئول^(١٣٢). ولذلك فإن لهذه المسؤولية ركنين هما الضرر وعلاقة السببية بين الضرر وفعل المسئول، فكل فعل يسبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض، دون أن يستطيع المسئول بذلك دفع المسؤولية بنفي الخطأ أو إثبات السبب الأجنبي^(١٣٣) وفقاً للقواعد المتقدمة ذكرها.

والجدير بالذكر أن المسؤولية الموضوعية تقوم على أساس فكرة "تحمل التبعة" أو "ضمان المخاطر"، ذلك أنها تتفق مع قواعد العدالة والأخلاق، فالمضرور لم يرتكب شيئاً، وبالرغم من ذلك يتحمل الضرر والمخاطر الناجمة عن نشاط غيره، أما مرتكب الفعل الضار فيجني ثماره وأرباح نشاطه الضار، وبالتالي يجب عليه أن يتحمل تبعه هذا النشاط والمخاطر الناجمة عنه^(١٣٤).

جاسم محمد، قيام مسؤولية مستغل السفن الذرية، بحث منشور بمجلة واسط للعلوم الإنسانية بالعراق، جامعة واسط - كلية القانون، المجلد (١١) العدد (٢٩)، عام ٢٠١٥، ص ١٤٤ وما بعدها. وفي مجال تسرب النفط والزيوت راجع:

Blandine Isambert, Responsabilité civile et régulation du risque de marée noire, Dans Revue économique, 2007/3 (Vol. 58), P. 625.

(١٣٠) لذلك تُسمى المسؤولية الصارمة أو المطلقة، ويُجرم المضرور (المدعي) من الالتزام بإثبات الخطأ راجع:

Assia El Rherabi, La responsabilité civile du fait du dommage nucléaire civil, Thèse pour l'obtention du grade de docteur en droit de l'université de Limoges - Faculté de Droit et des Sciences Economiques, en 2019, P. 255. et:

Responsabilité et réparation des dommages nucléaires, Une perspective internationale, agence pour l'énergie nucléaire, Organisation de coopération et de développement économiques, Paris, P. 19 et 20.

(١٣١) راجع في ذلك:

Philippe Cullet, op.cit, P. 4.

(١٣٢) راجع مثلاً في ضحايا الأضرار والتسريبات النووية:

Duncan E. J. Currie, The problems and gaps in the nuclear liability convention and an analysis of how an actual claim would be brought under the current existing treaty regime in the event of a nuclear accident, Denv. J. Int'l L. & Pol'y 7, VOL. 35:1, 2006, P. 93.

(١٣٣) د. سمير حامد الجمال، مرجع سبق ذكره، ص ٣٨٤.

(١٣٤) د. سمير حامد الجمال، مرجع سبق ذكره، ذات الموضوع.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

وبالتطبيق على مجال المسؤولية المدنية عن حوادث البحر غير التقليدية^(١٣٥)، نجد أنها تتلاءم مع الكثير من الصور التي ينتج الضرر عنها ويصعب إثبات خطأ المسئول خصوصاً في الحالات التي يصعب فيها إثبات الخطأ من جانب المسئول إلا بعد زمن طويل يتناسب مع تراكمية وامتداد الأضرار الناتجة عن تلك الحوادث. فالمسئولية الموضوعية تستطيع أن تغطي الكثير من أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية، إلا أن ذلك لا يمنع من القول إن المسئولية المدنية عن أضرار تلك الحوادث تستلزم وقوع الخطأ في صورته البسيطة، بل ويمكن تصور ذلك بسهولة. أما المسئولية المدنية الموضوعية فتبحث عن المسئول عن النشاط المسبب للضرر، وليس عن ركن الخطأ؛ لذلك نلاحظ أن هناك اتجاهًا واضحًا في التشريعات الحديثة نحو الأخذ بالمسئولية الموضوعية^(١٣٦)، كما في مسئولية المنتج عن المخاطر الكامنة في المنتجات المباعة، المسئولية

(١٣٥) راجع في ذلك، الأخذ بالمسئولية الموضوعية وصعوبات الأخذ بتلك النظرية كأساس للمسئولية والمتمثلة - في نظر قائلها - بعدم النص عليها في اتفاق دولي، وتخصيصها للأنشطة الخطرة وعدم قبولها بالتالي في مجال الأضرار البيئية. لكن ذلك إن صح في مجال المسئولية الدولية، فلا يسري عند الرجوع للقواعد العامة في القانون المدني في الأنظمة التشريعية الداخلية، د. محمد عادل عسكرو، القواعد الدولية لتداول الكائنات المعدلة وراثيًا، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، عام ١٤٤٠ هـ - ٢٠١٩ م، ص ٨٠، وما بعدها.

(١٣٦) ولعله من المناسب أن نذكر أن العديد من التشريعات اتجهت لتبني هذا الأساس (المسئولية الموضوعية - المسئولية على أساس الضرر) كما هو الحال في التشريع الأمريكي في قانون التلوث عام ١٩٩٠، حيث ساير المعاهدات والاتفاقيات الدولية في الأخذ بالمسئولية دون خطأ خصوصًا اتفاقية المسئولية المدنية بشأن التلوث بالزيت وبروتوكول المعدل لها واتفاق توفالوب، وتبعتها في ذلك فرنسا وإنجلترا، د. محمد أحمد السيد الفقي، مرجع سبق ذكره، ص ١٩٤. وكذلك هو الحال في تأسيس المسئولية المدنية عن الأضرار البيولوجية في قانون منع ومعالجة الضرر البيئي البلجيكي على أساس الضرر في المادة (١٣) منه والتي توزع المسئولية بموجبه على منتج المواد الضارة ومستخدم المنتج كل منهما بحسب مساهمته في إحداث الضرر. وكذلك الحال في مجال الكائنات الحية المحورة وراثيًا فإن المشرع المصري في مشروع قانون السلامة الإحيائية في طريقه إلى الأخذ بهذا الأساس. وكذلك الحال في القانون الألماني حيث يؤسس المسئولية المدنية في حالة حدوث ضرر ناجم عن كائنات حية محورة وراثيًا على أساس الضرر، فيقيم مسئولية جماعية على منتجيها، كي لا يكون أحدهم كبش فداء للباقي، د. سمير حامد الجمال، مرجع سبق ذكره، ص ٣٨٦. وكذلك الحال بالنسبة للمسئولية عن نقل المواد النووية عن طريق البحر والتي تلقي بالمسئولية على القائم بتشغيل المنشأة النووية، ولا تقتصر المسئولية على الضرر الحادث أثناء النقل بل الأضرار التي تلحق بوسائل النقل ذاتها وهو ما قرره الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسئولية في ميدان النقل البحري للمواد النووية، وأخذت به العديد من الدول في تشريعات البيئة الخاصة بها، د. عبدالعزيز مخيمر عبد الهادي، القانون الدولي للبيئة، مركز الكتاب الجامعي - جامعة المنصورة، عام ٢٠١٠، ص ١٥٢، ١٥٣، وكذلك بالنسبة للأضرار النووية عمومًا راجع د. علاء حسين علي، الضمانات المالية في مجال الاستخدامات

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

النوعية، المسؤولية الناتجة عن تلوث المياه الجوفية، والمسؤولية عن نقل المنتجات السامة^(١٣٧). والتي يمكن أن تمتد وتطبق على صورة المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية، فتجرب بذلك حالة المسؤولية القائمة على أساس الخطأ والخطأ المفترض، علاوة على عدم إفلات المسئول عن الضرر عند استحالة أو صعوبة إثبات خطئه.

الفرع الثاني

تقييم الأخذ بالمسؤولية الموضوعية

في مجال الحوادث البحرية غير التقليدية

وعن تقييم هذا الأساس الجديد خصوصاً في مجال الحوادث البحرية غير التقليدية، واتجاه العديد من التشريعات إلى الأخذ به في الكثير من الموضوعات التي تنظمها، فإن الأمر - من وجهة نظري - لا يعدو أن يكون رجوعاً للمنطق والفطرة السليمة، حيث إن فكرة المسؤولية الموضوعية تقرب في هذا الشأن من "فكرة الضمان" في الفقه الإسلامي والتي أخذ بها المشرع الإماراتي في المسؤولية المدنية، فأركان المسؤولية فيهما: الإضرار والضرر وعلاقة السببية بينهما. لذلك نجد أن أحكام الفقه الإسلامي كان لها السبق في التصدي لجميع الأضرار ومحاسبة فاعليها، ولو استحال أو صعب إثبات الخطأ أو من سببه من جانب المضرور فيكفي مجاوزة الحد الواجب الوقوف عنده أو التقصير عن الحد الواجب الوصول إليه في الفعل أو الامتناع مما يترتب عليه الضرر، فهنا لا يشترط الخطأ بل يكفي أن يكون الفعل ضاراً لانعقاد المسؤولية. وفي الغالب فإن محدث الضرر يكون كياناً صناعياً أو زراعياً عملاقاً مطلقاً على البحر يسرب

السلمية للطاقة النووية، بحث مقدم لمجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية والسياسية - كلية القانون والعلوم السياسية، العدد الثاني عشر، المجلد الأول، عام ٢٠١٧، ص ٢٥، ٢٦. وهو ما قرره معاهدة بروكسل ١٩٦٢ بشأن مسؤولية مستغلي السفن الذرية، راجع د. محمد السيد الفقي، مرجع سبق ذكره، ص ١٩٩، ود. أحمد محمود سعد، مرجع سبق ذكره، ص ١٣٠ وما بعدها. وكذلك بالنسبة للنفايات الضارة، د. محسن عبدالحاميد البيه، مرجع سبق ذكره، ص ١٣٧. (١٣٧) راجع في ذلك:

Baudouin Bouckaert, La responsabilité civile comme base institutionnelle d'une protection spontanée de l'environnement, Journal des Economistes et des Etudes Humaines, vol.2 numéro 2&3, juin/ septembre 1991, P. 9.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

نفاياته وصرفه وقمامته في البحر، كما يمكن أن يكون شركات نقل تمتلك سفناً بحرية لنقل الأشخاص أو البضائع أو المواد الضارة أو النووية التي تلوث البيئة البحرية بمخرجاتها، فكيف يتسنى للمضروب خصوصاً إذا كان فرداً أن يقع عليه عبء إثبات خطأ هذه الكيانات إذا لم تكن أنشطتها ظاهرة واضحة بما فيها نشاطها الضار، إلا أن ذلك لا يمنع من سهولة نسبة صدور الضرر إليها، وذلك بالنظر إلى أنشطتها الضارة أو تأثير تلك الأنشطة على البيئة البحرية والبيئات الأخرى إذا وقع حادث منها حيث إن أضرارها ملموسة ظاهرة. الأمر الذي يؤدي في النهاية إلى تحقيق الغرض من تقرير المسؤولية وهو الجزاء (التعويض) بمجرد حدوث الضرر، وهو ما يدفع تلك الكيانات إلى الحد من تلك الحوادث، وفي نفس الوقت اتخاذ كافة الاحتياطات وسبل الأمان الفنية لمنع وقوع مثل تلك الحوادث (المبدأ الوقائي)؛ لذلك فهو يحقق عدالة وحماية أكثر للمضروبين من أضرار تلك الحوادث.

والجدير بالذكر أن شركات نقل المواد والنفايات الضارة وخصوصاً الذرية والخطرة شركات متخصصة ومتعددة الجنسيات، ما يثير صعوبة بشأن رفع دعاوى المسؤولية وتنفيذ الأحكام الصادرة فيها، بالأخص إذا تعلق الأمر بإعادة الحال إلى ما كان عليه^(١٣٨). ولعل الارتكان للمسئولية الموضوعية هو الحل الأمثل فمتى وأين وقع الضرر كان محدثه هو المسئول دون حاجة لإثبات ذلك من المضروب. إضافة إلى توزيع المسؤولية المدنية على كل من ساهم بنشاطه في إحداث الضرر وبنسبة دوره في ذلك^(١٣٩).

(١٣٨) وذلك بعد الوضع في الاعتبار خصائص أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية من تراكمية الآثار وامتدادها وانتشارها وتنوعها. فمن الصعوبة تحديد مصدر الضرر، وبناءً عليه مصدر الخطأ، ثم تحديد القانون الواجب التطبيق، والمحاكم المختصة بنظر الدعاوى الناشئة عن تلك الأضرار.

(١٣٩) راجع أحكام القواعد العامة الواردة في المادة ١٦٩ من القانون المدني المصري، والتي تُقابل المادة ٢٩١ من قانون المعاملات المدنية الإماراتي. وكذلك المادة ٩٦ من قانون البيئة المصري، ولا يوجد ما يُقابل هذه المادة في قانون البيئة الإماراتي، لكن يمكن الرجوع في ذلك لحكم القواعد العامة.

المبحث الثاني

جزاء المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية

إذا توافرت أركان المسؤولية المدنية في كل حالة من الحالات السابق ذكرها، فإن من حق المضرور من الحوادث البحرية غير التقليدية المطالبة بتعويض تلك الأضرار، حيث يمثل التعويض الهدف من المسؤولية المدنية في كل الأحوال، والذي يتمثل في منح المضرور تعويضاً (١٤٠) عادلاً عما فاته من كسب، وما لحقه من خسارة (١٤١).

وقد يتمثل التعويض في صورة التنفيذ العيني، والتنفيذ بمقابل (التعويض) سواء كان نقدياً أو غير نقدي. ولعل صورة التعويض غير النقدي - إعادة الحال إلى ما كان عليه - صعبة أو مستحيلة الحدوث في حالة الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية غير التقليدية لعدم ملاءمتها

(١٤٠) ويُسمى في الفقه الإسلامي والقانون الإماراتي بـ "الضمان". ويكمن الفرق بين التعويض في المسؤولية العقدية والتقصيرية في حالاته وتقديره، حيث قضى بأن: "تقدير التعويض - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - على أساس المسؤولية العقدية أخف منه على أساس المسؤولية التقصيرية، إذ إنه طبقاً لنص المادة ٢٢١ من القانون المدني يقتصر التعويض في المسؤولية العقدية - في غير حالتي الغش والخطأ الجسيم - على الضرر المباشر الذي يمكن توقعه عادة وقت التعاقد، أما في المسؤولية التقصيرية فيكون التعويض عن أي ضرر مباشر سواء كان متوقعاً أو غير متوقع، والضرر المباشر هو ما يكون نتيجة طبيعية لخطأ المسئول إذا لم يكن من الاستطاعة توقيه ببذل جهد معقول، وقياس الضرر المتوقع بمعيار موضوعي لا معيار شخصي، بمعنى أنه ذلك الضرر الذي يتوقعه الشخص العادي في مثل الظروف الخارجية التي وجد فيها المدين وقت التعاقد، ولا يكون توقع سبب الضرر فحسب بل يجب توقع مقداره ومداه"، نقض مدني في الطعن رقم ١٠٧٠ لسنة ٥٣ قضائية، جلسة ١٩٨٤/٦/٦، مجموعة أحكام النقض، س ٣٥ ع ٢ ص ١٥٥٤ ق ٢٩٨. ومثاله نقض مدني في الطعن رقم ١٣٨٥ لسنة ٦٠ قضائية، جلسة ١٩٩٤/١٢/٤، مجموعة أحكام النقض، س ٤٥ ع ٢ ص ١٥٢٥ ق ٢٨٧.

(١٤١) وعن حساب التعويض وفقاً للعناصر المكونة للضرر قضى بأن: "المقرر - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة أنه يتعين على محكمة الموضوع أن تبين في حكمها عناصر الضرر التي أقامت عليها قضاءها بالتعويض كما أن تعيين العناصر المكونة قانوناً للضرر والتي يحق أن تدخل في حساب التعويض من مسائل القانون التي تخضع لرقابة محكمة النقض"، نقض مدني في الطعن رقم ١٤٦٨٧ لسنة ٧٦ قضائية، جلسة ٢٧/١٠/٢٠١٠، مجموعة أحكام النقض، س ٦١ ص ٨٨٨ ق ١٥١. ومثاله النقض المدني في الطعن رقم ٥٠٠٤ لسنة ٦٥ قضائية، جلسة ١٢/٧/٢٠١٠، مجموعة أحكام النقض، س ٦١ ص ٨٤٣ ق ١٤٠، والنقض المدني في الطعن رقم ١٥٢٩ لسنة ٧٠ قضائية، جلسة ٢٧/١/٢٠٠٤، مجموعة أحكام النقض، س ٥٥ ع ١ ص ١٥٦ ق ٣٠، والنقض المدني في الطعن رقم ١٩٩٥ لسنة ٦١ قضائية، جلسة ٢١/٤/١٩٩٦، مجموعة أحكام النقض، س ٤٧ ع ١ ص ٦٨٥ ق ٢٢٨.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

لتلك الأضرار. لذلك سوف نعالج صور التعويض في المطلب الأول، ثم نعرض لوسائل دفع المسؤولية المدنية عن أضرار تلك الحوادث في المطلب الثاني.

المطلب الأول

صور التعويض

ونعرض هنا لصور التعويض الممكنة، وهي التنفيذ العيني، والتعويض النقدي، في فرعين كما يأتي:

الفرع الأول

التنفيذ العيني (١٤٢):

هو ذلك النوع من التعويض الذي أشارت إليه الفقرة الثانية من المادة ١٧١ من القانون المدني المصري، وهو "إعادة الحالة إلى ما كانت عليه" (١٤٣) قبل أن يحدث الضرر. ويُعد بذلك الطريقة المثلى لتعويض الضرر، خصوصاً أن التعويض العيني يصعب تطبيقه في حالات المسؤولية المدنية التقصيرية - والتي تمثلها حالات المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية، فهي ممكنة بالنسبة للالتزامات العقدية. لكن ذلك لا يمنع من اللجوء إلى التعويض النقدي في حالة تعذر التنفيذ العيني. والجدير بالذكر أن التنفيذ العيني كما قد يكون كلياً كأن يتمثل في محو الضرر الواقع على المضرور نتيجة تسرب أو تسريب النفايات أو المواد الضارة أو النووية، أو غلق النشاط المؤدي لذلك، أو محاولة تقليل الضرر، قد يكون أيضاً جزئياً كأن يتم تعديل النشاط بما يتوافق مع قوانين حماية البيئة أو إلقاء أو تقليل تسرب أو تسريب المواد الضارة والنفايات بطريقة تمنع جزئياً من وقوع باقي الأضرار، أو من خلال وقف جزء

(١٤٢) وهو يختلف عن التعويض العيني فنياً، حيث إن التنفيذ العيني هو الأصل ويحصل فيه الدائن على عين ما التزم به المدين ولو من غيره. بينما التعويض العيني جوازي للقاضي ولا يحصل فيه الدائن على عين ما التزم به المدين، لكنه يتلقى أداءً عينياً آخر كما في حالة هلاك الشيء المستحق بخطأ من المدين. ولهذا النوع من التعويض مجال تطبيق - وإن كان محدوداً في مجال البحث، كالمشاركة في إزالة آثار الحادث للحد من أضراره والتقليل منها.
(١٤٣) وتقابل المادة رقم (٢٩٥) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

من نشاط المصانع والمنشآت والسفن التي تصرف نفاياتها في البحر.

وبذلك يتضح أن جوهر التنفيذ العيني هو إعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر^(١٤٤)، وتعني أية تدابير معقولة لتقييم العناصر التي لحقها الضرر أو الدمار لاسترجاع حالتها أو إعادة تأهيلها^(١٤٥). وبتطبيق ذلك في مجال الحوادث البحرية غير التقليدية فإن الأمر يبدو صعباً بعض الشيء حيث يصعب تدارك الضرر عندما يكون معناه مقصوراً على تكاليف التدابير الرامية إلى استرجاع مكونات البيئة - التي أضررت بسبب تلك الحوادث، التي أصيبت بضرر أو دمار^(١٤٦). أما إذا كان الضرر ناشئاً عن الإلقاء أو التسريب العمدي للنفايات والمواد الخطرة والصرف الصحي، فمن الممكن منعه من البداية بمنع الإلقاء أو التسريب أو الالتزام بنسب المواد المسموح بإلقائها وأماكن الإلقاء وغيرها من الاحتياطات. وبالتالي سوف يصبح تقدير الأمر وإعادته إلى سابق عهده أمراً صعباً خصوصاً إذا ما أدى وقوع الضرر إلى إصابة البيئة البحرية أو الإنسان بطريقة مباشرة، أو من البيئة البحرية إلى الإنسان بطريقة غير مباشرة. والجدير بالذكر أن أضرار تلك الحوادث يمكن أن تؤثر على التنوع البيولوجي للبيئة؛ لذلك يقصد بإعادة الحال إلى ما كان عليه - وفقاً للفقرة الثامنة من المادة الثانية لاتفاقية لوجانو^(١٤٧)

(١٤٤) راجع بالتفصيل د. إبراهيم صالح الصرايرة، مدى كفاية القواعد العامة في التعويض عن الضرر البيئي في القانون الأردني، بحث مقدم لمجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة السلطان قابوس - كلية الشريعة والقانون، عام ٢٠١٥، ص ١٠، والمنشور على الرابط الآتي:

https://www.researchgate.net/publication/321636038_The_adequacy_of_the_general_rules_on_compensation_for_environmental_damage_According_to_the_Jordanian_civil_law/fulltext/5a2a1947aca2728e05db022c/The-adequacy-of-the-general-rules-on-compensation-for-environmental-damage-According-to-the-Jordanian-civil-law.pdf

(١٤٥) راجع في ذلك الفقرة (د) من المادة الثانية من بروتوكول بازل بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود. ولعل ذلك من المستحيل تحقيقه في حالة وقوع أضرار جسيمة جراء أحد تلك الحوادث وأدت إلى نفوق كائنات تلك المنطقة وما حولها أو التأثير على صحة أو حياة الأفراد نتيجة الحادث، حيث يمكن أن تُحلف وراءها الكثير من الضحايا من البشر، كما في حالات استحالة السيطرة على التسرب الزيتي والإشعاعي.

(١٤٦) راجع الاجتماع الثاني للجنة الحكومية الدولية لبروتوكول قرطاجنة بشأن السلامة الإحيائية، مرجع سبق ذكره، ص ٢١.

(١٤٧) حيث إن تعريف عبارة "الأنشطة الخطرة" بتلك الاتفاقية يشمل إنتاج وتخزين واستعمال والتخلص أو إطلاق

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

في ٢١/٦/١٩٩٣ بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة الخطرة على البيئة كل وسيلة معقولة يكون الغرض منها إعادة تهيئة أو إصلاح المكونات البيئية المضرومة، وكذلك الوسائل التي يكون الهدف منها إنشاء حالة من التعادل إذا كان ذلك معقولاً وبمكناً بالنسبة للعناصر المكونة للبيئة. ولعل حالة التعادل هذه أيضاً لا يمكن تحقيقها بسهولة في حالة أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية عندما تتعلق بالبيئة، خصوصاً أن أضرار تلك الحوادث تتحقق بمجرد وقوع الحادث ويمكن أن تتضاعف مع مرور الوقت.

بالإضافة إلى أن تلك الوسائل^(١٤٨) في علاج الضرر البيئي الناتج عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية يكتنفها بعض الصعوبات المتعلقة بمعرفة كل ما يتعلق بالتنوع البيولوجي قبل حدوث الضرر، وهو ما يتطلب عمل إحصائيات ودراسات دقيقة لكل نوع بيولوجي معرض للضرر، علاوة على ما يعوزه ذلك من إمكانيات مادية وفنية كبيرة وتعاون بين العديد من الجهات الإدارية ذات الصلة في الدول المختلفة، وهو ما يمكن ألا يتوافر في الدول النامية^(١٤٩).

ويتمتع القاضي بسلطة تقديرية واسعة في الحكم بإعادة الحال إلى ما كان عليه، أو الحكم بأي شكل من أشكال التعويض الأخرى كالتعويض النقدي أو غير النقدي. كما أن الحكم بإعادة الحال إلى ما كان عليه قد يكون من العقوبات التكميلية لعقوبة أصلية جنائية أو إدارية^(١٥٠).

الكائنات الحية المحورة جينياً، وتشغيل مرفق للتخلص من النفايات ومعالجتها، وإنتاج واستعمال والتخلص من المواد الخطرة. راجع في ذلك الاجتماع الثاني للجنة الحكومية الدولية لبروتوكول قرطاجنة بشأن السلامة الإحيائية، مرجع سبق ذكره، ص ١٨. ولقد نص قانون البيئة الإماراتي على وسائل الحفاظ على التنوع البيولوجي من التلوث في المادة ٦٨ منه، وليس لهذا النص مقابل في قانون البيئة المصري.

(١٤٨) ولعل الهدف من تلك الوسائل هي جعل المكان الذي أصابه التلوث على الحالة التي كان عليها قبل صدور الفعل المنشئ له، أو حالة تعادلها أو أقرب إليها قدر الإمكان.

(١٤٩) د. سمير حامد الجمال، مرجع سبق ذكره، ص ٣٩٤.

(١٥٠) راجع في ذلك المواد أرقام (٨٩، ٩٠، ٩١، ٩٢) من قانون البيئة المصري، والتي تُقابل المواد أرقام (٧١، ٧٢) من قانون البيئة الإماراتي، سابق الإشارة إليها.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

من ناحية أخرى قد يتمثل التنفيذ العيني في صورة أخرى هي اتخاذ ما يلزم من تدابير وقائية عند تشغيل نشاط معين أو تسريب أو إلقاء مواد أو نفايات ضارة أو خطرة في البحر، وفي حالة تعذر المسئول القيام بذلك عليه إخطار السلطات المختصة بجميع المعلومات المتعلقة بالخطر وهنا يمكن أن تقوم تلك الجهة بإرشاد المسئول بما يجب عليه فعله على وجه السرعة أو اتخاذ التدابير المناسبة^(١٥١).

إضافة إلى ما سبق قد يتمثل أيضاً التنفيذ العيني في صورته الجزئية في وقف النشاط الضار^(١٥٢)، حيث يجوز للمضرور أن يطلب من القاضي المختص التصريح بإزالة الضرر الناتج عن هذا النشاط على نفقة المسئول إن أمكن، كما يجوز للجهة الإدارية أن تقوم بالتنفيذ في حالة عدم تنفيذ المسئول لالتزامه وعلى نفقته، كما لها أن تصدر قراراً بوقف النشاط الضار^(١٥٣). وإذا نشأت علاقة عقدية عن المواد الضارة أو الخطرة أو النفايات النووية المنقولة في البحر، وأخل أحد المتعاقدين بأحد بنودها، فللمضرور أن يطلب التنفيذ العيني أو إنقاص التزامه المقابل أو فسخ العقد أو التعويض النقدي كتطبيق للقواعد العامة في المسؤولية المدنية.

الفرع الثاني

التعويض النقدي

على الرغم من إمكان تقييم الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية غير التقليدية نقداً، إلا أن آثار تلك الأضرار ينبغي ألا تُترك دون محاولة إعادة الحال إلى ما كان عليه أولاً - حتى ولو جزئياً. فإذا استحال ذلك كان لا مفر من اللجوء إلى سبيل التعويض النقدي؛ حيث يظل مبدأ

(١٥١) راجع المواد أرقام (٦٠، ٥) من قانون منع ومعالجة الضرر البيئي البلجيكي لعام ٢٠٠٧ م. والمواد (٥٣، ٥٤، ٥٥) من قانون البيئة المصري، والمادة ٢٤ من قانون البيئة الإماراتي. راجع في منع التلوث المستقبلي ره نج رسول حمد، مرجع سبق ذكره، ص ١٦٥ وما بعدها.

(١٥٢) راجع د. مصطفى أحمد أبو عمرو، التعويض عن أضرار التجارب النووية - دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، عام ٢٠١٦، ص ٥٣، ٥٤، ود. إبراهيم صالح الصرايرة، مرجع سبق ذكره، ص ١٠.

(١٥٣) وقد يتحقق ذلك بغلق المنشأة جزئياً أو تعديل طريقة تشغيلها أو استغلالها على نحو لا يضر بالبيئة أو الإنسان. راجع في ذلك د. مصطفى أحمد أبو عمرو، مرجع سبق ذكره، ص ٥٠، ٥١.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

الاستعادة الكاملة للوضع السابق هو الخيار الأفضل، والخيارات الأخرى مثل الخطوات العلاجية المكافئة أو التكميلية يمكن قبولها في حالة استحالة إعادة الحال إلى ما كان عليه^(١٥٤).

ويعد التعويض النقدي عن الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية غير التقليدية هو الصورة الأكثر ملاءمة خصوصاً في حالات الضرر التي يستحيل فيها إعادة الحال إلى ما كان عليه، كما في الأضرار التي تصيب حياة الإنسان أو صحته. لذلك يكون التعويض النقدي عن أضرار تلك الحوادث بدفع مبلغ نقدي يتناسب مع الأضرار التي لحقت المضرور^(١٥٥) سواء في جسده أو ماله، أو لحقت البيئة البحرية أو أحد عناصرها وتؤثر بالتالي على الإنسان، كما يكون التعويض أيضاً عن فوات الفرصة^(١٥٦).

وإذا كان الأصل أن التعويض النقدي يكون مبلغاً معيناً يعطى دفعة واحدة، فليس هناك ما يمنع القاضي من الحكم - تبعاً للظروف، بتعويض نقدي مقسط أو بإيراد مرتب مدى الحياة^(١٥٧) لصالح المضرور. ويلاحظ أن هذه الطرق تناسب الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية غير التقليدية خصوصاً في مراحلها الأولى المتعلقة بالأضرار التي تصيب صحة الإنسان وجسده، أو تصيب البيئة البحرية أو أحد عناصرها على مراحل أو فترات.

من ناحية أخرى يتم تقدير قيمة التعويض النقدي عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية على أساس قيمة ما يُنفق لإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر إذا استحال ذلك خصوصاً في حالة الأضرار البيئية المحضة التي تؤثر على التنوع البيئي، كما يشمل

(١٥٤) كحالات الوفاة أو الأمراض المزمنة الناتجة عن تناول أغذية تم تلويثها بحرياً أو الناتجة عن تسرب المواد الخطرة والنفائات النووية والتي قد تُحدث أمراضاً خطيرة تؤدي إلى الوفاة، وبذلك يستحيل إعادة الحال إلى ما كان عليه. (١٥٥) راجع المادة (١٧٠) من القانون المدني المصري، والتي يقابلها المادة رقم (٢٩٢) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي.

(١٥٦) بوصفها من فوات الكسب طالما استطاع المضرور إثبات مقدار الضرر وكونه مباشراً ومؤكداً، ومنها تضرر الأنشطة القرية من الشواطئ وأنشطة الصيد والمباني والمنشآت والسفن، راجع د. نادر محمد إبراهيم، مرجع سبق ذكره، ص ٣٦، ٣٧.

(١٥٧) د. عبدالرزاق أحمد السنهوري، مرجع سبق ذكره، ص ٨١٨. راجع نص المادة رقم (١٧١) من القانون المدني المصري، والتي تقابل المادة رقم (٢٩٤) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

التعويض النقدي حالات الوفاة والإصابات الجسدية أو كذلك الأموال^(١٥٨). لكن يُستبعد من نطاق التعويض النقدي المنشآت والسفن التي تسببت في الضرر والأموال الموجودة داخلها والتي تخضع لرقابة مباشرة من المسئول عنها^(١٥٩).

ويؤخذ في الاعتبار عند تقدير التعويض النقدي عن الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية غير التقليدية تقدير قيمة الضرر عند صدور الحكم وليس وقت وقوع الضرر^(١٦٠)؛ لأن نظر الدعوى قد يستغرق وقتاً طويلاً، كما أن الضرر قد يتفاقم ويتضاعف أثناء نظر الدعوى وهو الأمر الأكثر احتمالاً في حالة الحوادث البحرية غير التقليدية الضخمة. لذلك لزم التعويل على وقت صدور الحكم في تقدير التعويض. ويدخل في تقدير قيمة التعويض النقدي قيمة ما يمكن استخدامه من وسائل فنية لازمة لإزالة وإصلاح الضرر، كما ينبغي أن يتحمل المسئول عن الضرر البيئي خصوصاً تكاليف التدابير الوقائية والعلاجية التي تُتخذ لإصلاح الضرر، بشرط ألا تزيد قيمة عملية الإصلاح عن قيمة الوسط البيئي المضرور^(١٦١).

هذا ويشير تقدير التعويض النقدي صعوبة في حالة الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية غير التقليدية؛ حيث يصعب تقييم التغيرات التي تسببها تلك الحوادث في الوسط البيئي، كما أنه لا يمكن تحديد قيمة ما تم إنفاقه إلا بعد الانتهاء من إعادة الحال إلى ما كانت عليه^(١٦٢). أما في حالة الأضرار التي تسببها تلك الحوادث على حياة الإنسان وصحته فإذا بدا تقدير قيمة التعويض النقدي ممكناً وسهلاً لتحديد حالات المرض والوفاة، إلا أن الأمر يكتنفه بعض الصعوبات خصوصاً إذا تفاقمت آثار تلك الأضرار على الإنسان وصحته وماله، الأمر الذي يصعب معه تحديد التاريخ الذي ينبغي أن يتم فيه تحديد قيمة التعويض النقدي بشكل قاطع،

(١٥٨) ونظمت المادة رقم (٢٩٩) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي التعويض عن الإيذاء الواقع على النفس، أما المادة (٣٠٠) فقد نظمت التعويض عن الإيذاء الواقع على الأموال.

(١٥٩) راجع في ذلك: Philippe Cullet, op.cit, p. 4.

(١٦٠) د. عبدالرزاق أحمد السنهوري، مرجع سبق ذكره، ص ٨٢٥.

(١٦١) المادة رقم (١٠) من قانون منع ومعالجة الضرر البيئي البلجيكي لعام ٢٠٠٧م، سابق الإشارة إليه.

(١٦٢) د. سمير حامد الجمال، مرجع سبق ذكره، ص ٤٠٠.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

والذي يُحدد على أساس يوم وقوع الفعل المنشئ لذلك الضرر. وذلك على العكس من تقدير قيمة التعويض النقدي ذاته والذي لا يتم تحديده إلا يوم صدور الحكم - كما سبق القول.

ومن ناحية ثالثة فإن تقدير قيمة التعويض النقدي المستحق عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية يمكن أن تتم بأكثر من طريقة حددتها الأنظمة المختلفة والاتفاقيات الدولية، والغرض الأساسي منها جميعاً هو تقدير التعويض النقدي المناسب الجابر لأي ضرر، وبالتطبيق على تلك الحوادث فيمكن للقاضي أن يسترشد بأي طريقة منها لتقدير التعويض النقدي^(١٦٣) دون إلزام، ومن هذه الطرق نجد: أولاً: طريقة التقدير الموحد (مستعارة من القوانين الاقتصادية)^(١٦٤)، وهي التي أخذ بها وذكرها المشرع البلجيكي وفقاً لنص المادة ١٨/٢ من قانون منع ومعالجة الضرر البيئي البلجيكي، وفحواها أن يتم تقدير التعويض على أساس حساب التكاليف التي تُنفق في مسألة الإحلال والتجديد لعناصر البيئة التي امتد إليها الضرر لإعادتها لحالتها الأولى والتي تشمل ما ذكرته المادة سالفة الذكر من حساب تكلفة تقييم الضرر البيئي أو التهديدات الوشيك، ونفقات المراقبة والرصد والمتابعة، وخيارات العمل المطروحة، وغيرها من المصاريف الإدارية والقضائية. ويتم هذا التقدير بالعديد من الطرق المقترحة، كميّار وضع قيمة شبه فعلية لعناصر البيئة من خلال أسعار السوق، والمياريّار النقدي المباشر الذي يعتمد على حساب القيمة السوقية للعنصر الطبيعي إما على أساس قيمة الاستعمال الفعلي الحالي له وإما على أساس الاستعمال الذي يمكن أن يكون للعنصر الطبيعي في المستقبل وليس

(١٦٣) حيث تنص صدر الفقرة الأولى من المادة رقم (١٧١) من القانون المدني المصري على أن: "يعين القاضي طريقة التعويض تبعاً للظروف...."، وأكدته الفقرة الأولى من المادة رقم (٢٢١) من القانون ذاته على أن: "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص القانون، فالقاضي هو الذي يقدره،....". ولعله من المناسب ذكر أن طرق تقدير التعويض كثيرة، منها: طريقة القاعدة الذهبية، والتقدير الجزافي، والحساب اليومي أو المياومة، والسوق الخيالية، والرغبة في دفع ما يزيل الخطر، وتكلفة شراء تغطية تأمينية، والمضاعف العمري ومنها النموذج الثابت والمتغير.

(١٦٤) د. حسن حتوتوش رشيد الحسنائي، دعوى التعويض عن الضرر البيئي، بحث مقدم لمجلة جامعة أهل البيت (عليهم السلام) - كلية القانون، العدد رقم (١٣)، ذو القعدة ١٤٣٣هـ - أيلول ٢٠١٢م، ص ٨٨. والقوانين الاقتصادية تعني قوانين السوق والمنافسة، وتسمح هذه الطريقة بتحديد مقدار التعويض بحسب المقابل المتصور في سوق احتمالي ويكون ذلك بحسب المبلغ الذي يكون المضرور مستعداً لأن يدفعه للحصول على الترضية المطابقة لما لم يستطع أن يحصل عليه نتيجة للإتلاف أو الضرر.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

على أساس الاستعمال الفعلي له، وكذلك عن طريق معيار القيمة غير السوقية التي تقوم على أساس القيمة التي تعتمد على قياس الفرق بين الحد الأقصى للرغبة في الدفع مقارنة بالحد الأدنى للرغبة في القبول عند المجتمع للعنصر الطبيعي الذي فُقد مقدراً بالنقود، وأخيراً معيار حساب القيمة المكافئة للعنصر الطبيعي عن طريق حساب تأثير فقد العنصر الطبيعي على التوازن البيئي والمجتمعي وقيمة الخسارة التي سببها هذا الفقد على المستوى الاقتصادي وكذلك على النظام البيئي فيما لو أردنا أن نستبدل هذا العنصر بعنصر آخر مكافئ له. ولقد حكم القضاء الفرنسي بإدانة مقاول لمخالفة تلويث المياه وإلزامه بدفع مبلغ ٢٥٠٠٠ فرنك كتعويض كامل عن الضرر البيئي، لإعادة المياه الملوثة إلى ما كانت عليه^(١٦٥). ومن مزايا هذه الطريقة أنها ذات فائدة في إعطاء قيمة تجارية للعناصر البيئية التي لا تعتبر سلعاً بحسب الأصل، وفيه إمكانية للتعويض عن تلك الثروات وعدم إهدارها أو ضياعها. وانتقدت هذه الطريقة بسبب اعتمادها على القيمة التجارية فقط ولم تراع القيمة الوظيفية للعنصر الطبيعي والذي يعتبر ذا طبيعة خاصة قد لا يمكن تقديرها بالنقد، كما أن العنصر البيئي يتكامل مع باقي العناصر الأخرى، ولا يمكن فصله بقيمة موحدة عن باقي المنظومة الأيكولوجية المتكاملة، ولا يمكن اعتماد تقييم عالمي موحد لتقييم الأضرار البيئية، وكذلك يصعب في بعض الحالات معرفة تقدير إعادة الحال إلى ما كان عليه وأيضاً كيفية معرفة أن حال العناصر الطبيعية قد عاد إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر^(١٦٦). غير أنه يجب التنويه إلى أن هذه الطريقة وإن تناسب استخدامها في مسألة حساب قيمة التعويض النقدي للأضرار التي تصيب البيئة أو الكائنات الحية الأخرى غير الإنسان، إلا أنها لا تناسب تقدير قيمة التعويض عن الأضرار التي تصيب الإنسان وصحته، والتي يمكن تقديرها بطريقة أخرى^(١٦٧).

(١٦٥) راجع: Cass. Crim. Fr., 3e October 1997, Bull. Crim. No 317, p. 1056.

(١٦٦) وللتفصيل راجع د. طارق كاظم عجبل، طرائق تقدير التعويض النقدي عن الأضرار البيئية - دراسة مقارنة، بحث مقدم إلى مؤتمر (الإصلاح التشريعي طريق نحو الحكومة الرشيدة ومكافحة الفساد) الذي أقامته مؤسسة النبأ والإعلام وجامعة الكوفة، جامعة الكوفة - كلية القانون، ٢٥-٢٦ نيسان ٢٠١٨، ص ٢، وما بعدها.

(١٦٧) بحيث يشمل التعويض ما لحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب، كنص الفقرة الأولى من المادة رقم (٢٢١) من القانون المدني المصري، والتي تُقابل المادة رقم (٢٩٢) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

ثانياً: طريقة التعويض الجزافي، وهذه الطريقة تحدد قيمة التعويض قانوناً وفقاً لجدول تحدد قيمة كل ضرر من الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية غير التقليدية سواء أصاب ذلك الضرر الإنسان أو البيئة البحرية أو الكائنات الحية الأخرى نتيجة تلك الحوادث. ويعتمد وضع تلك التقديرات على أساس علمي يقوم به متخصصون في كل مجال من المجالات محل الحماية. وهذه الطريقة تحقق مزايا هامة من بينها أنه لا يتم تجاوز أي ضرر إلا ويتم التعويض عنه، طالما أن كل عنصر قد وضع له تقدير مسبق في حالة التلف أو التعرض للأضرار، إضافة إلى أن هذا التقدير دائماً يدين المتسبب في إيقاع الضرر، حيث إن عدم الإدانة كأنه يعتبر تلك المخالفة عملاً مشروعاً^(١٦٨). غير أن هذه الطريقة وإن غطت جميع عناصر الضرر، إلا أنها لا تراعى خصوصية وذاتية واختلاف كل حالة عن الأخرى فلكل حالة من حالات الضرر أبعادها وتأثيراتها سواء على البيئة البحرية أو صحة الإنسان أو باقي الكائنات الحية الأخرى، كما أنها لا تراعي التطورات التقنية والمتلاحقة في مجال البيئة عموماً مما يصممها بالجمود^(١٦٩). إضافة إلى أن هذه الطريقة قد لا تكفل تجديد وتأهيل العنصر البيئي المتضرر حيث لا يعرف إلى أين سيذهب مبلغ التعويض إذا لم تتم معالجة الضرر الحادث للبيئة^(١٧٠). وعلى الرغم من ذلك فإن هذه الطريقة في تقدير التعويض عن الأضرار الناتجة عن تلك الحوادث سواء ما تعلق منها بالبيئة أو صحة الإنسان أخذ بها القضاء المصري في الكثير من أحكامه^(١٧١). وفي فرنسا وضعت

(١٦٨) د. طارق كاظم عجيل، مرجع سبق ذكره، ص ٩.

(١٦٩) د. سمير حامد الجمال، مرجع سبق ذكره، ص ٤٠٢.

(١٧٠) د. طارق كاظم عجيل، مرجع سبق ذكره، ص ١١.

(١٧١) حيث قضت محكمة النقض بأن: "التعويض عن إصابات العمل وما يتخلف عنها من عاهات مستديمة وفقاً لأحكام المادتين (٣٠، ٣١) من القانون رقم ٨٩ لسنة ١٩٥٠ بشأن إصابات العمل، هو تعويض قانوني رسم الشارع معاملة ووضع له معياراً يدور ويتحرك مع الأجر ونسبة العاهة وحدد نطاقه بما لا يقل عن ١٨٠ ج ولا يزيد عن ٧٠٠ ج في حالتي العاهة الكلية والجزئية، ولم يترك لقاضي الدعوى سلطة تقديره، وإذ قضى الحكم المطعون فيه للمطعون عليه بتعويض قدره ٤٠٠ ج بينما الثابت في الدعوى أن أجره اليومي ٢٦٥ م وهو بذلك لا يستحق تعويضاً عن العاهة الكلية أكثر من ٣١٨ ج ونسبة مئوية منه عن العاهة الجزئية التي تخلفت لديه لا تقل عن الحد الأدنى وهو ١٨٠ ج، فإنه يكون قد خالف القانون وأخطأ في تطبيقه"، راجع النقض المدني في الطعن رقم ٢٧١ لسنة ٣٠ جلسة ١٩٦٥/٦/٢، مجموعة أحكام النقض، س ١٦ ع ٢ ص ٦٦٦ ق ١٠٧.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

البلديات تقديراً يتم على أساسه تقدير التعويض حيث تم وضع جداول يتم فيها تحديد قيمة كل شجرة على أساس طول الشجرة وعمرها وندرتهما لحساب التعويض الذي يجب أن يدفعه المخالف، وقد وضع منتزه Mercantour جداول تتضمن قيمة كل شجرة وحيوان من أجل الاسترشاد بها لتقدير التعويض والغرامة التي تفرض على من يعتدون عليها^(١٧٢). وهذه الطريقة تختلف عن طريقة النظام الثابت والمتغير (طريقة المضاعف العمري) وإن وردت في جدول معد لذلك سلفاً كحالات تقدير الدية في القتل غير العمد أو العدوان غير العمد على ما دون النفس، وحالات الجراح التي لم تقدر بقيمة محددة^(١٧٣).

ثالثاً: التقدير بنظام المسؤولية المحدودة، وهو ذلك النظام الذي يضع حداً أقصى للتعويض^(١٧٤) الذي يُقضى به عند وقوع الضرر، ويعني ذلك إمكانية ألا يغطي هذا التعويض كافة عناصر الضرر الأمر الذي يتحمل معه المضرور جزءاً منه دون تعويض. ويتضح أن هذا النظام وإن ظهر أنه يناسب الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية غير التقليدية في المجال البيئي، إلا أن وضع الدول وبيئاتها في دور المساهم في إزالة الضرر يحملها والمضرورين بطريقة غير مباشرة جزءاً من التعويض ويعد ذلك إخلالاً بمبادئ العدالة التي تآبى أن يتحمل المضرور جزءاً من تعويضه مهما بلغت قدرته المادية. أما في مجال صحة الإنسان التي لا تقدر بثمن لا يمكن الأخذ به، حيث لا يمكن أن يتحمل المضرور من تلك الحوادث جزءاً من التعويض الذي من المفروض أن يُنفق على علاجه مهما بلغت قيمته. وقد تبنت هذا النظام العديد من التشريعات الدولية والوطنية خصوصاً في مجال تقدير التعويض عن الأضرار النووية^(١٧٥)، ومنها الفقرة الأولى من المادة رقم ٥ من القانون الاتحادي الإماراتي بشأن

(١٧٢) د. عطا سعد محمد حواس، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث في نطاق الجوار، دار الجامعة الجديد، عام ٢٠١١، ص ٩١٨، وكذلك د. حسن حنتوش رشيد الحساوي، مرجع سبق ذكره، ص ٨٨.

(١٧٣) د. منصور بن عبدالرحمن الحيدري، طرق تقدير التعويض عن الضرر المعنوي، بحث محكم ومنشور في مجلة العدل - وزارة العدل السعودية، العدد رقم (٦٩)، ١٤٣٦هـ/ ٢٠١٦م، ص ٢٧، وما بعدها.

(١٧٤) د. علاء حسين علي، مرجع سبق ذكره، ص ٣٠، ود. مصطفى أحمد أبو عمرو، مرجع سبق ذكره، ص ٥٨.

(١٧٥) كما هو الحال في قانون المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية الألماني الصادر عام ١٩٩٠ حيث تقضي بتحمل المسئول عن الضرر البيئي مبلغ قدره ١٦٠ مليون فرنك، على أن تكون هذه الأضرار قد نتجت عن عمل واحد، ونظام المسؤولية

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

المسئولية المدنية عن الأضرار النووية^(١٧٦) التي تنص على ألا تتجاوز مسؤولية المشغل عن الأضرار النووية عن ٤٥٠ وحدة حقوق سحب خاصة لكل حادثة.

رابعاً: التقدير بنظام التعويض التلقائي، وهي ما تعرف بـ "تكلفة شراء تغطية تأمينية"، والذي يقوم بموجبه المسئول بتعويض المضرور مباشرة وبصورة تلقائية عن الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية غير التقليدية وذلك دون اتخاذ أية إجراءات قانونية ضد المسئول، وهذا النظام يجنب المسئول وقف نشاطه والقول بعدم مشروعيته^(١٧٧)، فهو بذلك يحقق مصلحة الطرفين^(١٧٨). ولعل هذا النظام يصلح ويناسب تقدير قيمة الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية غير التقليدية سواء ما تعلق منها بالبيئة أو صحة الإنسان أو الكائنات الحية الأخرى. وهو ما أخذ به بروتوكول بازل^(١٧٩) في الفقرة الأولى من المادة رقم (١٥) والتي تنص على أنه "عندما لا يغطي التعويض بموجب هذا البروتوكول تكاليف الأضرار، يجوز اتخاذ تدابير إضافية وتكميلية تهدف إلى ضمان توفير تعويض كافٍ وفوري باستخدام الآليات القائمة".

وينبغي التأكيد على أن هذه الطرق تصلح لتقدير التعويض النقدي سواء الناتج عن الضرر المادي أو المعنوي. كما يُلاحظ أن الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية غير التقليدية تنتج أغلبها بفعل الإنسان المتمثل في الإلقاء أو التسريب العمدي للمواد والنفائات الخطرة والقمامة والصرف والذي لا يتم إلا عن طريق السفن أو المنشآت التي تصرف تلك النفائات بالبحر. الأمر الذي يتعين معه ملاءمة تطبيق نظام التعويض التلقائي وإنشاء صندوق تعويض ومعالجة

المدنية عن الأضرار النووية السعودي والصادر بالمرسوم الملكي م/٨١ بتاريخ ٢٥/٧/١٤٣٩هـ، والمنشور ٨/٨/١٤٣٩هـ الموافق ٢٤/٤/٢٠١٨، والتي تحدد المادة ٢١ منه حد مبلغ المسؤولية بما يعادل ثلاثمائة مليون وحدة حقوق سحب خاصة عن الأضرار النووية لكل منشأة نووية.

(١٧٦) الصادر بالمرسوم الاتحادي رقم ٤ لسنة ٢٠١٢ بتاريخ ١٣/٨/٢٠١٢.

(١٧٧) وهذا النظام معمول به في فرنسا في مجال التأمين الاجتماعي عند وقوع حوادث العمل، راجع د. سمير حامد الجمال، مرجع سبق ذكره، ص ٤٠٤. ويطبق هذا النوع من التقدير في مجال التأمين أو الضمان الاجتماعي وصناديق التعويض والتأمين الإجباري.

(١٧٨) د. مصطفى أحمد أبو عمرو، مرجع سبق ذكره، ص ٥٩.

(١٧٩) المتعلق بالمسئولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل النفائات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

أضرار تلك الحوادث بإسهامات شركات النقل والسفن والمنشآت التي تستخدم البحر والتي من شأن نشاطها أن تضر بالبيئة أو الإنسان أو الكائنات الحية الأخرى. هذا وإن كان يعيب هذه الطريقة من طرق التقدير أن شركات التأمين تبني اشتراكاتها وتعويضاتها على ما يمكن أن تواجهه من مطالبات قضائية، لا أن تقوم هي بتحديد هذه المبالغ التعويضية، ثم يقوم القضاء بالإلزام بها، وإلا لبخست شركات التأمين المتضرر حقه^(١٨٠). لذلك يمكن مواجهة تلك العقبة بأن تقوم الشركات والسفن والمنشآت الأخرى وكل جهة قائمة بالعمل في هذا المجال - النقل البحري - بدفع مبالغ اشتراكات تتناسب مع حجم ما يمكن أن تسببه من أضرار، وعلى شركات التأمين أن تستعين بمن تراه من الخبراء لتحديد ذلك.

وفي النهاية ينبغي التأكيد على أن هذه الطرائق لتقدير التعويض عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية ليست طرقةً نهائيةً تتسم بالثبات والاستقرار بل إنها تقدم عناصر مختلفة للتعويض يمكن للقاضي الاستهداء بها في مهمته الشاقة^(١٨١).

المطلب الثاني

دفع المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية

يستطيع المسئول - المدعى عليه^(١٨٢) - أن يدفع المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تسببها الحوادث البحرية غير التقليدية بالعديد من الطرق، سواء القانونية: كنفى أحد أركان المسؤولية المدنية وتوافر حالة الضرورة ومضار الجوار غير المألوفة، أو الإدارية: كحصول المسئول على التراخيص الإدارية المطلوبة للقيام بنشاط معين في البحر، وشهادات الضمان، والإبلاغ عن الحوادث وأثر ذلك على دفع المسؤولية، وذلك في فرعين كما يأتي:

(١٨٠) د. منصور بن عبدالرحمن الحيدري، مرجع سبق ذكره، ص ٢١. حيث تضع تلك الشركات حدًا أقصى يضمن عدم إرهاقها، وهو ما يجمي صاحب النشاط من تكبد مبالغ التعويض الضخمة التي تعيق قدرته على الاستمرار فيه. د. مصطفى أحمد أبو عمرو، مرجع سبق ذكره، ص ٥٩.

(١٨١) د. حسن حنتوش رشيد الحسناوي، مرجع سبق ذكره، ص ٨٩.

(١٨٢) سوف نستخدم لفظ "المدعى عليه" فيما يأتي بدلاً من لفظ "المسئول"؛ حيث إن اللفظ الأخير يشير إلى قيام المسؤولية، ونحن الآن في معرض دفعها. فيصبح بالتالي لفظ "المدعى عليه" هو الأنسب.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

الفرع الأول الطرق القانونية لدفع المسؤولية

ونعرض في هذا الفرع إلى نفي أحد أركان المسؤولية المدنية، ثم توافر حالة الضرورة، وفي النهاية مضار الجوار غير المألوفة، كما يأتي:

أولاً: نفي أحد أركان المسؤولية المدنية:

يستطيع المدعى عليه دفع مسؤوليته المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية بنفي أحد أركان تلك المسؤولية، والمتمثلة في الخطأ، والضرر، وعلاقة السببية. فيستطيع أن ينفي صدور الخطأ الذي سبب الضرر^(١٨٣)، كما يستطيع أن ينفي وقوع الضرر في ذاته وأياً كان نوعه.

وكذلك للمدعى عليه أخيراً أن ينفي قيام علاقة السببية ما بين الفعل الضار (الخطأ أو العمل غير المشروع)، والضرر. وذلك بأن يثبت أن هناك سبباً أجنبياً لا دخل لإرادته في حدوثه - كالقوة القاهرة أو الحادث الفجائي أو خطأ الغير أو حتى الضرر^(١٨٤)، كَوْن الفعل الضار أو سبب الضرر للضرر، كنص المادة رقم ١٦٥ من القانون المدني المصري، والمقابلة للمادة رقم ٢٨٧ من قانون المعاملات المدنية الإماراتي وتختلف عن النص المصري فقط في إضافة الآفة السماوية إلى السبب الأجنبي، غير أنه يمكن اعتبارها ضمن حالة الحادث الفجائي أو القوة

(١٨٣) راجع في ذلك:

Pallaruelo Guy, Pour une responsabilité civile environnementale mesurée et équitable, 11 juillet 2002, Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris – 2002, p. 1. Sur le site:

<http://www.etudes.ccp.fr/archrap/rap02/pa10207.htm>

, vu dans 10/1/2020.

(١٨٤) د. عبدالرزاق أحمد السنهوري، مرجع سبق ذكره، ص ٧٣٤. ويجزى خطأ الغير ببعض الخصوصية في المجال النووي، فلم تعد الاتفاقيات الدولية ضمن أسباب دفع المسؤولية وركزت ذلك في القائم بتشغيل المنشأة النووية أو السفينة النووية، وعلى الرغم من ذلك فقد أعطت اتفاقية فيينا ١٩٦٣ حق الرجوع على الغير في حالة النص على ذلك في اتفاق مكتوب أو إذا وقعت الحادثة نتيجة تقصير أو فعل الغير بقصد الإضرار فيكون للقائم بالتشغيل حق الرجوع على الغير، راجع بالتفصيل د. محمد سعيد عبدالله الحميدي، مرجع سبق ذكره، ص ٤٣١. وذلك بعكس الحال في خطأ غير العمدي في مجال أضرار التلوث بالزيت والذي يعد سبباً لدفع المسؤولية، راجع د. محمد السيد أحمد الفقي، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٨.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

القاهرة وبالتالي يعد ذكرها في النص الإماراتي تزييداً لا فائدة منه. فإذا أثبت المدعى عليه أحد هذه الحالات فهو ينفي بذلك مسؤليته المدنية عن الضرر الناتج عن الحادث البحري غير التقليدي سواء كان الربان أو المالك أو المستأجر (مُجهز السفينة) أو مالك المنشأة أو غيرهم، وسواء لحق ذلك الضرر بالبيئة البحرية أو الإنسان أو الكائنات الحية في البيئة البحرية أو البيئات الأخرى.

ثانياً: توافر حالة الضرورة:

ينبغي التأكيد على أن حالة الضرورة لا يستحيل مع تحققها - بفرض وقوع الضرر بالمضروب، تعويض ذلك الضرر الذي يستلزم قيام المسؤولية المدنية في هذه الحالة؛ لذلك فالمهم هو تحديد أساس المطالبة بالتعويض في هذه الحالة، وهل هي الخطأ الشخصي، أم فكرة تحمل التبعة؟

يُلاحظ أولاً أن حالة الضرورة يمكن أن تتحقق ويتوافر مع ذلك خطأ المدعى عليه وتكون هي بذاتها المُلجئة للخطأ وسببه. ولذلك نصت المادة رقم (١٦٨) من القانون المدني على أن "من سبب ضرراً للغير ليتفادى ضرراً أكبر محققاً به أو غيره، لا يكون ملزماً إلا بالتعويض الذي يراه القاضي مناسباً".

فمثلاً في حالة تسرب أو انفجار أحد الصهاريج المليئة بالمواد الضارة أو الخطرة لتسبب ضرراً بالبيئة البحرية والكائنات الحية المحيطة والإنسان، ولا سبيل لدفع هذا الضرر أمام المدعى عليه إلا استخدام مواد أخرى ضارة أو القيام بفعل آخر من شأنه التقليل من ضرر التسرب أو الانفجار، لكن ضرر ذلك أقل بكثير من أضرار التسرب أو الانفجار ذاته (١٨٥). فهل يعد ذلك خطأً (فعل غير مشروع) سبب ضرراً بالغير وبالتالي يخضع لحكم المادة (١٦٣)

(١٨٥) وينبغي التأكيد على أن عبء إثبات الخطأ هنا ينتقل إلى المدعي في هذا الشأن بإثبات وجود خطر حال يهدده في نفسه أو ماله وأن مصدره أجنبي، راجع في ذلك بالتفصيل د. عصام أحمد البهجي، أحكام عبء الإثبات في نطاق المسؤولية المدنية - دراسة تحليلية للقواعد العامة في الإثبات ودور المشرع في نقل وتخفيف عبء الإثبات بين طرفي الخصومة، دار الجامعة الجديدة، عام ٢٠٠٧، ص ١٣١.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

من القانون المدني والتي تنص على أن "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض"، مع إمكانية إعادة الحال إلى ما كان عليه، أم أن التعويض في هذه الحالة يكون على أساس فكرة تحمل التبعة؟

بداية يُعد المدعى عليه في هذه الحالات مضطراً لإحداث ذلك الضرر لتفادي ضررٍ أكبر؛ لذلك لا ينسب له خطأ في فعله يستوجب التعويض. وبالتالي جعلت حالة الضرورة من ذلك الخطأ عملاً مشروعاً لا يستلزم التعويض، فإذا عاد المشرع وقرر التعويض في مثل هذه الحالة - حالة الضرورة كنص المادة (١٦٨) مدني مصري، فإن ذلك يعني أنه يستند على فكرة "تحمل التبعة" والتي يُقرر المشرع بموجبها تعويضاً يراه القاضي مناسباً مُخففاً به المسؤولية في تلك الحالة^(١٨٦).

مع الوضع في الاعتبار أنه في حالة الضرورة تكون إرادة المضطر - المدعى عليه - موجودة فعلاً ويدرك تماماً تصرفاته وينصرف بإرادته إليها، ويفاضل بين ترك التسرب أو الانفجار، وبين التدخل بإرادته لتقليل أضرارهما، ويُضحى بالأولى وهو عالم بذلك^(١٨٧)، وبذلك تختلف حالة الضرورة عن السبب الأجنبي الذي يدخل فيه الإكراه المعنوي^(١٨٨) والقوة القاهرة^(١٨٩) وخطأ الغير والمضور، والذي نصت عليه المادة (١٦٥) مدني مصري. حيث أجاز المشرع طلب التعويض وفقاً لحكم المادة (١٦٨) مدني في حالة الضرورة، بينما لم يقر ذلك في حالة

(١٨٦) راجع د. عبدالرزاق أحمد السنهوري، مرجع سبق ذكره، ص ٦٥٩.

(١٨٧) د. أشرف توفيق شمس الدين، الحماية الجنائية للبيئة، دار النهضة العربية، عام ٢٠٠٤، ص ١٤٥.

(١٨٨) لم تُعدد المادة ١٦٥ صور السبب الأجنبي على سبيل الحصر؛ لذلك يمكن أن يدخل فيها الإكراه المعنوي كحالة ما إذا قام القراصنة بتفجير أو تسريب المواد الضارة من على متن السفينة مقاومة منها لقوات حرس الحدود أو قوات الأمن، وإجبار العاملين على متن تلك السفن على فعل ذلك. راجع في تفصيل تلك الحالة د. محمد السيد السيد الدسوقي، مرجع سبق ذكره (نووي)، ص ٤٦، ٤٧.

(١٨٩) حيث تكون دافعاً للمسئولية وذلك في النطاق الدولي عند وقوع الضرر عن الحوادث البحرية غير التقليدية بسبب عمل حربي أو عدائي أو حرب أهلية أو عصيان أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي، راجع في ذلك: د. عبدالعزيز خمير عبد الهادي، القوة القاهرة في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، ١٩٩٠، ص ٧١. لكن يقع على هذه السفن في النطاق الوطني واجب اتخاذ الاحتياطات الكفيلة بمنع التلوث في البحر الإقليمي وفقاً لنص المادة ١/٤٩ من قانون البيئة المصري، وتقابل المادة ٢١ من قانون البيئة الإماراتي.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

السبب الأجنبي إلا إذا وُجد نص أو اتفاق بذلك^(١٩٠).

أما عن الوضع في التشريع الإماراتي فلا يوجد نص مقابل لذلك النص في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، لكن المادة رقم (٢٨٨) منه نصت على حالة الدفاع الشرعي، والتي بموجبها يجوز إعفاء الشخص من المسؤولية إذا وُجد في تلك الحالة إذا توافرت شروطها من وجود خطر اعتداء حال على الشخص أو عرضه أو ماله أو على نفس الغير أو ماله أو عرضه، وأن يكون الخطر عدوانياً، وأن يتم دفع هذا العدوان بقدر. وهو ما نصت عليه المادة ١٦٦ من القانون المدني المصري.

ثالثاً: مضار الجوار غير المألوفة:

يقصد بالضرر غير المألوف الضرر الذي يتجاوز في شدته واستمراره ما يسود الحي أو المنطقة من أعباء الجوار، ولذلك لا يجوز طلب التعويض في الحالات التي تتطلب فيها الحياة المشتركة ضرورة تحمل المضرور قدرًا معينًا من الضرر. حيث يُجيم على جوارها العام ذلك الضرر وأصبح عادياً. وكان للقضاء الفرنسي فضل السبق في ابتداء هذه النظرية، وقرر مسؤولية الجار عن الأضرار التي تلحق بجواره بصرف النظر عن وجود أو عدم وجود خطأ من جانبه، معتمداً في ذلك على المسؤولية الموضوعية - المسؤولية دون خطأ - كأساس للمسؤولية المدنية في حالة مضار الجوار غير المألوفة.

هذا وقد وسع في فكرة الجوار التي يمكن أن تتحقق للمالك أو المستأجر أو من يشغل عيناً معينة، بحيث تشمل الأضرار التي تلحق بالسكان الموجودين بالحي أو المنطقة، ولا تقتصر على الملكيات المتلاصقة، والهدف وراء ذلك هو شدة هذا النوع من المسؤولية واتساع نطاقها والرغبة في امتدادها لأكبر مساحة ممكنة، وعدم الغلو في استعمال حق الملكية بحيث يضر بالبيئة أو يمس

(١٩٠) حيث تنص المادة رقم (١٦٥) من القانون المدني المصري على أن: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه، كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ المضرور أو خطأ الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك".

[د.عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

بسلامتها^(١٩١).

من ناحية أخرى فقد اعتمد المشرع المصري لمواجهة مضار الجوار غير المألوفة على نظرية فريدة هي نظرية "عدم الغلو في استخدام حق الملكية"، والتي نظمها المادة رقم (٨٠٧) والتي تنص على أن: "١- على المالك ألا يغلو في استعمال حقه إلى حد يضر بملك الجار. ٢- وليس للجار أن يرجع على جاره في مضار الجوار المألوفة التي لا يمكن تجنبها وإنما يطلب إزالة هذه المضار إذا تجاوزت الحد المألوف، على أن يراعى في ذلك العرف، وطبيعة العقارات وموقع كل منها بالنسبة إلى الآخر، والغرض الذي خصصت له. ولا يجوز الترخيص الصادر من الجهات المختصة دون استعمال هذا الحق."^(١٩٢). وبذلك يمكن القول إن المسؤولية لا تستند في هذه الحالة على فكرة الخطأ أو أي من القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية في المواد (١٦٣، ١٧٨)، كما لا تستند على فكرة التعسف في استعمال الحق التي قررتها المادة الخامسة من القانون المدني المصري^(١٩٣)، وإلا لما كان لهذه النظرية أي أهمية تذكر.

وتكمن أهمية هذه النظرية في الحالات التي يستخدم فيها المالك حقه بطريقة مشروعة للحصول على منفعة حقيقية وجادة بغير قصد الإضرار بالغير، ويتخذ جميع الإجراءات الكفيلة التي تقررها القوانين واللوائح من تراخيص واحتياطات أمان وغيرها، ومع ذلك يقع الضرر بالجار بمعناه الواسع المتقدم ذكره. فإذا تجاوزت تلك الأضرار الحدود المألوفة المذكورة في المادة ٢/٨٠٧، فيسأل بالتالي عنها استناداً إلى حسن الجوار الذي أصبح من الالتزامات القانونية المفروضة على حق الملكية.

لذلك إذا كانت مضار الجوار الناتجة عن أي حادث بحري غير تقليدي مألوفة^(١٩٤) قادم

(١٩١) راجع في ذلك:

Jean François Carlot., La responsabilité des entreprises du fait des risqués biologiques, P.4 et 5. Sur le site:

http://www.next-up.org/pdf/JF_Carlot_Responsabilite_ent_risques.pdf, vu dans 11/1/2020.

(١٩٢) تُقابل المادة رقم (١١٤٤) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي.

(١٩٣) تُقابل المادة رقم (١٠٦) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي.

(١٩٤) كأن يلتزم الربان أو المٌجهز أو صاحب المنشأة التي تصرف مخلفاتها في البحر بإلقاء النسب والكميات من المواد

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

من المنشآت البرية فإن ذلك يضحى سبباً للمدعى عليه في دفع المسؤولية^(١٩٥)، علاوة على ذلك فإنها تيسر أمر إثبات مسؤولية المدعى عليه على المضرور الذي يكفيه إثبات وقوع الضرر بصورة تتجاوز الحد المألوف. ويستقل قاضي الموضوع بتحديد مضار الجوار غير المألوفة، مستعيناً في ذلك بالعرف وطبيعة العقارات والمنشآت والسفن وموقعها بالنسبة للآخر، والغرض المخصصة له دون خضوع لرقابة النقض في ذلك^(١٩٦).

الفرع الثاني

الطرق الإدارية في دفع المسؤولية

ونعرض في هذا الفرع إلى الترخيص الإداري، وشهادات الضمان، والإبلاغ عن الحوادث كما يأتي:

أولاً: الترخيص الإداري:

لا يجوز الترخيص لسفينة أو ناقلة بمباشرة أعمال الشحن والتفريغ إلا بعد الحصول على ترخيص بالرجوع إلى الجهة الإدارية المختصة لاستقبالها وتوجيهها إلى أماكن التخلص من النفايات ومياه الاتزان غير النظيفة^(١٩٧)، كما يحظر تداول المواد والنفايات الخطرة إلا بإذن من الجهة الإدارية المختصة بالنسبة لكل نوع من تلك المواد^(١٩٨)، وكذلك إذا رغب أحد

الضارة أو مخلفات الصرف أو الزيت المسموح بها ولا يتعدها، فإذا تعدها كانت مضاراً غير مألوفة، واستوجبت المسؤولية. وكذلك الأمر إذا تأثرت البيئة البرية أو الجوية المجاورة لمكان الحادث أو أحد عناصرها.

(١٩٥) راجع د. محمد سعيد عبدالله الحميدي، مرجع سبق ذكره، ص ٤٢١.

(١٩٦) د. سمير حامد الجمال، مرجع سبق ذكره، ص ٤١٤.

(١٩٧) راجع المادة ٣/٥٦ من قانون البيئة المصري. ويُفهم ذلك من نص المادة ٢٩ من قانون البيئة الإماراتي.

(١٩٨) راجع المادة ٢٥ من اللائحة التنفيذية لقانون البيئة المصري. وتُقابل المادة ٢٩ من قانون البيئة الإماراتي، لكنها تُلزم ربان الوسيلة البحرية التي تدخل موانئ الدولة بالإبلاغ عن المواد الخطرة المحمولة على الوسيلة البحرية ومن حيث أنواعها وكمياتها وأماكنها ومصادر شحنها وتفريغها. كما تُلزم المادة ٥٨ من ذات القانون الأخير علاوة على الإبلاغ عن الحصول على ترخيص من الهيئة بالتداول والتعامل عليها. وكذلك إنتاج وتداول المواد الخطرة بالمادة ٦١، وجلب واستيراد تلك المواد بالمادة ٦٢ من ذات القانون.

[د.عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

الأشخاص^(١٩٩) في القيام بأي نشاط مطلق على البحر ينتج عنه تصريف أو تسريب مواد ملوثة بالمخالفة لأحكام قانون البيئة المصري أن يقوم أولاً بطلب الترخيص له بالقيام بإجراء دراسات تأثيرها على البيئة من الجهات المعنية بذلك^(٢٠٠)، على أن تقع المسؤولية الكاملة على كل من يخالف شروط الترخيص أو عدم الحصول عليه.

لذلك نص قانون البيئة المصري على تحديد الجهات الإدارية المختصة بحماية البيئة البحرية. ولقد عدتها المادة ٣٨/١ من قانون البيئة المصري وحصرتها في ثماني جهات، بالإضافة إلى ما يصدر بتحديد قرار من رئيس مجلس الوزراء. ولقد أحسن المشرع الإماراتي حصر وتركيز هذه الجهات في جهة واحدة هي "الهيئة الاتحادية للبيئة"؛ تيسيراً على المستثمرين الوطنيين والأجانب في إقامة مشروعاتهم البحرية أو المتاخمة للبيئة البحرية ومن أهم اختصاصاتها "إصدار التراخيص"، وفق معايير تحديدها، لممارسة الأنشطة المذكورة في البيئة البحرية لمنع تلوثها أو الإضرار بها أو بالعاملين فيها أو في المناطق والبيئات المجاورة.

والجدير بالذكر أنه يتعين على الجهة الإدارية مانحة الترخيص في كل حالة وقبل منح الترخيص بأي من النشاطات البحرية السابقة أن تقوم بدراسة التأثير السلبي^(٢٠١) لتلك الأنشطة على الإنسان والكائنات الحية الأخرى والبيئة بكافة الطرق الفنية والخبرات العلمية والمعملية، وتحديد نسب الانبعاثات الضارة التي لا ينبغي أن تتعداها.

والسؤال الآن هو هل يستطيع المسئول عند وقوع ضرر ما على أثر تلك الأنشطة والحوادث أن يدفع مسؤوليته قبل المضرور بالقول بأنه قد حصل على الترخيص من الجهات الإدارية المختصة لممارسة هذا النشاط^{(٢٠٢)؟}

(١٩٩) سواء الطبيعية أو المعنوية.

(٢٠٠) راجع المادة رقم ٧٠ من قانون البيئة المصري، وتُقابل المادة ٣٦ من قانون البيئة الإماراتي.

(٢٠١) د. سمير حامد الجمال، مرجع سبق ذكره، ص ٤٠٧.

(٢٠٢) مع الوضع في الاعتبار أنه يحظر ممارسة تلك الأنشطة إلا بعد الحصول على الترخيص من الجهات الإدارية المختصة.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

أجاب على هذا التساؤل عجز الفقرة الثانية من المادة رقم (٨٠٧) من القانون المدني المصري^(٢٠٣)، والتي قررت بأن الترخيص الصادر من الجهات المختصة لا يحول دون المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي يسببها الحادث البحري غير التقليدي. وبذلك لا يستطيع المدعى عليه - المسئول - أن يدفع المسؤولية في هذه الحالة بالحصول على الترخيص الإداري من الجهات الإدارية المختصة، أو مراعاته لشروط الترخيص واستخدامه؛ لأن الترخيص قُصد به التأكد من توافر الاشتراطات التي نص عليها القانون ضماناً للمصلحة العامة وبذلك لا يرفع المسؤولية عما ينتج من أضرار بالغير نتيجة مزاوله هذا النشاط^(٢٠٤).

فمثلاً هو ذاته المُستفاد من نص المادة رقم (١/٩٣) من قانون البيئة والتي تنص على أن "يعاقب بغرامة لا تقل عن أربعين ألف جنيه ولا تزيد على مائتي ألف جنيه كل من ارتكب أحد الأفعال التالية: ١- قيام السفينة أو الناقلة بأعمال الشحن والتفريغ دون الحصول على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة وذلك بالمخالفة لأحكام المادة ٥٦ من هذا القانون...."، ثم تقرير العقوبات في باقي مواد القانون عند مخالفة أي نص آخر رغم الحصول على الترخيص، كالعقوبة المقررة بالمادة ٢/٩٠ من قانون البيئة المصري^(٢٠٥) والتي تعاقب بغرامة لا تقل عن ثلاثمائة ألف جنيه ولا تزيد على مليون جنيه عند عدم الالتزام بمعالجة ما يتم صرفه من نفايات ومواد ملوثة، ولا يعفي من العقاب الحصول على ترخيص بتفريغ تلك المواد، إذا لم يتم معالجة تلك المواد. وهو ذات الأمر عند الحصول على ترخيص بنقل الزيت بصورة منتظمة، حيث ألزمت المواد ٧٦، ٧٧ من قانون البيئة المصري^(٢٠٦) السفن التي تنقل الزيت من وإلى الموانئ المصرية بالحصول على شهادة بمنع التلوث بالزيت أو الناتج عن حمل مواد ضارة سائلة من الجهة المختصة. لكن الحصول على ذلك الترخيص أو تلك الشهادة لا يعفي من المسؤولية المدنية

(٢٠٣) والتي تُقابل المادة رقم (٢/١١٤٤) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي.

(٢٠٤) د. حسن كيرة، أصول القانون المدني، الحقوق العينية الأصلية - أحكام حق الملكية، الجزء الأول، منشأة المعارف، عام ١٩٦٥، ص ٣٣٠.

(٢٠٥) تُقابل المادة ٧٣ من قانون البيئة الإماراتي.

(٢٠٦) تُقابل المادة ٣٣ من قانون البيئة الإماراتي.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

عند تحقق أركانها.

أما عن سلطة إغلاق المنشأة المرخصة أو إلغاء ترخيصها فضمنها قانون البيئة كعقوبة تكميلية في حالة إغلاق المنشأة، وفي حالة إلغاء الترخيص^(٢٠٧)، ولا يستطيع أحد الحكم بها إلا المحكمة التي تنظر الجريمة المتخلفة عن تلك الحوادث. ولقد أحسن المشرع إعطاء سلطة إغلاق المنشأة وإلغاء الترخيص للقاضي المدني؛ حيث إن القاضي المدني لا يستطيع الحكم بإغلاق المنشأة المرخص بها نهائياً، فهي سلطة مقررة للجهة الإدارية تحت رقابة القضاء الإداري. وإن جاز له ذلك تطبيقاً لنص المادة رقم (٢٠٩) من القانون المدني بشأن وقف النشاط الضار.

وعن موقف المشرع الفرنسي، ففي البداية قرر أنه لا يجوز للمضمر الرجوع على المنشآت الحاصلة على ترخيص من الجهات الإدارية المختصة. ثم اتجه القضاء الفرنسي إلى عكس ذلك قاضياً بمسئولية تلك المنشآت على الرغم من حصولها على التراخيص الإدارية المطلوبة. الأمر الذي جعل المشرع الفرنسي يعدل عن اتجاهه السابق والأخذ بما قرره القضاء في تلك المسألة، فأصدر قانوناً آخر في ١٩/١٢/١٩١٧ بشأن المنشآت الخطرة أو المقلقة للراحة والمضرة بالصحة، مقررًا المبدأ المذكور^(٢٠٨).

ثانياً: شهادات الضمان:

تُعد شهادات الضمان تطبيقاً لنظام التأمين الإجباري^(٢٠٩)، فتقرر المواد ٥٩/٢، ٧٩/٢ من قانون البيئة المصري تقديم شهادات ضمان تُغطي جميع الأضرار والتعويضات التي تُقدر

(٢٠٧) راجع الفقرة الثالثة من المادة رقم (٨٤ مكرر)، (٢/٨٦) من قانون البيئة المصري، سابق الإشارة إليه.

(٢٠٨) د. سمير حامد الجمال، مرجع سبق ذكره، ص ٤٠٨.

(٢٠٩) كما يُعد تطبيقه في التشريعات الداخلية تطبيقاً لما ورد بالاتفاقيات الدولية د. محمد عبدالصاحب الكعبي، المسؤولية المدنية عن أضرار الكوارث الطبيعية - دراسة مقارنة، دار التعليم الجامعي، عام ٢٠٢٠، ص ٤٩٢، ود. محمد توفيق سعودي، التلوث البحري ومدى مسؤولية صاحب السفينة عنه، دار الأمين، عام ٢٠٠١، ص ٣٩.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

بمعرفة الجهة الإدارية المختصة أو تقبلها في كل حالة منصوص عليها في هذه المواد^(٢١٠). غير أن ذلك لا يعني أنه في حالة تعدي الأضرار الناتجة عن الأنشطة المذكورة في تلك المواد قيمة الضمان المالي المقدم بشهادة الضمان أن يلتزم المسئول بقيمة الضمان فقط - حتى على فرض تحديده سلفاً من الجهة الإدارية المختصة، دافعاً عنه المسئولية بتقديم الضمان المطلوب. فالأمر على غير ذلك؛ حيث تقرر باقي نصوص قانون البيئة المصري المسئولية والتعويض عنها في كل حالة ينتج عنها ضرر معين، ناهيك عن ترك الأمر لحكم القواعد العامة في غير ذلك من الحالات، ومنها الحالة الماثلة والتي لا تقتصر فيها المسئولية على نطاق معين فقط فقد يمتد الضرر إلى أبعد مما نصت عليه تلك المواد^(٢١١).

ثالثاً: الإبلاغ الفوري عن الحوادث:

يلتزم ربان السفينة أو المسئول عنها بالمبادرة الفورية بإبلاغ الجهة الإدارية المختصة عن كل حادث للزيت^(٢١٢)، فهل يعد القيام بالإبلاغ سبباً لدفع المسئولية إذا تسببت السفينة في الأضرار بالبيئة البحرية أو العاملين فيها أو البيئات المجاورة أو أحد عناصرها حتى بعد اتخاذ هذا الإجراء، أم أن الأمر لا يعدو غير الالتزام بهذا الإجراء وتنفيذه فقط؟

بداية يتعين التأكيد على أن عدم قيام الملتزم في تلك الحالات بمراعاة هذا الإجراء والقيام به

(٢١٠) حيث تتمثل الحالة الأولى في حالة خاصة وهي تقديم شهادة ضمان مالي من ناقلات الزيت المسجلة في مصر وتعمل في البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة لمصر في شكل سند تعويضي أو تأمين أو أي ضمان آخر عند دخولها البحر الإقليمي، وبالنسبة للسفن المسجلة في دولة منضمة لاتفاقية بروكسل ١٩٦٩ بشأن المسئولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث بالزيت. أما الحالة الثانية فعامّة وتتمثل في تقديم ضمان مالي عن قيمة المبالغ التي تقبلها الجهة الإدارية المختصة تحت حساب التعويض والغرامة بخصوص المخالفات الواقعة في البيئة البحرية - كأحد بيئات الباب الثالث من قانون البيئة، خصوصاً المتعلقة بأضرار التلوث بالزيت. وتضمنها قانون البيئة الإماراتي في صورة ضمان بنكي بمبلغ تقبله السلطات المختصة في المادة ٧٠ من قانون البيئة الإماراتي.

(٢١١) ولا أدل على ذلك من اللجوء إلى محاولات إنشاء صناديق تعويض اختيارية بموجب اتفاقيات دولية مستقلة؛ لتوفير التعويض عن أضرار التلوث في الحالات التي تكون فيها الضمانات المقدمة غير كافية. راجع د. محمد توفيق سعودي، مرجع سبق ذكره، ص ٥٩.

(٢١٢) المادة ١/٥٥ /١ من قانون البيئة المصري، وتُقابل المادة ٢٤ من قانون البيئة الإماراتي.

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

يُعد جريمة في حد ذاته^(٢١٣) تستوجب المسؤولية الجنائية وبالتالي المدنية المترتبة عليها. فإذا قام الملتزم بتنفيذ واجب الإبلاغ انتفت مسؤوليته الجنائية والمدنية، لكن يبقى نطاق المسؤولية المدنية محلاً للتساؤل. فمن الممكن أن يتحقق الضرر على الرغم من الإبلاغ عن الحادث، فهل يعد الإبلاغ ساعته سبباً لدفع المسؤولية؟

الإجابة بالتأكيد هي النفي؛ حيث تبقى أركان المسؤولية المدنية عن الضرر الواقع نتيجة الحادث ذاته متحققة رغم الإبلاغ، فالإبلاغ لا يعدو أن يكون طلباً إلزامياً قرره القانون لنجدة السفينة والبيئة البحرية والعاملين فيها والبيئات المجاورة المتضررة من الحادث.

(٢١٣) تنص المادة ٣/١/٩٢ من قانون البيئة المصري على أنه: "يعاقب بغرامة لا تقل عن سبعين ألف جنيه ولا تزيد عن ثلاثمائة ألف جنيه كل من ارتكب الأفعال الآتية: ٣- عدم إبلاغ الجهة الإدارية المختصة فوراً عن كل حادث تسرب للزيت مع بيان ظروف الحادث ونوع المادة المتسربة ونسبتها والإجراءات التي اتخذت وذلك بالمخالفة للمادة ٥٥ من هذا القانون". وقررت المادة ٧٤ من قانون البيئة الإماراتي عقوبة الحبس لمدة لا تقل عن سنة وغرامة لا تقل عن مائة ألف درهم ولا تزيد عن خمسمائة ألف درهم عن ذات الفعل.

الخاتمة

يتضح من العرض السابق في هذا البحث أن التشريع البيئي الإماراتي قد سبق التشريع المصري في محاولة حصر جميع صور الحوادث البحرية غير التقليدية وتضمينها قانون البيئة. وعلى الرغم من ذلك فالتشريعاتان المصري والإماراتي لم يضعوا أساساً مناسباً للمسؤولية المدنية عن أضرار تلك الحوادث في قوانين البيئة، وإنما تركا الأمر لحكم القواعد العامة في القانون المدني المصري وقانون المعاملات المدنية الإماراتي. وإذا رجعنا لحكم تلك القواعد العامة نجد مرة أخرى تفوقاً لصالح التشريع الإماراتي يتمثل في تضمين قانون المعاملات المدنية الإماراتي أساساً للمسؤولية يتماشى مع الاتجاه التشريعي العالمي الحديث نحو الأخذ بالمسؤولية الموضوعية كأساس للأضرار الناجمة عما أنتجه العصر الحديث من تطور في شتى المجالات بشكل جعل الأسس التقليدية للمسؤولية المدنية غير كافية. ولقد أدى هذا القصور إلى إظهار العديد من النتائج، والتي من أهمها:

أولاً: تحديد المقصود بالحوادث البحرية غير التقليدية وحصر صور هذه الحوادث أمر صعب، حيث تعدد صورها ويمكن أن تدخل صور أخرى ضمنها وفقاً لما يتطلبه التقدم والتطور الحادث في البيئة البحرية ما أدى إلى صعوبة وضع تعريف جامع لها. ولعل ذلك يرجع إلى عدم وضوح الرؤية واكتمال النظر حول تلك الحوادث وتصنيفها وتأصيلها، على الرغم من خطورة الأضرار الناجمة عنها وانتشارها.

ثانياً: صعوبة تحديد الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية غير التقليدية، ومع تحديدها يصعب حصر مداها، ومع حصر مداها يصعب تحديد مصدرها، ومع تحديد مصدرها يصعب تقييم آثارها الفورية والمستقبلية والسابقة، كما يصعب إثبات علاقة السببية بين الفعل والضرر الناتج عنه في الكثير من الحالات، وتحديد عناصر التعويض عنه؛ وبالتالي قيمة التعويض وطريقته التي ينبغي أن تسمح بتعويض الضرر بصورة تلقائية مباشرة وكافية، علاوة على صعوبة تحديد المحكمة المختصة في حالات امتداد الضرر إلى المياه البحرية الإقليمية للدولة.

[د.عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

ثالثاً: يُهيب بالفقه القانوني سرعة المعالجة الكاملة لهذا الموضوع نظراً لقلّة الدراسات والأبحاث القانونية المتعلقة بحصر صور الحوادث البحرية غير التقليدية، اللهم إلا في القليل من المواضيع من الأبحاث والدراسات التي تتناول الأضرار البيئية بصفة عامة مع تفرق التشريعات الداخلية والمؤتمرات والاتفاقيات الدولية في تناول صور تلك الحوادث كل في محفل مستقل، ما أدى إلى عدم وضع تصور لأساس قانوني للمسئولية المدنية عن أضرارها. وذلك من أجل وضع تصور كامل وشامل للتعديل التشريعي المطلوب في هذا الموضوع وفق نتائج تلك الأبحاث والدراسات.

رابعاً: أمام هذا القصور التشريعي في تناول الحوادث البحرية غير التقليدية ومحاولة حصرها ووضع أساس قانوني مناسب للمسئولية المدنية عن الأضرار الناتجة عنها، فقد بحثنا عن أساس مناسب للمسئولية عن أضرار تلك الحوادث في قوانين البيئة فلم نجد، ثم احتكمتنا إلى القواعد العامة الواردة في التقنين المدني فوجدناها في التشريع المصري لا تكفي، أما في التشريع الإماراتي فالوضع أحسن حالاً لتبنيه معيار المسئولية الموضوعية كأساس لها عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية ليشمل تحت مظلته جميع المضرورين والضحايا من أضرار تلك الحوادث، ويمتد ليشمل الأضرار البيئية، والأضرار التي تصيب الكائنات الحية والبيئات الأخرى والإنسان. بحيث يتضمن التعويض كامل عناصر الضرر بتوفير تعويض كامل للمضرورين والضحايا من خلال وضع قواعد للتأمين تتضمن ضمانات مالية قوية كصناديق تعويضات تهدف للإصلاح الفوري لأضرار تلك الحوادث ومحاولة إعادة الحال إلى ما كان عليه قدر الإمكان في أسرع وقت ممكن، أو منع وقوعها من البداية.

المقترحات والتوصيات:

١- سرعة التدخل التشريعي لتعديل قانون البيئة المصري وتضمينه صور الأضرار النووية عموماً، والناتجة عن تسرب المخلفات والنفايات النووية في البحر بصفة خاصة كما فعل المشرع الإماراتي، مع حصر وتصنيف كافة صور الحوادث البحرية غير التقليدية في قوانين البيئة.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

٢- تعميق دراسة الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية غير التقليدية، ودراسة آثارها على البيئة البحرية والبيئات الأخرى والعاملين فيها وعلى الكائنات الحية الأخرى والإنسان وعلى التنوع البيولوجي؛ لتحديد نطاق المسؤولية المدنية الناتجة عن أضرار تلك الحوادث، وكذلك فإن تحديد عناصر الضرر ومداه ومصدره يُمكن القضاء من تقدير قيمة التعويض لجبر تلك الأضرار والخسائر، وتحديد المسئول عنها بسهولة.

كما أن الاهتمام بدراسة تلك الحوادث وأضرارها يساعد في تحديد أبعاد وحجم الخسائر والأضرار الناجمة عنها، كي يسهل دفعها قبل وقوعها، ومحاولة السيطرة عليها إذا بدأت في الوقوع.

٣- تضمين قانون البيئة المصري - كما فعل المشرع الإماراتي، نصًا يحول ويلزم الهيئات والمراكز البحثية في مجال البيئة لدراسة آثار التلوث بصفة عامة والتلوث البحري بصفة خاصة، وأثرهما على التنوع البيولوجي البيئي؛ وذلك للحفاظ على الأنواع البحرية وسبل استثمارها بما يمنع استنزافها.

٤- تضمين قوانين البيئة نصوصًا خاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية واعتماد معيار المسؤولية الموضوعية (فكرة ضمان المخاطر) وتأسيس المسؤولية المدنية عليها، مع تضمين التقنين المدني المصري - كما فعل نظيره الإماراتي - هذا المعيار لإمكان الرجوع إليه عند الاحتكام إلى القواعد العامة الواردة في القانون المدني عند بحث المسؤولية المدنية الناتجة عن أضرار التقدم التكنولوجي وأثره في جميع المجالات إذا لم توجد نصوص خاصة تعالج هذا الأمر في القوانين الخاصة.

٥- الاعتماد على نظام التعويض التلقائي بجانب نظام التعويض الإجباري (شهادات الضمان)، مع إنشاء صندوق خاص للتأمين من المسؤولية المدنية الناتجة عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية عمومًا يسمح بالعضوية لكل من يعمل في هذا المجال سواء كانت شركات أو مؤسسات نقل بحرية أو منشآت ومصانع تمارس كافة أنواع النشاط المختلفة ويتتج

[د.عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

عنها صرف نفايات تضر بالبيئة البحرية، بحيث يلتزم كل عضو منها بدفع مبلغ تأمين من تلك الحوادث والأضرار الناتجة عنها، يتناسب مع حجم الأضرار التي يمكن أن تقع جراء أنشطة تلك الحوادث ويكون هو ملجأ المضرور من تلك الحوادث، مع تدعيم التعاون الدولي في هذا المجال، وتفعيل أي اتفاقيات أو اتفاقات دولية بخصوص ذلك.

المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية:

١- مراجع عامة:

- (١) د. أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، دار النهضة العربية، عام ١٤١٤هـ - ١٩٩٤.
- (٢) د. أسامة أحمد بدر، الالتزام ببذل عناية والالتزام بتحقيق نتيجة بين المسئوليتين الشخصية والموضوعية - دراسة تحليلية قضائية في القانونين الفرنسي والمصري، دار الجامعة الجديدة، عام ٢٠١١.
- (٣) د. أميرة صدقي، الموجز في القانون البحري، دار النهضة العربية، عام ١٩٨٠.
- (٤) د. حسن كيرة، أصول القانون المدني، الحقوق العينية الأصلية - أحكام حق الملكية، الجزء الأول، منشأة المعارف، عام ١٩٦٥.
- (٥) د. حسين فتحي، التلوث البحري المعزول للسفن وآليات الحد من المسؤولية، دون دار نشر، عام ١٩٩٢.
- (٦) د. راوي محمد عبدالفتاح، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري في النظام الأنجلو أمريكي (مع الإشارة إلى الوضع في مصر وفرنسا والمعاهدات الدولية)، دون دار نشر، عام ٢٠٠٩.
- (٧) د. صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، مكتبة سعيد رأفت، عام ١٩٩١.
- (٨) د. عباس مبروك العزيري، عقد النقل البحري - دراسة مقارنة بين القانون الروماني والفقهاء الإسلامي، دار النهضة العربية، عام ٢٠٠٧.
- (٩) د. عبدالرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني - الجزء الأول (نظرية الالتزام بوجه عام - مصادر الالتزام)، تنقيح المستشار. أحمد مدحت المراغي، منشأة المعارف، عام ٢٠٠٤.
- (١٠) د. عبدالعزيز تخيمر عبدالهادي، القانون الدولي للبيئة، مركز الكتاب الجامعي - جامعة المنصورة، عام ٢٠١٠.
- (١١) د. عبدالعزيز تخيمر عبدالهادي، القانون الدولي للبيئة، مركز الكتاب الجامعي - جامعة

[د. عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

- المنصورة، عام ٢٠١٠.
- ١٢) د. عبدالعزيز نخيمر عبدالهادي، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة، دار النهضة العربية، عام ١٩٨٦.
- ١٣) د. عبدالفضيل محمد أحمد، القانون البحري الخاص، دار النهضة العربية، دون سنة نشر.
- ١٤) د. عصام أحمد البهجي، أحكام عبء الإثبات في نطاق المسؤولية المدنية - دراسة تحليلية للقواعد العامة في الإثبات ودور المشرع في نقل وتخفيف عبء الإثبات بين طرفي الخصومة، دار الجامعة الجديدة، عام ٢٠٠٧.
- ١٥) د. عطا سعد محمد حواس، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث في نطاق الجوار، دار الجامعة الجديد، عام ٢٠١١.
- ١٦) د. محسن عبدالحميد البيه، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، دون دار نشر، عام ٢٠٠٢.
- ١٧) د. محمد أحمد رمضان، المسؤولية المدنية عن الأضرار في بيئة الجوار - دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقوانين الوضعية في نطاق تلوث البيئة، دار الجيب للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، عام ١٩٩٥.
- ١٨) د. محمد توفيق سعودي، التلوث البحري ومدى مسؤولية صاحب السفينة عنه، دار الأمين، عام ٢٠٠١.
- ١٩) د. محمد عبدالصاحب الكعبي، المسؤولية المدنية عن أضرار الكوارث الطبيعية - دراسة مقارنة، دار التعليم الجامعي، عام ٢٠٢٠.
- ٢٠) د. محمد عبدالفتاح ترك، التصادم البحري: دراسة تفصيلية، دار الجامعة الجديدة للنشر، عام ٢٠٠٥.
- ٢١) د. محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، عام ١٩٩٦.
- ٢٢) د. محمود جمال الدين زكي، الوجيز في نظرية الالتزام - مصادر الالتزام، عام ١٩٧٦.
- ٢٣) د. محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، عام ١٩٧٨.
- ٢٤) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، عام ٢٠٠٧.
- ٢- مراجع قانونية متخصصة:
- ١) د. إبراهيم صالح الصرايره، مدى كفاية القواعد العامة في التعويض عن الضرر البيئي في القانون الأردني، بحث مقدم لمجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة السلطان قابوس -

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

- كلية الشريعة والقانون، عام ٢٠١٥.
- (٢) د. أسيل باقر جاسم محمد، قيام مسؤولية مستغل السفن الذرية، بحث منشور بمجلة واسط للعلوم الإنسانية بالعراق، جامعة واسط - كلية القانون، المجلد (١١) العدد (٢٩)، عام ٢٠١٥
- (٣) د. أشرف توفيق شمس الدين، الحماية الجنائية للبيئة، دار النهضة العربية، عام ٢٠٠٤.
- (٤) د. جمال عبدالرحمن محمد علي، الخطأ في مجال المعلوماتية، مطبعة كلية العلوم - جامعة بني سويف، الطبعة الثانية، عام ٢٠٠٣.
- (٥) د. جهاد محمد الجراح، الإضرار بالتسبب في القانون المدني الأردني - دراسة مقارنة مع أحكام الفقه الإسلامي، بحث منشور بمجلة الميزان للدراسات الإسلامية والقانونية - جامعة العلوم الإسلامية العالمية بالأردن، المجلد الثالث، العدد الثاني، شعبان ١٤٣٧هـ/ حزيران ٢٠١٦م.
- (٦) د. جهاد محمد الجراح، الإضرار بالمباشرة في القانون المدني الأردني - دراسة مقارنة مع أحكام الفقه الإسلامي، بحث منشور بمجلة الميزان للدراسات الإسلامية والقانونية - جامعة العلوم الإسلامية العالمية بالأردن، المجلد الثاني، العدد (١) ربيع الأول ١٤٣٦هـ/ كانون الثاني ٢٠١٥م.
- (٧) د. حسن حتوش رشيد الحساوي، دعوى التعويض عن الضرر البيئي، بحث مقدم لمجلة جامعة أهل البيت (عليهم السلام) - كلية القانون، العدد رقم (١٣)، ذو القعدة ١٤٣٣هـ - أيلول ٢٠١٢م.
- (٨) د. سعيد سعد عبدالسلام، مشكلة تعويض أضرار البيئة التكنولوجية، دار النهضة العربية، عام ٢٠٠١.
- (٩) د. طارق كاظم عجيل، طرائق تقدير التعويض النقدي عن الأضرار البيئية - دراسة مقارنة، بحث مقدم إلى مؤتمر (الإصلاح التشريعي طريق نحو الحكومة الرشيدة ومكافحة الفساد) الذي أقامته مؤسسة النبأ والإعلام وجامعة الكوفة، جامعة الكوفة - كلية القانون، ٢٥-٢٦ نيسان ٢٠١٨.
- (١٠) د. عبدالحميد عثمان محمد، المسؤولية المدنية عن مضار المادة المشعة، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة - كلية الحقوق، عام ١٩٩٢.
- (١١) د. علاء حسين علي، الضمانات المالية في مجال الاستخدامات السلمية للطاقة النووية، بحث مقدم لمجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية والسياسة - كلية القانون والعلوم السياسية، العدد

[د.عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

- الثاني عشر، المجلد الأول، عام ٢٠١٧.
- ١٢) د. محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، عام ١٩٩٨.
- ١٣) د. محمد السيد السيد الدسوقي، المبادئ الرئيسية للمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية وفقاً للقانون الإماراتي واتفاقية فيينا ١٩٩٧ بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، بحث منشور بمجلة معهد دبي القضائي، العدد (٤) السنة الثانية، رمضان ١٤٣٥هـ - يوليو ٢٠١٤م.
- ١٤) د. محمد ربيع فتح الباب، المسؤولية المدنية للدولة عن أضرار التلوث الإشعاعي النووي، دار النهضة العربية، عام ٢٠١٦.
- ١٥) د. محمد صبري الجندي، في ضمان الضرر الجسدي الناتج عن فعل ضار - دراسة في القانون المدني الأردني وقانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات، موازنة مع الفقهاء الإسلاميين والغربي، بحث منشور بمجلة الحقوق، جامعة الكويت - مجلس النشر العلمي، العدد الأول، السنة السادسة والعشرون، مارس ٢٠٠٢.
- ١٦) د. محمد عادل عسكري، القواعد الدولية لتداول الكائنات المعدلة وراثياً، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، عام ١٤٤٠هـ - ٢٠١٩م.
- ١٧) د. مصطفى أحمد أبو عمرو، التعويض عن أضرار التجارب النووية - دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، عام ٢٠١٦.
- ١٨) د. منصور بن عبدالرحمن الحيدري، طرق تقدير التعويض عن الضرر المعنوي، بحث محكمة ومنشور في مجلة العدل - وزارة العدل السعودية، العدد رقم (٦٩)، ١٤٣٦هـ / ٢٠١٦م.
- ١٩) د. نادر محمد إبراهيم، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي - دراسة تحليلية ومقارنة، دار الفكر الجامعي، عام ٢٠٠٥.
- ٢٠) د. سمير حامد الجمال، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيولوجية: دراسة مقارنة، جامعة الإمارات العربية المتحدة - كلية القانون، مجلة الشريعة والقانون، العدد الثاني والأربعون، ربيع الآخر ١٤٣١هـ - ٢٠١٠م.
- ٣- البحوث والمقالات:
- ١) جمال مهدي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة من الأضرار الناجمة عن الأسلحة النووية، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عام ١٤٣٦هـ - ٢٠١٥م.

[المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث البحرية غير التقليدية]

- (٢) د. أحمد شوقي محمد عبدالرحمن، المسؤولية المدنية عن المساس بالمال العام، بحث مقدم لمؤتمر الحماية القانونية للمال العام، جامعة بنها - كلية الحقوق، المنعقد في الفترة (٢١-٢٢) مارس ٢٠٠٤.
- (٣) د. رانا مصباح عبدالمحسن عبدالرازق، ورقة بحثية بعنوان: مشكلة النفايات الخطرة ومعالجتها في ضوء التشريع المصري (دراسة مقارنة)، بحث مقدم في المؤتمر العلمي الخامس "القانون والبيئة"، جامعة طنطا - كلية الحقوق، (٢٣-٢٤) أبريل ٢٠١٨.
- (٤) ره نج رسول حمد، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، عام ٢٠١٦.
- ٤- الرسائل:
- (١) د. أحلام الهادي خليفة الزغابة، خطأ المضرور وأثره على تقدير التعويض - دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، جامعة المنصورة - كلية الحقوق، عام ٢٠١٨.
- (٢) د. صلاح محمد عبدالمجيد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، رسالة دكتوراه، جامعة طنطا - كلية الحقوق، عام ٢٠٠٦.
- (٣) د. عوض الله عبده شراقة، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي في القانون المصري وقوانين البلاد العربية، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة - كلية الحقوق، عام ٢٠٠٨.
- (٤) د. لعلي عبدالقادر، المسؤولية الدولية الناجمة عن أضرار التلوث النووي، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان - كلية الحقوق والعلوم السياسية، عام ٢٠١٧ - ٢٠١٨.
- (٥) د. محمد السيد السيد الدسوقي، التعويض عن الأضرار الأدبية المتعلقة بحياة وسلامة الإنسان - دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون المقارن، رسالة دكتوراه، جامعة المنصورة - كلية الحقوق، عام ١٤٢٧هـ - ٢٠٠٦م.
- (٦) د. محمد سعيد عبدالله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقاً لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة - دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة - كلية الحقوق، عام ١٤٢٦هـ - ٢٠٠٥م.
- (٧) د. وحيد عبدالمحسن محمود القزاز، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة الزراعية، رسالة دكتوراه، جامعة طنطا - كلية الحقوق، عام ٢٠٠٥.
- (٨) د. ياسر محمد فاروق عبدالسلام محمد المياوي، نحو منظور جديد لقواعد المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، رسالة دكتوراه، جامعة طنطا - كلية الحقوق، عام ٢٠٠٧.
- (٩) ذياب ضامن اشتيات، المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية (قراءة تصورية في ظل البرنامج

[د.عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

النووي الأردني)، رسالة ماجستير، جامعة اليرموك الأردنية - كلية القانون، عام ٢٠١٥.

Romanization of Arabic references

- 1) Dr. Ahmed Mahmoud Saad, aistiqra' liqawaeid almasyuwliat almadaniat fy munazaeat altalawuth albayyee, dar alnahdiat al'arabiat, eam 1441-1994.
- 2) Dr. Osama Ahmed Badr, alaitizam bibadhl einayat walaitizam bitahqiq natijat bayn almasyuwliatayn alshakhsiat walmawdueiat dirasatan tahliliatan qadayiyatan fy alqanunin alfarnsee walmasree, dar aljamieat aljadidat, eam 2011.
- 3) Dr. Amira Sedky, almoorejaz fy alqanoon albaharee, dar alnahdiat al'arabiat, eam 1980.
- 4) Dr. Hassan Kira, usool alqanoon almadanee, alhooqooq *al'aynyait* al'aslyait, 'ahkam haq almlkyait, aljz' al'awl, mnsh'ait alm'aarf, eam 1965.
- 5) Dr. Hussein Fathy, altalawuth albaharee alm'azoo lilsufn wa'alyaat alhad mn almasyuwliat, Doon dar nashr, eam 1992.
- 6) Dr. Rawi Muhammad Abdel Fattah, almasyuwliat 'an al'adraaralnaash'ait 'an altaaadm albaharee fy alnizaam al'anjuloo 'amirikee (m'a alisharait ilaa alwad'a fy misr wafarnsaa walmu'ahadaat aldawlyait, doon dar nashr, eam 2009.
- 7) Dr. Salah Hashem, almasyuwliat aldawlyait 'an almasaas bislamait albayyait albaharait, maktabait sa'aed ra'afat, eam 1991.
- 8) Dr. Abbas Mabrouk Al-Aziri, 'aaqd alnaql albaharee, dirasatan muqaarantan bayn alqanoon alroomanee walfiqh alisilamy, dar alnahdiat al'arabiat, eam 2007.
- 9) Dr. Abdul Razzaq Ahmed Al-Sanhoury, alwaseet fy sharh alqanoon almadanee, aljz' al'awl (nazariat alaitizam biwajhen 'aam, masaadr alaitizam, tanqeeh almustashaar 'ahmad midhat almaraghee, mnsh'ait alm'aarf, eam 2004.
- 10) Dr. Abdulaziz Mukhaimer Abdel-Hadi, alqanoon aldawlyee lilibaiyat, marikez alkitaab aljam'ae, jam'aiat almnsoorat, eam2010.
- 11) Dr. Abdulaziz Mukhaimer Abdel-Hadi, dawr almuazmat aldawlyiat fy himaaiat albayiat, dar alnahdiat al'arabiat, eam1986.
- 12) Dr. Abdel-Fadil Mohamed Ahmed, alqanoon albaharee alkhaas, dar alnahdiat al'arabiat, doon sanat nashr.
- 13) Dr. Essam Ahmed El-Bahji, 'ahkaam 'ab' alithbaat fy nitaq almasyuwliat almadniat, dirasatan tahliliatan lilqawaid al'aama fy alithbaat wadawr almushar'a fy naql 'ab' alithbaat bayn tarafy alkhushoomiat, dar aljamieat aljadidat, eam 2007.
- 14) Dr. Atta Saad Muhammad Hawas, almasyuwliat almadniat 'an adraar altalawuth fy nitaq aljiwaar, dar aljamieat aljadidat, eam 2011.

- 15) Dr. Mohsen Abdel-Hamid Al-Bayh, *almasyuwliat almadniat 'an aladraar albayyat, doon dar nashr, eam 2002.*
- 16) Dr. Muhammad Ahmad Ramadan, *almasyuwliat almadniat 'an aladraar fy bayyat aljiwaar, dirasatan muqranatan bayn alfiqh alislami walqawaneen alwad'aiat fy nitaq talawuth albayyat, dar aljeeb llnashr waltawzee'a, 'aman, alurdun, eam 1995.*
- 17) Dr. Muhammad Tawfiq Saoudi, *altalawuth albaharee wamdaa masyuwliat sahib alsafiniat 'anh, dar al'ameen, eam2001.*
- 18) Dr. Muhammad Abdul-Sahib Al-Kaabi, *almasyuwliat almadniat 'an adraar alkwarth altabee'aiat, dirasatan muqranatan, dar alt'aleem aljaam'ae, eam 2020.*
- 19) Dr. Mohamed Abdel Fattah Turk, *altaaadm albaharee, dirasatan tafsylyatan, dar aljamieat aljadidat llnashr, eam 2005.*
- 20) Dr. Muhammad Mustafa Yunus, *himaaiat albayiat albahariat mn altalawuth fy alqanoon aldawlyee al'aam, dar alnahdiat al'arabiat, eam 1996.*
- 21) Dr. Mahmoud Gamal El-Din Zaki, *alwajeez fy nazariat alailtizam, masaadr alailtizam, matba'aiat jam'aiat alqahraa, eam 1976.*
- 22) Dr. Mahmoud Samir Al-Sharqawy, *alqanoon albaharee, dar alnahdiat al'arabiat, eam 1978.*
- 23) Dr. Mustafa Kamal Taha, *alqanoon albaharee, dar alfikr aljam'ae, eam 2007.*
- 24) Dr. Ibrahim Saleh Al-Sarayreh, *madaa kfaiat alqwa'aid al'aamaa fy alt'aweed 'an aldarr albayyee fy alqanoon al'aurdunee, baht muqdam limjliat al'aadab wal'aulwm alijtima'aiat, jam'aiat alsultan qaboos, kuliat alshar'aa walqanoon, eam 2015.*
- 25) Dr. Aseel Baqer Jassim Muhammad, *qyaam masyuwliat mustaghl alsufn alzrait, baht manshoor bimjliat wasit lil'aloom alinsanyaa bil'araaq, jam'aiat wasit, kuliat alqanoon, almujlad (11) al'add (29), eam 2015.*
- 26) Dr. Ashraf Tawfiq Shams El-Din, *alhimayyaa aljnaiyaa llibayiat, dar alnahdiat al'arabiat, eam 2004.*
- 27) Dr. Jamal Abdul Rahman Muhammad Ali, *alkhaataa' fy majaal alma'aloomatyaa, matba'aiat kuliat al'aloom, jam'aiat bani swif, altab'aa althaniat, eam 2003.*
- 28) Dr. Jihad Muhammad Al-Jarrah, *alidraar biltasabb fy alqanoon almadanee alurduni, dirasatan muqranatan m'ahkaam alfiqh alislaamy, baht manshoor bimjliat almyzaan lildrasat alislaamiyat walqanooniya, jam'aiat al'aloom alislaamiyat al'aalamiyat bil'aurdun, almujlad althalith, al'add althani, eam 1437 h / 2016 m.*
- 29) Dr. Jihad Muhammad Al-Jarrah, *alidraar bilmubashraa fy alqanoon almadanee alurduni, dirasatan muqranatan m'ahkaam alfiqh alislaamy,*

[د.عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

- baḥṯh manshoor bimjliat almyzaan lildrasat alislaamiyat walqanooniyaat, jam'aiyat al'aloom alislaamiyat al'aalamiyat bil'aardun , almujlad althani, al'add al'awal,eam1436 h /2015 m.
- 30) Dr. Hassan Hantoush Rashid Al-Hasnawi, da'awaa alta'aweed 'an aldarr albayyee, baḥṯh muqdam limjliat jam'aiyat 'ahl albeit ('alayhum alsalam), kuliyaat alqanoon, al'add (13), eam 1433 h - 2012 m.
- 31) Dr. Saeed Saad Abdel Salam, mushklt ta'aweed adraar albayyat altknooloojiyaat, dar alnahdiyat al'arabiyaat, eam 2001.
- 32) Dr. Tariq Kadhim Ajil, taraa'q taqdeer alta'aweed alnaqdi 'an al'adraar albiyyaa, dirasatan muqranatan, baḥṯh muqdam ilaa mu'tamar alislah altashri'ae nḥaw alḥwkmataat alrashidat wamukafḥt alfasaad alazi 'aqamthu mu'sst alnab' wali'alaam wa jam'aiyat alkufaa, jam'aiyat alkufaa, kuliyaat alqanoon, 25-26 'abreel eam 2018.
- 33) Dr. Alaa Hussein Ali, alḍmanaataat almiyaat fy majaal alistkhdamaataat alsalmiyaat liltaqaa alnawwiyaat, baḥṯh muqdam limjliat jam'aiyat al'anbaar lil'aloom alqanooniyaat walsyasyiyaat, kuliyaat alqanoon wal'aawlwm alsyasyiyaat, al'add althani 'aashar, almujlad al'awal, eam 2017.
- 34) Dr. Mohamed El-Sayed Ahmed El-Feki, almasyuwliyaat almadniyaat 'an 'adraar altalawuth albaharee bilzyt, dar aljamieat aljadidat lilmashr, eam1998.
- 35) Dr. Mohammed Al-Sayed El-Sayed El-Desouki, almabaad' alra'siyat lilmasyuwliyaat almadniyaat 'an al'adraar alnawwiyaat wfqan lilqanoon alimaraaty waitfaqiyaat feenaa 1997 bish'an almasyuwliyaat almadniyaat 'an al'adraar alnawwiyaat, baḥṯh manshoor bimjliat ma'ahad dubay alqada'yee, al'add (4) alsanat althaniyaat, eam 1435 h - 2014 m.
- 36) Dr. Muhammad Rabi` Fateh al-Bab, almasyuwliyaat almadniyaat lildawlat 'an adraar altalawuth alish'aa'ay alnawwy, dar alnahdiyat al'arabiyaat, eam 2016.
- 37) Dr. Muhammad Sabri Al-Jundi, fy ḍamaanaat aldarr aljasdy alnaatj 'an f'alan ḍaar, dirasatan fy alqanoon almadanee alurduni waqanoon almu'aamalaat almadniyaat lidawliyaat alimaraat, moozaanat m'a alfqhayn alislamiya walgharby, baḥṯh manshoor bimjliat alḥukook, jam'aiyat alkueet ,majls alnashr al'almy, al'add al'awal, alsanat alsadsaa wal'ashroon, eam 2002.
- 38) Dr. Muhammad Adel Askar, alqwaa'aid aldawliyaat litdawl alkaa'naat almu'adliyaat wraathyan, markz aldraasaat al'arabiyaat lilmashr waltawzee'a, eam 1440 h - 2019 m.
- 39) Dr. Mustafa Ahmed Abu Amr, alta'aweed 'an 'adaraar altajaarb alnawwiyaat, dirasatan muqranatan, dar aljamieat aljadidat, eam 2016.
- 40) Dr. Mansour bin Abdulrahman Al-Haidari, turuq haqdeer alqwaa'aid 'an aldarr alma'anwy, baḥṯh muḥakm wamanshoor fy mjliat al'adl, wazaart al'adl alsu'aooiyaat, al'add (69), 1436 h / 2016 m.
- 41) Dr. Nader Muhammad Ibrahim, alitfaaqiyaat aldawliyaat bish'an almasyuwliyaat

- almadniat 'an 'adaraar altalawuth biwqood alsufn alzayty, dirasatan tahliliatan muqranatan, dar alfikr aljam'ae, eam 2005.
- 42) Dr. Samir Hamid Al-Gammal, almasyuwliat almadniat 'an al'adraar albaylwjiat, dirasatan muqranatan, jamieat alimaaraat alarbiat almutahdat, kuliat alqanoon, mjliat alshary'at walqanoon, al'adl althani wal'arb'aoon, 1431 h - 2010.
- 43) Jamal Mahdi, alnizaam alqanoony aldawly lihimayyat albayyiat mn al'adraar alnajmat 'an al'aslihat alnawwiat, markz aldraasaat al'arabiat lilnashr waltawzee'a, altab'aa al'aoolaa, eam 1436 h - 2015 m.
- 44) Dr. Ahmed Shawky Muhammad Abdul Rahman, almasyuwliat almadaniat 'an almasaas bilmaal al'aam, baht muqdam limu'tamar alhimayyat alqanooniyaat lilmaal al'aam, jam'aiat banhaa, kuliat alhukook, almun'aqd fy alfrat (21-22) maars eam 2004.
- 45) Dr. Rana Misbah Abdel Mohsen Abdel-Razek, mushklat alnifaayaat alkhatrat wam'aalajtuhaa fy altashri'a almasree (dirasatan muqranatan), baht muqdam fy almu'tamar al'almy alkhaams "alqanoon waalbayyiat", jam'aiat tantaa, kuliat alhukook, (23-24) 'abreel eam 2018.
- 46) Ra NJ Rasul Hamad, almasyuwliat almadaniat 'an talawuth albayyiat, dar aljamieat aljadidat, eam 2016.
- 47) Dr. Ahlam Al-Hadi Khalifa Al-Zoghaba, khat'a almadroor wa'athrah 'alaa taqdeer alta'aweed, dirasatan muqranatan, risaalat duktooriat, jam'aiat almnsoorat, kuliat alhukook, eam 2018.
- 48) Dr. Salah Muhammad Abdul Majeed Salima, t'ameen almasyuwliat almadaniat 'an 'adraar altalawuth albaharee wadawr nawaady alhimayyat walta'aweed, risaalat duktooriat, jam'aiat tantaa, kuliat alhukook, eam 2006.
- 49) Dr. Abdel Hamid Othman Mohamed, almasyuwliat almadniat 'an madaar almadat almushi'at, risaalat duktooriat, jam'aiat alqahraa, kuliat alhukook, eam 1992.
- 50) Dr. Awad Allah Abdo Sharraqa, almasyuwliat almadaniat 'an 'adraar altalawuth fy alqanoon almasree waqwaaneen alblaad al'arabiat, risaalat duktooriat, jam'aiat alqahraa, kuliat alhukook, eam 2008.
- 51) Dr. Leidi Abdel Qader, almasyuwliat almadaniat 'an 'adraar altalawuth alnawwy, risaalat duktooriat, jam'aiat 'aboo bakr blqayid tlmsaan, kuliat alhukook wal'aulwm alsyasyiat, eam 2017-2018.
- 52) Dr. Muhammad Al-Sayed El-Sayed El-Desouki, alta'aweed 'an al'adraar al'adabiat almuta'alqat bihyat wasalaamt ali'nsaan, dirasatan muqranatan bayn alfiqh alisilamy walqanoon almuqaraan, risaalat duktooriat, jam'aiat almnsoorat, kuliat alhukook, eam 1427 h - 2006.
- 53) Dr. Muhammad Saeed Abdullah Al-Hamidi, almasyuwliat almadaniatalnaash'ait 'an talawuth albayyiat albaharait walturuq alqanooniyaat

[د.عبد الرحمن محمد عبد الغني سالم]

- lihimayythaa wfqan lilqanoon dawlat alimaraat alarbiat almutahdat, dirasatan muqranatan m'a alqanoon almasree wba'ad alqwaaneen al'arabiat, risaalat duktooriat, jam'aiat alqahraa, kuliat alhukook, eam 1426 h- 2005.
- 54) Dr. Waheed Abdel-Mohsen Mahmoud Al-Qazzaz, almasyuwliat almadaniat 'an talawuth albayyait alzra'ayiat, risaalat duktooriat, jam'aiat tantaa, kuliat alhukook, eam 2005.
- 55) Dr. Yasser Muhammad Farouk Abdel Salam Muhammad Al-Minyawy, nhaw manzoor jadeed liqawaeid almasyuwliat almadaniatalnaash'ait 'an talawuth albayyait, risaalat duktooriat, jam'aiat tantaa, kuliat alhukook, eam 2007.
- 56) Diab Damman Ishtayat, almasyuwliat almadaniat 'an al'adraar alnawwiat (qraat taswuriat fy zil albirnaamj alnawwy alurduny), risaalat majistar, jam'aiat alyarmook alurduniat, kuliat alqanoon, eam 2015.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

- 1) **Assia El Rherabi**, La responsabilité civile du fait du dommage nucléaire civil, thèse pour l'obtention du grade de docteur en droit de l'université de Limoges - Faculté de Droit et Des sciences économiques, en 2019.
- 2) **Baudouin Bouckaert**, La responsabilité civile comme base institutionnelle d'une protection spontanée de l'environnement, Journal des Economistes et des Etudes Humaines, De Gruyter, vol.2 numéro 2&3, juin/ septembre 1991.
- 3) **Blandine Isambert**, La Responsabilité civile et régulation du risque de marée noire, Revue économique, 2007/3 (Vol. 58).
- 4) **Colin M. De la Rue and Charles B. Anderson**, Shipping and the environment: Law and Practice, Informa Law, 2009.
- 5) **David Goeur**, La pollution marine, Woessner Raymond, Mers et océans, Paris Atlante, Clefs concours, 2014.
- 6) **Duncan E. J. Currie**, The problems and gaps in the nuclear liability convention and an analysis of how an actual claim would be brought under the current existing treaty regime in the event of a nuclear accident, Denv. J. Int'l L. & Pol'y 7, VOL. 35:1, 2008.
- 7) **Emmanuel Du Pontavice**, La Pollution des mers par les hydrocarbures (à propos de l'affaire du Torrey Canyon), Librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris, 1968.
- 8) **Jean François Carlot.**, La responsabilité des entreprises du fait des risques biologiques, Sur le site:
- 9) http://www.next-up.org/pdf/JF_Carlot_Responsabilite_ent_risques.pdf
- 10) **Guy Pallaruelo**, Pour une responsabilité civile environnementale mesurée

et équitable, 11 juillet 2002, Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris – 2002.

- 11) **Philippe Cullet**, La responsabilité et Le Protocole sur La biosecurite, International Environmental Law Research Centre, 2004 – 3.
- 12) **René Savatier**, Les métamorphoses économiques et sociales du droit civil d'aujourd'hui, Dalloz, 1965.
- 13) Responsabilité et réparation des dommages nucléaires, Une perspective internationale, agence pour l'énergie nucléaire, Organisation de coopération et de développement économiques, Paris.
- 14) **Samuel Bergmann**, No Fault Liability for Oil Pollution Damage, in 5 J. Mar. L. & Com, in 1 (1973 -1974).
- 15) **Tite Niyibizi**, De la réparation du préjudice écologique en droit positif rwandais, Memoire Online, 26/3/2009.