

جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



عنوان المذكرة:

النقل البحري للبضائع الخطرة

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر المهني في الحقوق

تخصص: قانون بحري ومينائي

المشرف الأكاديمي:

- جفالي أسامة

المشرف المهني:

- جنحية رضوان

إعداد الطالب:

- مخلوف ياسر

لجنة المناقشة:

- عزوزي عبد المالك.....أستاذ محاضر-أ-.....رئيسا.

- جفالي أسامة.....أستاذ محاضر-ب-.....مشرفا.

- كرمي ريمة.....أستاذ محاضر-أ-.....ممتحنا.

السنة الجامعية: 2022/2021

﴿بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ﴾

﴿قُلْ يَا عِبَادِيَ الَّذِينَ أَسْرَفُوا عَلَىٰ أَنفُسِهِمْ لَا تَقْنَطُوا مِن رَّحْمَةِ اللَّهِ إِنَّ اللَّهَ يَغْفِرُ الذُّنُوبَ
جَمِيعًا إِنَّهُ هُوَ الْغَفُورُ الرَّحِيمُ﴾ (53) سورة الزمر.

شكر و عرفان

قال تعالى: ﴿ وَمَنْ يَشْكُرْ فَإِنَّمَا يَشْكُرُ لِنَفْسِهِ ﴾ سورة لقمان (12).

وقال رسوله الكريم صلى الله عليه وسلم: "من لم يشكر الناس، لم يشكر الله عز وجل".

أحمد الله حمدا كثيرا طيبا مباركا ملئ السموات والأرض على ما أكرمني به من إتمام هذه الدراسة التي أرجو أن تنال رضاه ثم أتوجه بجزيل الشكر وعظيم الامتنان إلى كل من:

-الأستاذ جفالي أسامة، حفظه الله وأطال في عمره، لتفضله الكريم بالإشراف على هذه الدراسة، وتكرمه بنصحي وتوجيهي حتى إتمام هذه الدراسة.

-أعضاء لجنة المناقشة الكرام: الدكتور عزوزي عبد المالك والدكتورة كرمي ريمة ، حفظهما الله لتفضلهما بقبول مناقشة هذه الدراسة.

-إدارة كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة جيجل، لدعمها وتوفيرها أفضل بيئة لتدريس هذا التخصص في أفضل الأحوال التي تلائم طلبة العلم وبالخصوص الأستاذ الهاشمي والأستاذ حصايم.

-موظفي وعمال ميناء جن جن (جيجل) وميناء بجاية، على المعلومات والنصائح والإرشادات المقدمة.

✓ الوالدين حفظهما الله وأطال الله في عمريهما.

✓ إخوتي وأخي أطال الله في عمرهم و حفظهم.

✓ الأصدقاء الذين ساندوني ووقفوا بجانبني طيلة المشوار الدراسي

(حسام،سفيان،عصام،ماجدة،أميمة،إيناس)

إهداء

الحمد لله والصلاة والسلام على الحبيب المصطفى محمد

صلى الله عليه وسلم.

أهدي تخرجي إلى من جرع الكأس فارغا ليسقيني قطرة حب، إلى من
حصد الأشواك عن دربي ليمهد لي طريق العلم "أبي وأمي".

قائمة المختصرات

أولاً: باللغة العربية.

الشرح	الكلمة المختصرة
قانون بحري جزائري	ق. ب. ج
صفحة	ص
جزء	ج
طبعة	ط
دون تاريخ نشر	د. ت. ن

ثانياً: باللغة الانجليزية.

IMDG	International Maritime Dangerous Goods
IMO	International Maritime Organisation
UN	United Nations
HNS	Hazardous and noxious substances by sea
OPA	Oil pollution Act

ثالثاً: باللغة الفرنسية.

CTMD	centre de transit des marchandises Dangereuses
DG	Dangereux
MD	marchandises Dangereuses

قائمة الملاحق

الصفحة	الموضوع	الرقم
53	الأصناف التسعة للبضائع الخطرة	01
54	مخطط ميناء بجاية	02
55	الخطوط الملاحية الأوروبية التي تربط ميناء بجاية	03
56	ملصقات البضائع الخطرة	04
57	خطاب تعهد بنقل المنتجات الكيماوية والخطرة	05
58	نموذج إعلان البضائع الخطرة	06
59	نموذج تصريح دخول البضائع الخطرة	07
60	جدول فصل المواد الخطرة	08
61	مخطط مركز عبور البضائع الخطرة	09
62	الفئات المصرح والغير مصرح بها للتخزين في مركز عبور البضائع الخطرة CTMD	10
63	الإجراءات المتبعة في حالة سيلان البضاعة الخطرة	11
64	الإجراءات المتبعة في حالة اشتعال البضاعة الخطرة	12
65	تعليمات السلامة للبضائع الخطرة	13

مقدمة

مقدمة

يعتبر نقل البضائع عصب الحياة الإقتصادية فبواسطته يتم تبادل السلع والبضائع فتزدهر التجارة الدولية، وهناك عدة أنواع لنقل البضائع فقد يكون بریا عن طريق السيارات والحافلات، أو جویا بواسطة الطائرات، أو بحریا بواسطة السفن والبواخر.

تعود أهمية النقل البحري للبضائع إلى التطور الكبير الذي شهدته صناعة السفن سواء من حيث التجهيزات واللوازم الفنية المتطورة التي تجعل الرحلة البحرية سليمة، أو من حيث إزیداد حمولتها، ومن جهة أخرى تكلفة نقل البضائع بحرا أقل من تكلفة نقلها برا أو جوا.

فالنقل البحري يعد أحد أهم عوامل التنمية الإقتصادية لدى مختلف الدول بما في ذلك الدول النامية التي تسعى لتطوير إقتصادها.

حيث أن العصر الحديث شهد تطورا في شتى المجالات ولعل أهمها زيادة إنتاج المواد الخطرة التي أصبح لا يمكن الإستغناء عنها، وهذه المواد الخطرة محدودة لتواجدها في بلدان وانعدامها في بلدان أخرى، مما خلق عملية نقلها بحرا بواسطة السفن المجهزة لها، كما أن زيادة تنوع هذه المواد جعل التشريعات المنظمة لها لا تكفي لمواجهة أضرارها الناشئة عن عملية نقلها، حيث عرفت هذه التشريعات تطورا تاريخيا، انطلاقا من اتفاقية سولاس لسنة 1914 المتعلقة بسلامة الأرواح في البحر حيث قامت بحظر نقل البضائع الخطرة بسبب طبيعتها التي قد تؤدي إلى تعريض أرواح المسافرين للخطر.

هناك اتفاقيات أخرى غير اتفاقية سولاس ومنها: اتفاقية ماربول لعام 1978 وتتعلق بمنع التلوث البحري من السفن وقد حضرت هذه الإتفاقية التلوث البيئي الناجم عن المواد الخطرة المنقولة بحرا، ومن الإتفاقيات الدولية الأخرى التي تختص بتنظيم الآثار المترتبة على البضائع الخطرة نجد كذلك الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الضرر المتعلق بنقل البضائع الخطرة عن طريق البحر لسنة 1996 «HNS» في نقل البضائع

مقدمة

الخطرة عن طريق البحر، الناقل البحري يتبع أحكام القانون البحري للبضائع الخطرة لتجنب الأخطار الناجمة عنها.

إن النقل البحري لهذا النوع من البضائع دورا هاما في النهوض بالمجال الاقتصادي لمختلف دول العالم فهو الركيزة الأساسية للتجارة الدولية، فإن مختلف المعاملات الاقتصادية تتم عن طريق البحر، وهذا الأمر أدى إلى ظهور أخطار جديدة ذات درجة كبيرة في التهديد الأشخاص بالأذى، وتهديد الممتلكات بالضرر لما لهذه المواد من طبيعة خطيرة، فاختلاط هذه المواد الخطرة بمياه البحر يؤدي بمخاطر على الحياة البحرية، والتخلص من الأضرار البحرية ليس من الأمور السهلة، فهو يتطلب تكاليف باهضة.

لذلك تكمن أهمية الموضوع في زيادة نقل البضائع الخطرة عبر البحر، وبالتالي إستوجب التعرف على القانون الواجب التطبيق لتحديد مسؤولية الناقل البحري في حالة نقل البضائع الخطرة، وكذا معرفة ماهية وأصناف البضائع الخطرة، الشروط الواجب توفرها في السفن للحصول على صلاحية نقل هذا النوع من البضائع.

إن الدافع وراء إعداد دراسة حول هذا الموضوع راجع لأهميته الاقتصادية في القطاع البحري وتأثيره على تطوير وتنشيط التجارة الخارجية، وكذلك الرغبة في البحث وتوسيع المعارف حول نقل البضائع الخطرة بحرا وإبراز سلبياتها وإيجابياتها سواء على التجارة الدولية أو على البيئة البحرية.

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز العقبات التي تواجه الموانئ عند عملية نقل البضائع الخطرة وتخزينها، و كذا مسؤولية الناقل البحري وأهم الإلتزامات التي تقع على عاتقه وحالات إعفائه من هذه المسؤولية، فبالرجوع إلى الدراسات والأبحاث السابقة نجد أن أغلب الدراسات تطرقت إلى موضوع النقل البحري للبضائع بصفة عامة، أي أنها لم تخصص أبحاثها للبضائع الخطرة فهي شملت كل البضائع سواءا كانت خطرة أو سليمة.

مقدمة

تم إتباع في هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي من خلال جمع المعلومات والحقائق عن موضوع الدراسة وكذلك تحليل النصوص والتشريعات القانونية والإتفاقيات الدولية المنظمة لعملية النقل البحري للبضائع الخطرة، والمنهج التطبيقي من خلال التطرق إلى تنظيم هذه العملية ومدى نجاعتها في ميناء بجاية، وأمام إتمام هذا البحث هناك صعوبات و عراقيل واجهتنا و التي كانت سببا في أخذ كل هذا الوقت وإستنفاد مجهود كبير، وهي صعوبات مرتبطة أساسا بأهمية الموضوع الكبيرة حيث يأتي في مقدمتها مشكلة نقص المصادر والمراجع المتخصصة في موضوع النقل البحري للبضائع الخطرة والتي يمكن القول أنها منعدمة.

كما أن من صعوبات البحث أيضا إختلاف التعريفات والتصنيفات العديدة للبضائع الخطرة، سواء الواردة في الإتفاقيات الدولية أو في التشريعات الداخلية.

على هذا الأساس طرحنا الإشكال التالي: كيف نظمت الإتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية البضائع الخطرة ؟

في سعينا للإجابة عن الإشكالية المطروحة في البحث إتبعنا خطة مقسمة إلى فصلين:

-في الفصل الأول تطرقنا إلى ماهية البضائع الخطرة وذلك بشقيها المفاهيمي والقانوني.

-أما الفصل الثاني فقد خصصناه لدراسة المسؤولية الناشئة عن النقل البحري للبضائع الخطرة.

الفصل الأول:

ماهية البضائع الخطرة

كان تبادل البضائع معروفا منذ بداية التاريخ حيث اخترع الإنسان قوارب بدائية أتاحت له نقل البضائع من ضفة إلى أخرى وصولا إلى ما نعرفه الآن من وسائل شتى مختلفة تتيح لنا نقل البضائع والسلع إلى أي مكان في العالم بسرعة وكفاءة جيدين، بالإضافة إلى مجال نقل البضائع الخطرة أيضا.

لقد تغيرت احتياجات البشر، حيث ظهرت طرق استهلاكية جديدة التي أدخلت سلع مختلفة إلى حياة البشر، من بين هذه السلع نذكر البضائع الخطرة والجدير بالذكر أن 15% من إجمالي تبادل البضائع في العالم يعود للبضائع المصنفة بالخطرة¹.

تبعاً لذلك، يكتسي موضوع نقل البضاعة الخطرة أهمية بارزة على صعيد التجارة الخارجية، و عليه لا بد من التطرق إلى الجانب المفاهيمي لهذا النوع من البضاعة، وهو ما سيتم استعراضه في هذا الفصل.

¹<https://mafahem.com>

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للبضائع الخطرة

إن السبب الأول اللافت لضرورة التعريف بالبضائع الخطرة هو درجة خطورتها فهي تعتبر سلاح ذو حدين من وجهة نظر المجتمع الدولي وذلك لتساوي سلبياتها مع إيجابياتها.

المطلب الأول: تعريف البضائع الخطرة

سوف نتطرق إلى التعريف اللغوي والاصطلاحي وكذا القانوني للبضائع الخطرة.

الفرع الأول: التعريف اللغوي للبضائع الخطرة

لا بد من التطرق إلى معنى كلمة " البضاعة" لغة، وكذا معنى كلمة " خطرة" حتى نتمكن من الوصول لمعنى البضائع الخطرة لغة.

أولاً: معنى كلمة "البضاعة" لغة

البضاعة قطعة أو طائفة من المال تبعث للتجارة، ومنه قوله سبحانه وتعالى: " وجدوا بضاعتهم ردت إليهم"¹، وأصلها البضع بمعنى القطع²، يقال: أبضعت الشيء واستبضعته، أي جعلته بضاعة، وأبضعته بضاعة، إذا دفعته إليه.

ثانياً: معنى كلمة "الخطرة" لغة

الخطرة لغة جاءت من "الخطر": الإشراف على الهلاك، يقال: خاطر بنفسه والخطر: السبق الذي يتراهن عليه³، والخطر: الإشراف على هلكة، وخطر بنفسه يخاطر: أشقى بها على خطر هلك أو نيل ملك. والمخاطر: المراقبي. وخطر الدهر ضربانه، وبالتالي فبجمع المعنى اللغوي لكلمتي " البضاعة" و" الخطرة" فيمكننا القول بأن البضائع الخطرة لغويا هي

¹ الآية 65 من سورة يوسف.

² أبي حسين أحمد بن فارس بن زكرياء، معجم مقاييس اللغة، تح: عبد السلام محمد هارون، المجلد1، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، 1979م-1399هـ، ص254.

³ إسماعيل بن حامد الجوهري، الصحاح تاج اللغة وصحاح العربية، دار الحديث، القاهرة، مصر، 1430هـ-2009، ص328.

محمل العناصر والأشياء القابلة للتداول عن طريق التجارة، والتي قد تكون نتيجتها بإلحاق الضرر والهلاك.

الفرع الثاني: التعريف الإصطلاحي للبضائع

هناك من اعتبر الأشياء خطرة بطبيعتها وأن صفة الخطورة متلازمة معها، وتتبع منها فتكتسب صفة الخطورة بحكم تركيبها، فلا يمكن أن تصنع إلا خطرة وذلك حتى تفي بالغرض المراد هنا لأن فعاليتها تكمن في خطورتها، أي أنه تم حصر خطورة الأشياء في طبيعتها، في حين أن هناك جانب من الفقه اعتبر أن الأشياء خطرة في حالتين إما بطبيعتها أو بالنسبة لظروفها، أي أنها قد تكون ليست خطرة ولكنها تصبح خطرة في ظروف معينة، إذا كانت في حالة تسمح لها بأن تحدث ضرر¹ فهي تتفاعل مع المؤثرات الخارجية التي تؤثر فيها فتصبح خطرة، ومن هنا سنقسم دراسة التعريف الإصطلاحي للبضائع الخطرة إلى تعريف ضيق للبضائع الخطرة و آخر ضيق لها.

أولاً-التعريف الضيق للبضائع الخطرة: ومفاده أن البضائع الخطرة هي تلك البضائع التي تعرض أرواح المسافرين إلى الخطر، أو تشكل خطراً كبيراً على السفينة.

ثانياً-التعريف الواسع للبضائع الخطرة: إن التعريف الواسع للبضائع الخطرة ينطلق من فكرة مفادها أن البضاعة الخطرة لا يستوجب أن تكون خطورتها طبيعية، بل أن البضاعة تكون خطرة بالنظر للظروف التي تحصل عند نقل البضاعة، وعليه إذا لم تراعى هذه الظروف سيؤدي ذلك إلى تأخر نقل البضاعة، أو خضوعها للحجز²، ومن هذا يمكننا تعريفها على أنها: "البضائع التي ينشأ عنها أضرار بسبب طبيعتها، فصفة الخطورة ترجع إلى تركيبها أو تكوينها المادي أو الفيزيائي".

¹ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج1، المجموعة الثانية نظرية الإلتزام بوجه عام، مصادر الإلتزام، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1998، ص 1238.

² علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1996، ص58.

الفرع الثالث: التعريف القانوني للبضائع الخطرة

مؤخرا ازدادت البضائع الخطرة واتسع نطاق نقلها عبر وسائط متعددة برا وبحرا وجوا وهذا الاتساع استلزم تنظيما دوليا، وعلى هذا سنتطرق للبضائع الخطرة في كل من الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية.

أولا: التعريف الإتفاقي للبضائع الخطرة:

سيتم إستعراض تعريف البضائع الخطرة طبقا لما ورد في بعض الإتفاقيات الدولية.

1-اتفاقية سولاس 1974

عرفت إتفاقية سولاس البضائع الخطرة بأنها أي مواد -غير السوائل والغازات- والتي تتكون من جسيمات أو حبيبات أو أكبر منها والتي تشحن مباشرة إلى السفينة دون القيام بتغليفها أو وضعها في حاويات.¹

2-اتفاقية هامبورغ 1978

نصت المادة 13 من الاتفاقية على واجبات الشاحن التي تنص على ضرورة إعلام الناقل عن طبيعة البضاعة الخطرة، والاحتياطات الواجب إتخاذها عند اللزوم، والتي نصت على " على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطيرة، إذا سلم الشاحن سلعا خطيرة إلى ناقل فعلي حسب الأحوال، فعليه أن يخطر بالصفة الخطرة للبضائع.."²

3-اتفاقية ماربول 1978/1973

عرفت المادة 02 فقرة 02 من الإتفاقية المادة الضارة بأنها" أي مادة يمكن أن يسفر إدخالها إلى البحر عن تعريض صحة الإنسان للخطر، أو الأضرار بالمواد الحية والحياة

¹اتفاقية سولاس، منشورات المنظمة البحرية الدولية ، الفصل الرابع، اللائحة 07، لندن، 2014، ص 385.

²المادة 13 من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورغ 1978).

البحرية، أو إتلاف المرافق الإستجمامية أو عرقلة الإستخدامات المشروعة الأخرى للبحر، وهي تشمل أي مادة خاضعة للمراقبة بمقتضى الإتفاقية الحالية¹

4-مدونة IMDG

تعرف هذه المدونة البضائع الخطرة بأنها المواد القابلة للإشتعال أو الانفجار أو القابلة للإشتعال الذاتي إما وحدها أو إذا وضعت بجانب مادة أخرى وعرفت أيضا بأنها مواد تخرج منها غازات قابلة للانفجار عند امتزاجها مع الهواء²

أما فيما يخص اتفاقية المواد الخطرة والضارة HNS وقواعد روتردام، لم تعرف البضائع الخطرة.

ثانيا: تعريف البضائع الخطرة في القوانين المقارنة:

فيما يخص تنظيم التشريعات الداخلية لأحكام نقل البضائع الخطرة سنحاول تسليط الضوء على القانون الفرنسي والإنجليزي والإماراتي و أخيرا في القانون الجزائري.

01-التشريع الفرنسي

نص المشرع الفرنسي من خلال المادة 1135 من القانون المدني الفرنسي³ التي نصت على " الخطأ على أساس بسيط، لا علاقة له الصفات الأساسية للخدمة المستحقة أو الطرف الاخر، ليس سببا للبطلان، مالم تكن الأطراف صراحة قد جعلت منه عاملا محددًا في موافقتها.."، أي أن العقد يكون ملزما ليس فقط بالتعبير بل بما تقرره العدالة ، ومن هذا وصل الفقه الفرنسي إلى أن الشاحن يلتزم بتحقيق نتيجة وهو إلزام عقدي ضمني مبتغاه إعلام الناقل عن نوع البضاعة كونها خطيرة أم لا.

¹المادة 02 فقرة 02 من الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (ماربول 1973/1978).

²إبراهيم هشام، قانون النقل البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2017، ص 275.

³Article n° 1135 de l'Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations.

02-التشريع الإنجليزي:

التشريع الإنجليزي اعتمد اعتمادا كبيرا على مدونة (IMDG) في نقل توصيات وتطبيقها على نقل المواد الخطرة، وبالتالي فالقانون الإنجليزي لم يعرف البضائع الخطرة وأوكل ذلك إلى مدونة IMDG، ففي بريطانيا تقع مسؤولية نقل البضائع الخطرة بصورة آمنة عن طريق البحر ومراقبتها على عاتق وكالة الحرس البحري.

أما القضاء الإنجليزي فقد عرفها بأنها "البضائع التي تعرض السفينة أو من المحتمل أن تعرضها لمخاطر قانونية أو سياسية أو للحجز أو المصادرة أو التأخير أو تعرض البضائع الأخرى لنفس المخاطر"¹، وقد فسر مجلس اللوردات البريطاني البضاعة الخطرة الواردة في المادة السادسة من اتفاقية بروكسل وفق ما جاء في المادة 416 البند الأول بأنها: "ما يمكن أن تمثل خطورة على البضائع الأخرى أو السفينة، أو التي قد تصبح خطرا على الإنسان والأموال بشكل عام"².

03- التشريع الإماراتي

نصت المادة 271 من القانون التجاري البحري الإماراتي على أنه:³ "إذا شحنت السفينة بضائع خطرة أو قابلة للإلتها ب أو الانفجار جاز للناقل في كل وقت أن يخرجها من السفينة أو يتلفها أو أن يزيل خطورتها بدون أي تعويض..." ، فهذه المادة لم تتطرق لتعريف و تصنيف البضائع الخطرة، إلا أن بعض الهيئات كموانئ دبي العالمية أوجزت تعريف البضائع الخطرة وعرفتها بأنها: "أي مكون أو مادة تم تعريفها أو الإشارة إليها أو تصنيفها على أنها مادة خطرة بموجب قانون الصحة والسلامة الصادر عن مؤسسة الموانئ والجمارك

¹ غنام شريف، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام (2008) لنقل البضائع دوليا عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012، ص 116.

² ناصف إلياس، معاهدة بروكسل وتعديلاتها، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 172.

³ المادة 271 من القانون الإتحادي رقم 26 لسنة 1981 بشأن القانون التجاري والبحري الإماراتي.

والمنطقة الحرة"، وبالتالي فالمشرع الإماراتي لم يعرف البضائع الخطرة ولكنه تطرق إلى شحنها وهذا ما جاء في نص المادة 271 منه.

04-تعريف المشرع الجزائري

جاء في المادة الثانية من المرسوم التنفيذي¹ رقم 03-452 تعريف المادة الخطرة كالتالي " كل منتج وبضاعة يعرضان إلى الخطر أو يسبب أضرارا أو يضران بصحة السكان والبيئة ويتلفان الممتلكات والمنشآت القاعدية".

أيضا تضمن المرسوم التنفيذي رقم 08-327² إلزامية رابنة السفينة التي تحمل على متنها بضائع خطرة أو سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر، حيث حدد المشرع كيفية قيام رابنة السفن بالإخطار عن وجود مواد خطرة في السفينة.

كما أن المرسوم التنفيذي رقم 19³-157 عرف المواد الخطرة بنصه في المادة الرابعة منه على " تدل المواد التي تم تصنيفها في المادة 05 من هذا المرسوم، وكذلك كل المنتجات والمواد التي تحتوي على هذه المواد والتي من الممكن أن تضر بالأفراد والممتلكات والبيئة أو تشكل خطرا عليهم.

المطلب الثاني: أسباب زيادة نقل البضائع الخطرة ومخاطر نقلها

يشكل النقل البحري جزءا لا يتجزأ من اللوجيستيات الدولية ويؤثر بنسبة 80% من حجم التجارة الدولية، وفي حين يتطلب التواصل المادي لحركة نقل البضائع استخدام نظم نقل متعدد الوسائط، يظل النقل البحري العمود الفقري للتجارة الدولية وبالخصوص نقل

¹مرسوم تنفيذي رقم 03-452 مؤرخ في 07 شوال 1424 الموافق للأول ديسمبر سنة 2003، يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، ج رسمية عدد 75.

² مرسوم تنفيذي رقم 08-327 المؤرخ في 2 شوال 1429 الموافق ل 21 أكتوبر 2008، يتضمن إلزام رابنة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر، الجريدة رقم 61.

³مرسوم تنفيذي رقم 19-157 المؤرخ في 24 شعبان سنة 1440 الموافق 30 أبريل سنة 2019، الذي يحدد قواعد و شروط نقل البضائع الخطرة بحرا و كذا مكوئها و عبورها عبر الموانئ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 32 الصادرة بتاريخ 15 ماي سنة 2019.

البضائع الخطرة الذي أصبح أكثر نشاطا في الآونة الأخيرة، وذلك لأسباب عديدة، كما أن هذه الزيادة من جهة أخرى ارتبطت بارتفاع المخاطر الناجمة عن نقلها.

الفرع الأول: أسباب زيادة نقل البضائع الخطرة

النقل البحري يعد أكثر الوسائل المستخدمة في نقل البضائع حول العالم وخاصة البضائع الخطرة وذلك لأنه آمن بشكل يفوق النقل البحري والجوي وسبب زيادة نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر يعود إلى تطور إنتاج المواد المصنعة الخطرة بكميات كبيرة والتقدم العلمي الكبير في مجال تعبئة البضائع بشكل سريع وآمن¹، وأيضا تطور السوق التي تنقل البضائع الخطرة من حيث السرعة، التخصص، الخبرة وزيادة حجم السفن والحصول على أرباح طائلة لا تستطيع الناقلات البرية والجوية القيام بها، كما أن نقل البضائع الخطرة بحرا يكون درجة خطورته أقل بكثير من نقلها برا أو جوا وذلك لبعدها عن المرافق الإجتماعية والسكانية في حالة حدوث كوارث.

الفرع الثاني: مخاطر نقل البضائع الخطرة

إن البضائع الخطرة مهمة للإنتاج الصناعي والحياة اليومية، لذلك لا مفر من نقلها ومن المسلم أن هذه السلع يمكن أن تسبب مخاطر كبيرة إذا تم تسريبها نتيجة حادث، تعتبر الحوادث التي تنطوي على بضائع خطيرة نادرة ولكنها يمكن ان تؤدي إلى عدد كبير من الضحايا وأضرار مادية شديدة وأضرار على البيئة، وفيما يلي سنوجز أهم المخاطر التي قد تتجم عن نقل البضائع الخطرة.

أولا: المخاطر الأمنية لنقل البضائع الخطرة

من بين المخاطر الأمنية لنقل البضائع الخطرة بحرا القرصنة البحرية والتي يقصد بها القيام أو محاولة القيام بأعمال عنف من جانب أشخاص على ظهر سفينة في عرض البحر بهدف السلب والنهب وتعرف أيضا بأنها الجرائم أو الأعمال العدائية، والسلب أو

¹ لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الدار العلمية، عمان، الأردن، 2001، ص41.

العنف المرتكب في البحر ضد سفينة ما أو طاقمها أو حمولتها¹، وبالتالي فالاستيلاء على البضاعة الخطرة من قبل هذه الجماعات يعد خطرا كبيرا على أمن المجتمع الدولي وخصوصا إذا تم وصول البضاعة إلى أطراف وجهات إرهابية.

هذه الجريمة لا تهدد دولة معينة بالتحديد بل تهدد أمن وسلامة الأسرة الدولية ككل

وقد تطرقت إليها معاهدة جنيف حول البحر العالي لعام 1958 وعرفت في المادة 15 فقرة 01 منها بأنها: "أي من أعمال العنف أو أعمال الحجز غير القانوني أو السلب التي يقوم بارتكابها الطاقم أو الركاب على سفينة خاصة أو طائرة خاصة لأغراض خاصة وموجهة"، كما عرفت في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في المادة 101-1 بأنها: "أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة"².

في الجزائر تعرضت العديد من سفنها للقرصنة البحرية في العديد من المناطق ولعل أشهر حادثة هي تعرض السفينة الجزائرية التي تحمل إسم "البليدة" إلى السطو من قبل قرصنة صوماليون، وبالتالي فوصول البضائع الخطرة إلى أيادي إرهابية ومخرية يؤدي إلى حدوث كوارث تهدد الأمن الدولي ككل.

ثانيا: المخاطر البيئية لنقل البضائع الخطرة

البيئة البحرية هي جزء من النظام البيئي العالمي، وتتكون من البحار والمحيطات والأنهار وما ينقل بها من روافد، وما تحتويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية، كما تضم مواد معدنية أخرى مثل: المعادن بمختلف أنواعها، فتسرب المواد الخطرة المنقولة بحرا يمكن أن يسبب نتائج مؤدية كالأضرار البيولوجية والأخطار على الصحة الإنسانية

¹ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، عقد نقل البضائع بحرا، عقد نقل الأشخاص بحرا، دراسة تفصيلية، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، مصر، 2005، ص 75

² صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، 2000، ص 335.

وتعريف الأنشطة البحرية كمبيد الأسماك ومن بين الأخطار الشائعة عن نقل المواد الخطرة بحرا التسربات النفطية¹، فزيت النفط يحتوي على العديد من المواد العضوية السامة للكائنات الحية، ومن أخطر تلك المركبات مركب البنزين وهو من الهيدروكربونات المسببة للسرطان ويؤدي إلى موت الكائنات الحية المائية، فالتسربات النفطية تؤدي إلى حدوث خلل في توازن مكونات الوسط البيئي.

من بين الكوارث الواقعة بهذا الخصوص حادثة «ديب ووتر هوريزون» في خليج المكسيك في أبريل 2010 وتعتبر الأخطر على العالم، والتي تسببت به منصة بحرية ديب ووتر هوريزون التي تشغلها ترانس أوغن ليميتيد و هي الشركة التي تستثمر مكن ماكوندا الواقعة تحت خليج المكسيك² ، حيث نتج عن الحادثة تسرب نفطي استمر قرابة ثلاثة أشهر، وقدر حجم التسرب النفطي في خليج المكسيك بعد هذا الحادث المؤسف بما يقارب 53 ألف برميل من النفط الخام يوميا، فلم يسبق من قبل أن تدفقت كميات بهذا الحجم ولهذه المدة وعلى عمق 1500 متر في البحر.

ثالثا: المخاطر الاقتصادية لنقل البضائع الخطرة

يكمن أثر البضائع الخطرة على الاقتصاد في قيمة التكاليف الباهضة لمكافحة أضرارها وذلك بدفع الدول لمبالغ طائلة من أجل السيطرة عليها وحصر ضررها في أقل مدة ممكنة، فالدول ملزمة بدفع التكاليف من أجل إصلاح الأضرار الناجمة عن البضائع الخطرة وإرجاع كل شيء إلى حاله.

¹ مختار السويفي، أساسيات النقل البحري والتجارة الخارجية، دراسة تحليلية لعقود النقل البحري وعقود التجارة الخارجية، القاهرة، مصر، 1981، ص 75.

² بن حنيش سهام، حادثة التسرب النفطي في خليج المكسيك، مذكرة ماستر في العلوم الاقتصادية، جامعة ورقلة، 2010-2011، ص44.

المبحث الثاني: الإطار النظري المنظم للنقل البحري للبضائع الخطرة

مجال نقل البضائع الخطرة يعتبر من المجالات الحساسة وذلك لتأثيره على الإنسان والبيئة، ففي الأونة الأخيرة إرتفع معدل تداولها عبر الموانئ بسبب الحاجة إلى هذا النوع من البضائع في عصر التطور، حيث لجأت القوانين الدولية إلى تصنيفها نظرا لكثرتها وتقارب درجة خطورتها، واهتمت بالبضائع الخطرة من خلال إصدار نظام قانوني ينظم أحكام عملية نقلها بحرا.

المطلب الأول: أصناف البضائع الخطرة

تصنيف البضائع الخطرة يعد من أهم المسائل المعقدة التي تواجه المشرع الدولي في مجال وضع نظام قانوني لنقل هذا النوع من البضائع وذلك راجع لكثرتها وتنوعها وعدم تنظيمها، فالتقنين الدولي للبضائع الخطرة Code IMDG تضمن 1000 مادة خطرة أو أكثر وبالتالي سندر هنا أهم الأصناف المتعرف عليها.¹

الفرع الأول: الأصناف العامة للبضائع الخطرة

تم تصنيف البضائع الخطرة (المواد الكيميائية الخطرة) حسب الكود الدولي البحري للبضائع الخطرة (Code IMDG) الصادر عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) التابعة لهيئة الأمم المتحدة (UN)، وتم الاستناد في هذا التصنيف إلى النظام المنسق عالميا لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها (ن م ع) الصادر عن الأمم المتحدة، الطبعة المنقحة السادسة سيتم تصنيفها حسب الضرر التي تسببه كما يلي:

أولاً: المواد الخطرة عالية الخطورة

1- المواد المتفجرة

تعني المادة المتفجرة (أو المخلوط المتفجر) أي مادة صلبة أو سائلة قابلة لأن تولد في حد ذاتها نتيجة تفاعل كيميائي غازات لها درجة حرارة وضغط وسرعة ويترتب عليها

¹ أنظر الملحق رقم -01- ص54.

حدوث أضرار بالمنطقة المحيطة وتندرج تحت هذا التعريف مواد الألعاب النارية حتى لو لم تتولد عنها غازات.¹

2- الغازات

هي شكل من أشكال المادة، حيث تتميز بخاصية الانتقال من مكان إلى آخر بسهولة كبيرة، وتشتمل على:

أ-الغازات اللهوية (القابلة للاشتعال): الغاز اللهب هو نوعان له نطاق احتراق مع الهواء عند درجة 20 س وضغط جوي معياري 10.3 كيلو باسكال² كالهيدروجين، البروبان. مثال: أول أكسيد الكربون، هيدروجين، أوكسجين.

ب-الغازات السامة: تعرف بأنها سامة أو أكالة لإنسان لدرجة تشكل خطرا على الصحة ومن أمثلة الغازات السامة غاز سيانيد الهيدروجين وغاز الفوسجين.

ج-الغازات غير القابلة للاشتعال: هي الغازات المعبأة في وعاء عند ضغط يبلغ 200 كيلو باسكال أو أكثر عند 20 س وتشمل: الغازات المضغوطة، المسيلة، المذابة والمسيلة المبردة.³ قد تؤدي إلى انفجار الحاويات، حريق، غازات سامة في جو المحيط، كثاني أكسيد الكربون والنترجين.

3-السوائل القابلة للاشتعال: هي سوائل أو مخاليط سوائل، أو سوائل تحتوي على مواد صلبة ذائبة أو معلقة بها مثل: الطلاء. ينبعث منها بخار لهوب عند درجات حرارة تزيد على 60 درجة مئوية، وتتضمن هذه الرتبة أيضا ما يلي:

أ-سوائل تقدم للنقل عند درجات حرارة مساوية لنقطة إشعالها أو أعلى منها.

¹النظام المنسق عالميا لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها (ن م ع) الصادر عن الأمم المتحدة، الطبعة المنقحة السادسة، نيويورك، جنيف، 2015، ص53.

² النظام المنسق عالميا لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها (ن م ع)، مرجع سابق، ص63.

³المرجع نفسه، ص77.

ب- مواد تقدم للنقل عند درجات حرارة مرتفعة في حالة سائلة.¹

4-المواد الصلبة القابلة للإشتعال: تنقسم إلى ثلاث شعب على النحو التالي:²

أ-المواد الصلبة القابلة للإشتعال : هي المواد الصلبة التي تكون في ظل الظروف العادية للنقل قابلة للإحتراق بسهولة أو التي يمكن أن تسبب الحريق أو أن تساعد في إشعاله بالاحتكاك، والمواد الذاتية التفاعل التي يمكن أن تحدث تفاعلا طاردا للحرارة بشدة والمتفجرات الصلبة المنزوعة الحساسية التي يمكن أن تنفجر ما لم تخفف بقدر كاف.

ب-المواد المعرضة للإحتراق التلقائي : هي المواد التي قد ترتفع درجة حرارتها تلقائيا في ظروف النقل العادية أو لدى تلامسها مع الهواء، وبالتالي قد تشتعل.

ج-المواد التي تتلامس مع الماء تنبعث منها مواد قابلة للإشتعال: هي المواد القابلة للإشتعال تلقائيا أو التي تطلق غازات قابلة للإلتهاب بكميات خطيرة إذا تفاعلت مع الماء.

ثانيا: المواد الخطرة منخفضة الخطورة

1-المؤكسدات : وتنقسم بحد ذاتها إلى صنفين:

أ-المواد المؤكسدة: هي مادة غير قابلة بحد ذاتها للإحتراق، ولكنها قد تسبب أو تسهم عن طريق إطلاق الأوكسجين عموما، في احتراق

مادة أخرى.³

ب-البروكسيدات العضوية: هي مواد سريعة الإشتعال وحساسة الإرتطام والاحتكاك وتتفاعل بشدة مع المواد الكيميائية الأخرى وقد تكون هذه التفاعلات انفجارية.¹ معظم البيروكسيدات ذات حساسية عالية تتأثر بالضوء، الحرارة والاحتكاك محدثة إنفجار.

¹ اللائحة التنظيمية النموذجية " توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة"، الصادرة عن الأمم المتحدة، الطبعة المنقحة السابعة عشر، نيويورك وجنيف، 2011، ص77.

² تاريخ الإطلاع : يوم الخميس 28 أبريل 2022 [https:// learnchemistry 12.com/2019/1014- flammable- solid/ html](https://learnchemistry12.com/2019/1014-flammable-solid/html) على الساعة 14.00 زوالا.

³النظام المنسق عالميا لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها (ن م ع)، الصادر عن الأمم المتحدة، الطبعة المنقحة الرابعة، نيويورك وجنيف، 2011، ص95 .

2-المواد السامة والمعدية

- 1-المواد السامة: هي مواد يمكن أن تسبب الوفاة أو إصابة حادة أو أضرار بصحة الإنسان في حالة ابتلاعها أو استنشاقها أو تلامسها مع الجلد.²
- ب-المواد المعدية: هي مواد يعرف عنها أو يتوقع على نحو معقول أنها تحتوي على كائنات ممرضة وهي كائنات دقيقة (البكتيريا، الفيروسات، الطفيليات، الفطريات)³، يمكن أن تسبب أمراض للبشر أو الحيوانات.

3-المواد المشعة

تعني المادة المشعة أي مادة تحتوي على نويدات مشعة حيث يتجاوز كلا تركيز النشاط و النشاط الإجمالي في الشحنة المرسله القيم المحددة في اللائحة التنظيمية، أما بخصوص التلوث فيعني وجود مادة مشعة على السطح بكميات تتجاوز $4,0\text{Bq/cm}$ بالنسبة لبواعث بيتا وغاما المنخفضة السمية أو $04,0\text{Bq/cm}$ بالنسبة لجميع بواعث ألفا الأخرى وهو نوعان تلوث ثابت وتلوث غير ثابت يمكن إزالته.⁴

4-المواد الأكلة

هي مواد تسبب بفعالها الكيميائي ضررا بالغا للأنسجة الحية التي تلمسها، أو قد تسبب في حالة تسربها ضررا بالغا أو حتى تدميرا للبضائع الأخرى المنقولة أو لمركبات النقل.⁵

5-مواد خطرة متنوعة

هي مواد وسلع تنطوي أثناء النقل على خطر لا تغطيه الرتب الأخرى.
وتنقسم إلى¹:

¹المرجع نفسه، ص99.

²اللائحة التنظيمية النموذجية، الطبعة المنقحة الرابعة، المرجع السابق، ص117.

³مرجع نفسه، ص117.

⁴ اللائحة التنظيمية النموذجية، الطبعة المنقحة السابعة عشر، المرجع السابق، ص129.

⁵المرجع نفسه، ص 159.

- *المواد التي يمكن أن تشكل خطرا على الصحة في حالة استنشاقها كأغبرة دقيقة.
- *المواد التي تنطلق منها أبخرة لهوبة.
- *أدوات إنقاذ الحياة.
- *المواد المنقولة أو المعروض نقلها في درجات حرارة مرتفعة (السوائل والمواد الصلبة).
- *المواد الخطرة بيئيا.
- *المواد أو السلع الأخرى التي تشكل خطرا خلال النقل (مثل : حقيبة إسعاف أولية مركبات).

الفرع الثاني: الأصناف الخاصة للبضائع الخطرة

هناك أصناف أخرى من البضائع الخطرة أردنا أن ندرجها في نوع خاص بها نظرا لما لها من أهمية كبيرة في مجال النقل البحري، خاصة وأن المشرع الدولي إهتم بها بشكل خاص ومن بين هذه البضائع ما سنورده فيما يلي:

أولا: المحروقات

تعتبر المحروقات من المواد الأكثر استعمالا، وهو اسم شامل لأصناف مختلفة من الغاز والبتترول، قد تكون المحروقات حجرية، سائلة أو غازية كما يمكن تقسيمها إلى عائلات لكل عائلة صيغتها ومميزاتها الخاصة²، فهي عبارة عن مواد تسمى هيدروكربونات تتكون من ذرات الكربون والهيدروجين وكل واحدة من الهيدروكربونات تتكون من عدد مختلف من ذرات الكربون والهيدروجين³.

¹المرجع نفسه، ص 161.

² عصماني مختار، دور الجباية البترولية في تحقيق النمو الاقتصادي المستدام في الجزائر من خلال البرامج التنموية (2001-2014)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسير، جامعة سطيف 1- الجزائر، 2014، ص 03.

³ صفية علاوي، ظاهرة التلوث البيئي في الجزائر وآليات الحد منها، دراسة حالة قطاع المحروقات بشركة سونطراك حاسي الرمل، رسالة دكتوراه، علوم اقتصادية، جامعة عمار ثلجيا لأغواط، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسير، 2014، ص 71.

إن المحروقات هي المواد التي تنتج عند إحتراقها طاقة حرارية يمكن استغلالها في العديد من المجالات وهي عديدة ومتنوعة، فهي تحتل مكانة رئيسية في أي إقتصاد حديث بإعتبارها المصدر الطاقوي الأكثر استعمالا واستهلاكا في العالم (خاصة: البترول)

ثانيا: المواد النووية

الإشعاع النووي هو الزيادة في معدل النشاط الإشعاعي عن الحدود المسموح بها علميا بما يؤثر على عناصر الطبيعة من ماء وهواء وتربة ويضر بحياة الإنسان، فهو طاقة متحركة في صورة موجات كهرومغناطسية أو جسيمات تتحرك بسرعة عالية جدا، ولها القدرة على تغيير الحالة الطبيعية لذرات الأجسام فتحولها إلى ذرات مشحونة بشحنة كهربائية أي تؤينها¹.

من كل هذا يتضح لنا أن الإشعاع النووي هو تلك الطاقة المتحركة الصادرة عن نواة في حالة عدم الاستقرار، لها القدرة على اختراق الأجسام التي تعترض سبيلها فتحدث خلا في مكوناتها الطبيعية فتختل بها العمليات البيولوجية والكيميائية نتيجة إختراق الإشعاع النووي لهذه الأجسام².

لقد عرف القانون الجزائري الإشعاع النووي كأحد الملوثات التي تتعرض لها البيئة ن حيث نص على: «الإشعاعات المؤنوية: كل إشعاع كهرومغناطيسي أو جسمي قد يؤدي إلى تأيين المادة المعرضة له بصفة مباشرة أو غير مباشرة»³.

ثالثا: النفايات الخطرة

هي مخلفات تسبب تبعا لكمياتها وتركيزها وخواصها الكيميائية والمعدية عند إدارتها أو نقلها أو تخزينها أو معالجتها أو التخلص منها بطريق غير سليمة زيادة الوفيات والأمراض

¹ هدى حامد قشقوش، التلوث بالإشعاع النووي في نطاق القانون الجنائي، دار النهضة العربية، 1997، ص16-17.

² عبد السلام منصور الشويبي، الحماية الدولية من النفايات، دار النهضة العربية، مصر، 2011، ص3.

³ المادة الثانية فقرة 02 من المرسوم الرئاسي رقم 118/05 الصادر في 11 أبريل 2005، يحدد قواعد معالجة المواد عن طريق التأيين ورقابتها وتجاريتها، الجريدة الرسمية عدد 27 الصادرة في 13 أبريل 2005.

التي تسبب عجزاً أو أضرار صحية مباشرة أو غير مباشرة آنية أو متأخرة، وقد عرفت وكالة حماية البيئة الأمريكية _E. P.A_ النفايات الخطرة بأنها: «عبارة عن نفاية أو خليط من عدة نفايات تشكل خطراً على صحة الإنسان أو الكائنات الحية أخرى، سواء على المدى القريب أو البعيد، كونها غير قابلة للتحلل في الطبيعة، أو أنها قد تسبب أثراً تراكمية ضارة»، هناك من أصر على أن النفايات الخطرة هي النفايات التي تشتمل مكوناتها على مركبات معدنية ثقيلة أو إشعاعية أو مذيبيات عضوية... إلخ¹

تعرف أيضاً النفايات الخطرة على أنها المواد أو الخلطات أو الأشياء التي تحتوي على مكون أو عدة مكونات تطبق عليها أحكام المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة أو التي تلوثت بمكون أو عدة مكونات والتي لا تستعمل مباشرة بل تنقل من أجل إغراقها أو حرقها أو القضاء عليها حسب إجراء آخر².

المطلب الثاني: النظام القانوني للنقل البحري للبضائع الخطرة

تم تنظيم عملية نقل البضائع الخطرة عبر البحار بتحديد الضوابط القانونية من قبل المشرع الدولي وذلك بإصدار مجموعة من الإتفاقيات التي تخص نقل هذا النوع من البضائع ومن أهمها والتي حددت الشروط والضوابط لنقل البضائع الخطرة ماسنورده فيما يلي:

الفرع الأول: الإتفاقية الخاصة بسلامة الأرواح البشرية بالبحر SOLAS

تعتبر الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS بأشكالها المتعاقبة أهم المعاهدات والإتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة السفن التجارية على الإطلاق.

¹Jan Albers, Responsibility and liability in the Context of transboundary Movement, of Hazardous wastes by sea, Hambury Studies on Maritime Affairs, springer- verlag Berlin Haidelberg, 2015, p12-13.

² المادة الرابعة من المرسوم التنفيذي 157/19 الذي يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطيرة بحراً وكذا مكوناتها وعبورها عبر الموانئ، الجريدة الرسمية، العدد 32 المؤرخة في 15 ماي 2019، الصفحة 21.

اعتمدت النسخة الأولى من هذه الإتفاقية في عام 1914 وذلك إستجابة لكارثة تيتانيك¹، حيث قضت بأن البضائع التي سبب طبيعتها وخواصها من المحتمل أن تؤدي إلى تعريض الأرواح للخطر، أو تؤدي إلى تخريب السفينة محظورة نهائياً. واعتمدت النسخة الثانية من الاتفاقية في عام 1929، والثالثة في عام 1948 والرابعة في عام 1960، حيث اقترحت هذه التعديلات الأخيرة صيغة قانونية تغطي المسائل المتعلقة بالبضائع الخطرة كافة، حيث أن إتفاقية SOLAS لسنة 1960 دخلت حيز التنفيذ سنة 1965، وآخر تعديل لهذه الاتفاقية كان في سنة 1974 الذي دخل حيز التنفيذ سنة 1980.

يتمثل الهدف الرئيسي لإتفاقية SOLAS في تحديد الحد الأدنى من معايير بناء وتجهيز وتشغيل السفن، بما يتوافق مع سلامتها، فهي تعد واحدة من الاتفاقيات الرئيسية الناظمة للعمل البحري في العالم وركن من أركان المنظمة البحرية الدولية.

الفرع الثاني: التقنين الدولي البحري للبضائع الخطرة CODE IMDG

تضمن هذا التقنين تعريف البضاعة الخطرة وتحديد الإجراءات وشروط عملية نقلها وكيفية رصها، وكذلك كيفية تمييزها عن البضائع العادية عند نقلها بواسطة السفن، حيث تضمنت أكثر من 1000 مادة خطيرة، وكانت أول إشارة إلى ظهور هذا التقنين خلال مؤتمر اتفاقية سلامة الأرواح البشرية في البحر لسنة 1960 فقد أقرت لجنة السلامة البحرية MSC التابعة للمنظمة البحرية الدولية في سنة 1965 وثيقة جديدة تخص النقل البحري للبضائع الخطرة والمعروفة الآن باسم "التقنين الدولي البحري للبضائع الخطرة CODE IMDG"

¹<https://ar.wikipedia.org>

أنظر: في تعريف الإتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحر موقع: تاريخ الإطلاع: يوم الأحد 1 ماي 2022 على الساعة 9.00 صباحا

الفرع الثالث: اتفاقية MARPOL 1973-1978

اتفاقية ماريول الموقعة سنة 1973 وتم تعديلها في سنة 1978 متضمنة الحد من إلقاء النفايات والتسرب النفطي وعوادم الإحتراق، وهدفها الحفاظ على البيئة البحرية عن طريق القضاء التام على التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى، دخلت حيز التنفيذ سنة 1983، وفي سنة 2005 كان قد وقع عليها 136 دولة، تخضع جميع السفن الموقعة على الإتقان لهذا الاتفاق بغض النظر عن مكان تواجدها في البحر¹، حيث تضمنت ضرورة إصدار تعليمات تفصيلية حول وضع العلامات التحذيرية على البضائع الخطرة.

الفرع الرابع: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) 1982

المعروفة أيضا بإسم اتفاقية قانون البحار أو معاهدة قانون البحار هي اتفاقية دولية نتجت عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار التي وقعت بين 1973-1982 ودخلت حيز التنفيذ سنة 1994 وهي تعتبر مقبولة عموما باعتبارها تدوينا لقانون البحار الدولي العرفي وهي اتفاقية دولية توفر إطار قانوني متكامل للانتفاع بمياه البحار والمحيطات في العالم، وهي تضمن الحفاظ على الموارد البيئية ووضعت أيضا لتفادي الآثار الضارة للأنشطة البشرية على البيئة البحرية.

الفرع الخامس: النظام المنسق عالميا لتقنين المواد الكيميائية ووسمها

أعد هذا النظام من قبل مؤتمر الأمم المتحدة الخاص بالبيئة والتنمية (UNCED) المنعقد سنة 1992، وهذا النظام هو تتويج لعمل دام لأكثر من عشر سنوات، وأسهم في وضع النظام أشخاص كثيرون من عدة بلدان ومنظمات دولية ومنظمات مهتمة أخرى، وبدأ العمل من منطلق أنه ينبغي تحقيق التناسق بين النظم القائمة من أجل وضع نظام موحد

¹ [http:// ar.wikipedia .org](http://ar.wikipedia.org)

أنظر في تعريف إتفاقية ماريول (اتفاقية بيئة) موقع: تاريخ الإطلاع : يوم الإثنين 2 ماي 2022 على الساعة 20.00 مساء.

ومنسق عالميا لمعالجة مسائل تصنيف المواد الكيميائية ووسمها، وإعداد صحائف وبيانات السلامة المتعلقة بها.

لقد تولى تنسيق وإدارة العمل فريق التنسيق المعني بتنسيق المواد الكيميائية التابع للبرنامج المشترك بين المنظمات للإدارة السليمة للمواد الكيميائية، وشملت مراكز الاتصال التقنية لاستكمال العمل منظمة العمل الدولية (ILO) ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (OECD) ولجنة الخبراء الفرعية المعنية لنقل البضائع الخطرة، التابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة¹.

الفرع السادس: القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة السائبة IMSBC

يتكون من 13 قسم ويعتبر القانون الأساسي المنظم لعمليات الشحن بالجملة للبضائع الخطرة السائبة، ورمز IMSBC² يعني الكود البحري الدولي للبضائع السائبة الصلبة التي اعتمدها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة، كما يجوز للمنظمة تعديلها شريطة أن يتم إقرار هذه التعديلات حيز التنفيذ ونافذ وفقا لأحكام المادة 08 من الإتفاقية.

¹النظام المنسق عالميا لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها (ن م ع) الصادرة عن الأمم المتحدة الطبعة المنقحة الرابعة، مرجع سابق ص iii.

²اللائحة 1-1 من القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة السائبة IMSBC.

في نهاية هذا الفصل نستخلص أن البضاعة تكون خطرة بالنظر للظروف التي تحصل عند نقلها، وعليه إذا لم تراعى هذه الظروف سيؤدي ذلك إلى تأخير نقل البضاعة، فإن هذه الأمور تجعل البضاعة خطرة من الناحية القانونية إذ لا بد من تصنيف البضاعة حسب خطورتها إلى فئات كون هناك مواد خطرة ناتجة عن طبيعة البضاعة كالمواد المشعة والمواد المتفجرة ومواد أخرى تكون سلبية غير خطرة.

كما يعتبر التعامل مع البضائع ذات الصفة الخطرة أحد نتائج التطور الدولي من خلال المعاملات التجارية لهذه المواد والتي لها آثار سلبية لا تحصى خاصة إذا كان القائم على نقلها لا يحسن تطبيق القواعد المنظمة لها، وقد تم تنظيم عملية النقل البحري للبضائع الخطرة عبر اتفاقيات دولية كالاتفاقية الخاصة بسلامة الأرواح البشرية SOLAS والتقنين الدولي البحري للبضائع الخطرة CODE IMDG واتفاقية ماريول وغيرها من الاتفاقيات.

الفصل الثاني:

المسؤولية الناشئة عن النقل البحري

للبيضائع الخطرة.

إن موضوع المسؤولية الناشئة عن النقل البحري للبضائع الخطرة يحتاج إلى دراسات متخصصة ومفصلة، خاصة من قبل الفقه، وذلك قصد توعية الشعوب من مخاطر وأضرار هذه المواد ومدى تأثيرها على البيئة والإنسان وسائر الكائنات الحية. سيتم من خلال هذا الفصل التعرض إلى الإطار النظري الذي يضبط هذا الموضوع، بغرض التمكن من إستعبابه قبل الخوض في تطبيقاته على أرض الميدان وهو ما تم فعلا، ذلك في ميناء بجاية.

المبحث الأول: الإطار النظري للمسؤولية الناشئة عن النقل البحري للبضائع الخطرة.

على الرغم من أن المسؤولية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة تتعلق أساساً بملاك السفن والمستأجرون لمدة زمنية معينة، غير أن الواقع العملي يفرض تدخل أشخاص آخرين في حالة وقوع ضرر ناجم عن عملية نقلها، لذلك تعتبر المسؤولية الناشئة عن نقل هذا النوع من البضائع معقدة ومتداخلة.

المطلب الأول: الضوابط القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة.

تدخل المشرع الدولي في تنظيم هذا الموضوع ووضع نظاماً قانونياً يحدد أهم الضوابط القانونية للحد من أضرار التلوث الناجم عن نقل البضائع الخطرة الذي يشكل خطراً كبيراً على البيئة¹.

الفرع الأول: في مجال الأنواع العامة للبضائع الخطرة.

صدرت سنة 1996م عن المنظمة البحرية الدولية اتفاقية خاصة بالأصناف التسع للبضائع الخطرة.

أولاً: اتفاقية المواد الخطرة والضارة في لندن لسنة 1996.

عقدت المنظمة البحرية الدولية في 03 ماي 1996م بلندن مؤتمر دولي تم خلاله اعتماد الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحراً، والتي عرفت باسم اتفاقية HNS.

تضمنت اتفاقية HNS الخاصة بالمواد الخطرة والضارة على 54 مادة، وقد فتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في مقر المنظمة البحرية ابتداءً من 01 أكتوبر 1996م إلى غاية 30

¹ أفوجيل ليدية، حماية البيئة البحرية في مختلف مصادر التلوث مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، فرع القانون العام، تخصص قانون البيئة، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015/2014م، ص30.

سبتمبر 1997م، واشترط لدخولها حيز النفاذ أن يصادق عليها 12 دولة على الأقل¹، إلا أن هذه الاتفاقية لم تدخل حيز النفاذ بسبب قلة الدول المصادق عليها.

ثانياً: اتفاقية المواد الخطرة والضارة في لندن لسنة 2010م.

يهدف تصحيح بعض المشاكل العملية التي حالت دون قيام العديد من الدول بالتصديق على اتفاقية HNS، أبرم مؤتمر دولي ثاني في شهر أبريل 2010م اعتمد من خلاله بروتوكول معدل لاتفاقية 1996م، كما تم الاتفاق في هذا المؤتمر على أنه سيتم دمج نصوص اتفاقية 1996 مع التعديلات الجديدة لتسمى أخيراً اتفاقية المواد الخطرة لسنة 2010م حيث قررت لمعالجة الأحكام الخاصة بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار الوخيمة الناتجة عن النقل البحري للبضائع الخطرة.

الفرع الثاني: في مجال الأنواع الخاصة للبضائع الخطرة.

استجابة لحالات الطوارئ البيئية² تبني المشرع الدولي العديد من المعاهدات والاتفاقيات الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار نقل البضائع الخطرة الخاصة.

أولاً: في مجال المواد النووية:

لقد اعتمدت أنظمة قانونية شاملة للمسؤولية المدنية فيما يتعلق بالمنشآت النووية وذلك من خلال الاتفاقيات التالية:

01-اتفاقية باريس 1960م المتعلقة بالمسؤولية و التعويض عن الأضرار الناجمة عن الطاقة النووية:

هي اتفاقية منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية لعام 1960 يتمثل الغرض الأساسي منها دفع تعويض كلي وعادل للأشخاص المتضررين من الحوادث النووية.

¹أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، مصر، ص100.

²أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص108.

لقد صار تطبيق هذه الاتفاقية في فرنسا بالقانون رقم (115) الصادر في نوفمبر 1965م وهكذا أصبحت المسؤولية عن الأضرار النووية ينظمها في فرنسا اتفاقية باريس وقد حددت هذه الاتفاقية المرافق النووية بأنها¹:

أ-مصانع تجهيز أو إنتاج المواد النووية.

ب-مصانع تجهيز الوقود النووي المشع.

ج- أية منشآت أخرى يوجد بها وقود نووي أو نفايات مشعة.

02-اتفاقية بروكسل 1962م المتعلقة بالمسؤولية المدنية الناشئة عن أنشطة استخدامات

الطاقة النووية في تسيير السفن في البيئة البحرية:

وقعت هذه الاتفاقية في بروكسل في أكثر من 15 دولة²، وكانت الاتفاقية ثمرة جهد كبير مشترك بين الوكالة الدولية للطاقة الذرية والجمعية البحرية الدولية³، حيث تضمنت نصوص هذه الاتفاقية مسؤولية مشغل السفينة النووية بشكل مطلق عن أي ضرر نووي تسببه السفن النووية أو منتجات أو النفايات المشعة.

03-اتفاقية فيينا 1963م المتعلقة بالمسؤولية عن أضرار الطاقة النووية:

هي معاهدة تحكم قضايا المسؤولية في حالات الحوادث النووية تم إبرام الاتفاقية في فيينا في 21 ماي 1963م ودخلت حيز التنفيذ في 12 نوفمبر 1977م هدفت إلى وضع قواعد للمسؤولية عن أضرار الطاقة النووية تفوق نظام اتفاقية باريس التي اقتصر على الدول

¹ نعمات محمد صفوت، فعالية الحماية الدولية من أضرار الاستخدامات السلمية للطاقة النووية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق عين شمس، مصر، 2009م، ص 407.

² الدول هي: البرتغال، كوريا، ماليزيا، ليبيريا، الصين، الفلبين، يوغسلافيا، موناكو، بنما، إندونيسيا، مصر، هولندا، لبنان...

³ نجوى رياض اسماعيل، المسؤولية الدولية عن أضرار السفن النووية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الزقازيق، مصر، 2000م، ص 376.

الأوروبية، وقد نصت الاتفاقية على أن يكون مشغل أية منشآت نووية مسؤولاً عن الأضرار التي يثبت أنها ناتجة عن حادث نووي وقع في منشآته النووية والمتعلقة بالمواد النووية¹.

ثانياً: في مجال النفايات الخطرة.

لقد اعتمدت اتفاقية بازل سنة 1989م في إطار برنامج الأمم المتحدة للبيئة وذلك في مجال نقل النفايات الخطرة وحماية البيئة من أضرارها وهذا ما مهد الطريق من أجل وضع قواعد تنظيمية من أجل حماية البيئة من خطرهما فهي تعتبر من أهم وأنجح الخطوات التي حدثت في التنظيم الدولي لحركة النفايات الخطرة².

ثالثاً: في مجال المحروقات.

01- في الإتفاقيات الدولية:

-اتفاقية الوقود لسنة 2001.

يتمثل الغرض من اعتماد هذه الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بزيوت وقود السفن في ضمان دفع تعويض كاف وسريع للمتضررين من بقع النفط الذي يتم نقله بوصفه وقوداً في خزانات السفن، فبمجرد إثبات الضرر وارتباطه بحدث التلوث الخاضع لاتفاقية الوقود تفترض مسؤولية مالك السفينة، ولا يستطيع المالك عندئذ أن يدفع مسؤوليته بإثبات عدم وقوع الخطأ منه³.

¹ محمد عادر عسكر، القانون الدولي البيئي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013م، ص 811.

² عمر رتيب محمد عبد الحاف، اتفاقية بازل ودورها في حماية البيئة من التلوث بالنفايات الخطرة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2007م، ص 6.

³ نادر محمد إبراهيم، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001م، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، العدد الثاني، 2002م، كلية الحقوق، الإسكندرية.

02- في القوانين:

-قانون التلوث الأمريكي 1990م.

ويعرف أيضا "بالقانون الأمريكي للتلوث بالزيت OPA"، فعملية النقل البحري للزيت تعتبر من النشاطات الخطرة في نظر المشرع الأمريكي لذلك فقد تم تبني نظرية المسؤولية الموضوعية، ويكمن الاختلاف بين القانون الأمريكي والنظام الدولي في المسؤولية عن التلوث¹، في أن القانون الأمريكي يعتبر الغير أيضا مسؤولا عن أضرار التلوث أما النظام الدولي ألقى بعبء المسؤولية على عاتق مالك السفينة فقط.

المطلب الثاني: قيام مسؤولية الناقل والشاحن البحري الناشئة عن النقل البحري للبضائع الخطرة.

عقد النقل البحري للبضائع الخطرة كغيره من العقود فهو يضع التزامات على عاتق كل من طرفيه (الشاحن والناقل) وأيضا المرسل إليه والتي سنوجزها فيما يلي:

الفرع الأول: التزامات الناقل البحري.

عندما يخبر الشاحن الناقل البحري عن الطبيعة الخطرة للبضاعة فإن الشاحن نفذ التزامه والمتمثل في الإعلام عن الصفة الخطرة للبضاعة، وبالتالي فالناقل البحري عند موافقته على نقل البضائع الخطرة على الرغم من علمه بطبيعتها الخطرة، تقع على عاتقه كل الالتزامات والتي تبدأ من ميناء الشحن عند استلام البضائع، أي قبل انطلاق الرحلة، وتفرض عليه التزامات أيضا طوال الرحلة البحرية وتمتد إلى غاية تسليم البضاعة الخطرة إلى الوجهة المعنية، فالقانون الجزائري أحال مسألة نقل ومناولة وتخزين المواد الخطرة إلى الاتفاقيات الدولية التي

¹ جلال وفاء محمد، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1994م، ص100.

صادقت عليها وذلك في المادة 112 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 الذي يحدد النظام العام لإستغلال الموانئ وأمنها¹.

أولاً: التزامات الناقل البحري قبل الرحلة البحرية

الناقل البحري ملزم بتوفير سفينة صالحة للملاحة تضمنت سلامة الرحلة البحرية فهي الوسيلة المعتمدة لنقل هذا النوع من البضائع عبر البحر، وأيضا هو ملزم بتحقيق التزامات أخرى متعلقة بالبضاعة.

01-التزامات الناقل البحري المتعلقة بالسفينة.

إن التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة² يتضمن:

أ-صلاحية السفينة لنقل البضائع الخطرة:

يقصد بصلاحية السفينة هو أن تكون سليمة عند الرحيل ومزودة بكل السوائل اللازمة لحفظ البضاعة، فالناقل البحري يجب أن يضمن توفر الأدوات التابعة لها وأنها تعمل وفق نظام خاص بنقل هذا النوع من البضائع، فإن معاينة معدات السلامة يكفل الاحتياط الواجب اتخاذه تجاه الكوارث المحتملة خلال الرحلة البحرية.

ب-توفر وثائق السفينة:

نقصد هنا أنه يجب أن يكون على السفينة الوثائق اللازمة لضمان الإبحار السليم والوثائق المذكورة في التعليمات الدولية، ومن الأمثلة عن هذه الوثائق نجد الوثائق الملاحية

¹ جاء في نص المادة 112 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 الذي يحدد النظام العام لاشتغال الموانئ وأمنها: "تحديد شروط تطبيق الأحكام والقواعد المنصوص عليها في مجال نقل ومناولة وتخزين المواد الخطرة أو المعدية في الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، حسب الحاجة بموجب النظام الخاص بكل ميناء".

² تنص المادة 770 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري مايلي:

"أ-وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة.

ب-تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب.

ج-تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها".

كالخراط والبيانات الضرورية للقيام بالرحلة البحرية وأيضاً هناك الوثائق الصحية كالشهادة الصحية وهي التي تثبت صلاحية السفينة لدخولها الموانئ.

فالمشرع الجزائري أخضع دخول أي سفينة تحمل بضائع خطرة إلا إذا كانت تتوفر على تصريح كتابي يمنح من طرف المصلحة المعنية التابعة للسلطة المينائية. وهذا في نص المادة 113 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01.

ج- كفاءة الطاقم البشري للسفينة:

نقصد هنا أنه يجب أن يكون طاقم السفينة يملك كفاءة عالية ومقبولة تمكنه من أداء مهامه والعمل على ظهر السفينة بدقة وإتقان، كما أنه يجب توفير عدد كافي من الأشخاص لجعل السفينة صالحة في حالة حدوث خطر¹.

02-التزامات الناقل البحري المتعلقة بالبضاعة.

عند انتهاء الناقل البحري من كل ما يتعلق بتجهيز السفينة وصلاحيتها ينقل مباشرة إلى البضاعة، فيقوم باستلامها من الشاحن وشحنها في السفينة وأخيراً يقوم برصها. أ- استلام البضائع الخطرة من الشاحن.

يعتبر استلام البضائع الخطرة من أهم الخطوات في تنفيذ العقد، فالناقل البحري يتكفل بالبضاعة بمجرد استلامها وتصبح المخاطر على عاتقه، وعملية استلام البضائع يمكن أن تكون في ميناء الشحن وقد تكون خارج الميناء² إذا كان اتفاق على ذلك.

ب- شحن البضائع الخطرة.

شحن البضائع يعني رفعها من الرصيف إلى ظهر السفينة³، فمهمة الشحن تقع على عاتق الناقل البحري في ميناء الشحن، وتتم عملية الشحن بعدة طرق كالشحن برافعات السفينة

¹ جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 115.

² هاني دويدار، علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، د ت ن، ص 243.

³ مجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، مؤسسة الحديثة للكتاب، ط 1، طرابلس، لبنان، 2011م، ص 88.

والشحن برافعات الرصيف، فطريقة الشحن تختلف باختلاف طبيعة البضاعة، ويقع على عاتق الناقل البحري بصدد البضاعة الخطرة التزام بشحنها بحذر وسلامة دون تأخير على الموعد المحدد في العقد.

ج-رص البضائع الخطرة.

يقصد برص البضائع بالسفينة ترتيبها تنظيمها في العنابر المخصصة لها أو على سطح السفينة، وبالتالي فهو يشمل جميع الأعمال اللازمة لوضع البضائع في السفينة على نحو يؤمنها من الهلاك أو التلف¹، ونرى أن التزام الناقل البحري برص البضائع يتعلق بالنظام العام²، وبالتالي لا يجوز الاتفاق على أن يتولاه الشاحن، فلا يرتبط رص البضائع بغاية المحافظة عليها فحسب، وإنما رص البضائع على نحو معين يحقق التوازن اللازم للسفينة حتى تستطيع إنجاز الرحلة البحرية في سلام، فالأمر يتعلق أيضا بمصطلح الناقل البحري ومصالح الشاحنين الآخرين.

ثانياً: التزامات الناقل البحري أثناء وبعد الرحلة البحرية.

يتم نقل البضاعة الخطرة من مرفأ الشحن إلى مرفأ الوصول ، والناقل البحري ملزم بالحفاظ على البضاعة الخطرة.

01-إلتزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية.

يقع على عاتق الناقل البحري التزام بنقل البضائع الخطرة والتزام بالعناية بها.

أ-نقل البضائع الخطرة.

لاشك أن جوهر عقد النقل يكمن في تحريك البضائع من مكان لآخر، لذلك فإن الناقل يلتزم بنقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه أو عند عدم

¹ هاني دويدار، علي البارودي، مرجع سابق، ص244.

² مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، الإسكندرية، ص331.

الاتفاق في ميعاد معقول¹، والتشريع الجزائري في المادة 775 من ق ب ج² أوجب على الناقل أن ينقل البضاعة عبر الطريق المتفق عليه، ولا يعد مخالفته لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق لما ينقذ الأشخاص والأموال.

ب-العناية بالبضائع الخطرة.

الناقل البحري ملزم بالعناية بالبضاعة خلال الرحلة وذلك يكون باتخاذ كافة الإجراءات المعقولة كإعادة رص البضاعة إذا سقطت من مكانها بسبب تحرك السفينة³.

فالتشريع البحري الجزائري أقر بضرورة بذل الناقل البحري العناية التامة للبضائع المشحونة على السفينة لمنع وقوع الضرر، وهذا في نص المادة 773 منه والتي تضمنت: "يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل و رص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل، وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن".

02-التزامات الناقل البحري بعد الرحلة البحرية.

وصول البضاعة الخطرة إلى ميناء الوصول لا يعني انتهاء مهمة الناقل البحري فهناك التزامين ناشئين عن العقد أولهما تفريغ البضاعة وآخرهما تسليم البضاعة.

أ-تفريغ البضاعة الخطرة.

نصت المادة 780 من القانون البحري الجزائري على: "بعد وصول السفينة إلى ميناء الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف ميناء التفريغ".

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 332.

² المادة 775 من الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر عدد 29 لسنة 1977، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998، ج ر عدد 47 الصادرة بتاريخ 1998/06/27

³ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 259.

تتم عملية تفريغ البضائع بإتمام إنزال كامل البضاعة، سواء تم التفريغ مباشرة إلى رصيف الميناء أو بواسطة صنادل تنقلها إلى الرصيف¹، ويتولى عملية التفريغ مقابل الشحن والتفريغ لحساب الناقل، وفي هذه الحالة الناقل يتحمل تعويض كافة الأضرار المترتبة عن سوء أداء المكاول.

ب- تسليم البضاعة الخطرة.

عند وصول السفينة و رسوها في ميناء الوصول يلتزم الناقل البحري بتسليم البضاعة المشحونة إلى المرسل إليه القانوني، حيث نصت المادة 782 من القانون البحري الجزائري على ضرورة الناقل تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه ومضمونها: "يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، فبناء على وثيقة نقل صحيحة"².

الفرع الثاني: التزامات الشاحن البحري³.

من أبرز التزامات الشاحن البحري اتجاه الناقل تقديم بيانات صحيحة وحقيقية متعلقة بالبضاعة، بحيث يكون الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحاته فيما يتعلق بالعلامات ووزن وعدد البضائع، ولا يشترط لنقل البضاعة الخطرة أن يقوم الشاحن بإبلاغ الناقل عن الشروط الأساسية لنقل البضاعة بل يستوجب على الناقل عند عدم توفر اللوازم الكافية لنقل البضاعة الخطرة أن يرفض نقلها إطلاقا.

إن تبادل المعلومات بين الشاحن والناقل البحري أمر مهم جدا لتنفيذ عقد النقل البحري، لاسيما فيما يخص البضائع الخطرة، فالتزام الشاحن بإعطاء الناقل البحري المعلومات حول

¹ عبد الرحمان دياب عقل، مرجع سابق، ص 71.

² أنظر: المادة 782 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³ وجدي حاطوم، مرجع سابق، ص 90.

البضائع يضمن التنفيذ السليم لعقد النقل، فهذه البيانات تسهل على الناقل تحديد ماهية الشيء المنقول¹.

تجدر الإشارة إلى أن هناك حالة خاصة وهي علم الناقل بطبيعة البضاعة ونوعها ووافق على نقلها فهنا لا يجوز للناقل إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطرها إلا إذا كانت تسبب خطرا للسفينة ولا يتحمل الناقل أية مسؤولية تجاه الشاحن إذا أصبحت البضاعة خطرا على السفينة أو حمولتها²، فأخطار الشاحن للناقل بطبيعة البضاعة غايته الرئيسية إعطاء الناقل البحري الفرصة إما بقبول أو رفض نقل هذا النوع من البضائع كونها خطيرة، فمن حق الناقل معرفة حجم الضرر الذي يعصف به إذا لم يتبع التعليمات الصحيحة لنقل البضائع الخطرة.

الفرع الثالث: التزامات المرسل إليه.

تقع على عاتق المرسل إليه التزامات مقابل تحمله على حقوقه وهي تسلم البضاعة ودفع أجرة النقل.

أولا: تسلم البضاعة.

يعتبر المرسل إليه صاحب الحق في تسلم البضاعة بالرغم من أنه لم يكن طرفا في عقد النقل البحري المبرم أساسا بين الناقل و الشاحن، يتسلم المرسل إليه البضاعة خلال مدة زمنية معينة على أن لا يتأخر في تسلمها و إلا ستقع على عاتقه مسؤولية التعويض عن الخسائر المترتبة عن التأخير³.

¹ نصيرة بوحري، التزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، رسالة ماجستير، فرع العقود والمسؤولية، معهد

الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، بن عكنون الجزائر، 2002م، ص80.

² مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص328.

³ حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1998م، ص92.

ثانيا: دفع أجرة النقل.

من أهم الالتزامات التي يضعها عقد النقل البحري على عاتق المرسل إليه دفع أجرة النقل فهي تعتبر عنصرا جوهريا وهناك إمكانية تأجيل دفعها إلى ميناء الوصول ثم يقوم المرسل إليه بدفعها وهذا باتفاق الأطراف¹، و بالتالي يرتب عقد النقل البحري التزاما في ذمة المرسل إليه وهو الوفاء بأجرة النقل في ميناء الوصول إذا لم يتم سدادها من طرف الشاحن في ميناء الشحن وهذا ما نصت عليه المادة 791 من القانون الجزائري² بنصها على : "يترتب على إستلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كتن دفعها واجبا عند الوصول وكل مبلغ آخر يمكن أن يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة نقل أخرى"

المطلب الثالث: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة.

الناقل البحري ملزم بنقل البضاعة سليمة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ مع مراعاة المدة المتفق عليها في العقد، تتحقق مسؤولية الناقل البحري بمجرد إثبات المرسل إليه أن البضاعة التي استلمها قد تعرضت للضرر خلال الرحلة البحرية (الهلاك، التلف).

من جهة أخرى ليس على المرسل إليه إثبات خطأ الناقل في نقل البضاعة³، وعليه سأعرض حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن نقله لهذا النوع من البضائع، فمنها أسباب خارجية لا بد للناقل البحري فيها تتعلق بالقوة القاهرة، وأخرى لها صلة بالأشخاص أو ناشئة عن البضاعة ذاتها.

¹ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998م، ص172.

² المادة 791 من الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر عدد 29 لسنة 1977، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998، ج ر عدد 47 الصادرة بتاريخ 27/06/1998.

³ عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011، ص132.

الفرع الأول: الأسباب الخارجية (القوة القاهرة).

للناقل البحري أن ينفي عن نفسه المسؤولية متى أثبت أنه كان ضحية قوة القاهرة أدت إلى حدوث ضرر للبضاعة، فهي تعتبر من سببا من أسباب الإعفاء من المسؤولية لذالك وجب علينا لتحديدتها أن نتطرق في البداية إلى مفهومها ثم تبيان شروط تحققها، وأخيرا إثباتها.

أولا: مفهوم القوة القاهرة.

إن المشرع الجزائري لم يعرف لنا صراحة القوة القاهرة، وإنما اكتفى بالإشارة إليها كسبب أجنبي يعني من المسؤولية¹ (المادة 127 من القانون المدني الجزائري)، غير أن سكوته عن تعريفها لا يعني بالضرورة إتباعه من باقي مشرعي دول العالم، فالمشرع التونسي من خلال المادة 283 من مجلة الالتزامات والعقود التونسية² عرف القوة القاهرة على أنها: "كل شيء لا يستطيع الإنسان دفعه كالحوادث الطبيعية مثل: فيضان الماء وقلة الأمطار..."، ومن هذا يمكننا تعريف القوة القاهرة بأنها: "الحدث الذي ليس بالإمكان توقعه أو تتبعه، ومن المستحيل دفعه و الذي يحصل من غير تدخل أي شخص، أي أن مصدره يكون خارجيا".

ثانيا: شروط القوة القاهرة.

يجب أن يتوفر في القوة القاهرة شرطان أساسيان هما:

01-عدم توقعها: يجب أن يكون الحدث غير متوقع عادة عند إبرام العقد أي لا يمكن أن يحدث في ظروف عادية، أما في حالة التوقع يكون المدين بالالتزام قد أخذ على عاتقه المخاطرة في حالة حدوث ما يمنع من تنفيذ العقد، أو لم يتخذ الاحتياطات اللازمة التي من شأنها أن تحول دون حدوثه³.

¹ أنظر: المادة 127 من القانون 75-59 المتضمن القانون المدني.

² أنظر: المادة 283 من مجلة الالتزامات و العقود ، الجمهورية التونسية، منشورات المطبعة الرسمية، تونس، 2003.

³ مصطفى العوجي، القانون المدني، ج2، المسؤولية المدنية منشورات طربي الحقوقية، ط3، بيروت، لبنان، 2008،

02- استحالة الدفع: إذ لا يمكن التصدي له حتى ولو كان متوقعا، أي أنه رغم علم المدين به فلا يستطيع إيقافه، ففوق الحدث المفاجئ و غير المتوقع يجعل المدين عاجز تماما عن تنفيذ التزامه، و ليس له القدرة على تفادي ومواجهة هذا الحدث، أما إذا كان بإستطاعة المدين دفع الحدث والتصدي له فلا يعتبر قوة قاهرة حتى ولو كان غير متوقع الحدوث¹.

ثالثا: إثبات القوة القاهرة.

عبء إثبات القوة القاهرة يقع على عاتق الناقل البحري، وتعتبر مسألة تقدير ما إذا كانت الواقعة قوة قاهرة أم لا من اختصاص قاضي الموضوع² وللناقل إثبات ذلك بكافة طرق الإثبات ووسائله، فإذا أثبت ذلك إنتفت العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر، وبالتالي لا تتحقق المسؤولية.

الفرع الثاني: الأسباب المرتبطة بالأشخاص والبضاعة.

هناك أسباب أخرى منها من له صلة بالأشخاص والأخرى ناشئة عن البضاعة ذاتها.
أولا: الأسباب المرتبطة بالأشخاص.

هنا نميز بين حالتين: الأخطاء الصادرة من الشاحن والأخطاء الصادرة من الغير.

01- الأخطاء الصادرة من الشاحن.

نصت المادة 803 من القانون البحري الجزائري على أن أخطاء الشاحن تعد سببا لإعفاء الناقل من مسؤوليته وهي بذلك جزاء بالنسبة إليه جزاء الإخلال بالتزاماته³.
ومن الأخطاء الشائعة للشاحن البحري:

¹ العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ج2، الواقعة القانونية، ديوان المطبوعات الجامعية، ط5، الجزائر، 2008م، ص203.

² بوعلام خليل، حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية القوة القاهرة في القانون البحري ومعااهدة بروكسل لسنة 1924 المجلة القضائية، ع1، الجزائر، 2003، ص125.

³ أنظر: المادة 803 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري.

أ- عدم إخطار الشاحن للناقل البحري عن الطبيعة الخطرة للبضاعة:

يعد عدم إخطار الشاحن للناقل بخطورة البضاعة أو قابليتها للاحتراق أو الانفجار، مع عدم علم الناقل البحري بطبيعة هذه البضاعة بمثابة خطأ من الشاحن يعطي الحق للناقل في إخراج البضاعة من السفينة في أي وقت أو إزالة خطورتها، ولا يحق للشاحن مطالبة الناقل بالتعويض وهذا ما نصت عليه المادة 13 فقرة 02 من اتفاقية هامبورغ.

ب- تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن البضاعة.

الناقل البحري لن يكون مسؤولاً عن أي خسارة أو ضرر ناشئ عن مسألة تحريف طبيعة أو قيمة البضاعة بواسطة الشاحن، وهذا ما أشارت إليه اتفاقية بروكسل في المادة 04 فقرة 05 بنصها على: "لا يسأل الناقل في أي حالة عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سند الشحن"، وقيام الشاحن بذكر بيانات غير صحيحة عن البضاعة هدفه الرغبة في الحصول على فائدة قد لا تتوفر له في حالة ذكر القيمة الصحيحة ولكي تترتب على هذا التصرف المسؤولية يشترط أن يكون تصرفه متعمداً¹.

بالرجوع إلى التشريع الجزائري² فيقع على عاتق الشاحن الالتزام بإدراج البيانات المتعلقة بالبضاعة في وثيقة الشحن وبالتالي يعد الشاحن ضامناً للناقل صحة تصريحاته (كمية ووزن البضائع) ونصت أيضاً المادة 810 من القانون البحري الجزائري على: "لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر اللاحق للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل".

¹ عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ص 82.

² المادة 753 من الأمر 76-80 والتي تنص على: "تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي".

ج- سوء كفاية الرزم والتغليف.

يستطيع الناقل البحري دفع المسؤولية عنه إذا أثبت مسؤولية الشاحن عن عدم كفاية رزمه وتغليفه للبضاعة وهنا لا بد من العلم الكامل للشاحن بطبيعة البضاعة وبالأخطار التي قد تنشأ عنها هذا من جهة ومن جهة أخرى على الناقل أن يبذل العناية اللازمة عند قيامه برص البضاعة حسن الرزم والتغليف يكون أيضا من أجل حمايتها أثناء تداولها خلال عمليتي الشحن والتفريغ¹.

02- الأخطاء الصادرة من الغير.

يتمثل هذا النوع من الأخطاء في تلك المرتكبة من قبل الريان، إذ يعفى الناقل البحري من الأخطاء الصادرة عن الريان، وهذا ما نصت عليه المادة 803 من القانون البحري الجزائري، بالإضافة إلى تلك الأخطاء التي يرتكبها المندوبون البحريون، ويعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة نشأ عن خطأ التابعين البحريين في الملاحة².

ثانيا: الأسباب المرتبطة بالبضاعة.

إن من أسباب إعفاء الناقل البحري الطبيعية الخاصة للبضاعة التي تمت الإشارة إليها في اتفاقية بروكسل ويقصد بها كل ما هو قابل لأن يصيب البضاعة بالفساد أو الهلاك من سمة أو خاصية طبيعية لها، ففساد البضاعة أو تلفها الناتج بسبب طبيعتها الخاصة يحدث في كثير من البضائع، والناقل البحري دائما يحتج بسبب طبيعة الخاصة للبضاعة للإعفاء من المسؤولية.

¹ أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري اتفاقية هامبرغ 1978 مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون فرع المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2009، ص109.

² علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1978، ص230.

المبحث الثاني: الجانب التطبيقي للمسؤولية الناشئة عن النقل البحري للبضائع الخطرة في ميناء بجاية.

ازدادت عمليات النقل البحري للبضائع الخطرة وارتفع معدل تداولها بالموانئ خلال السنوات الأخيرة بسبب التوسع في الصناعات الكيماوية مثل الأسمدة والمواد المصنعة من البلاستيك وأيضا المواد الملتهبة، مما أدى إلى زيادة السفن الناقلة لهذا النوع من البضائع ونظرا لخطورة هذه المواد وما قد ينجم عنها من أضرار نتيجة أي تقصير في اتخاذ ما يلزم من إجراءات أثناء تداولها ثم تنظيم وتوحيد الأحكام المنظمة للمسؤولية الناشئة عن نقلها.

المطلب الأول: نظرة عامة على ميناء بجاية.

للإحاطة بميناء بجاية سنتطرق إلى تعريفه ثم نطاقه الجغرافي وأحواضه والهيكل الأساسية داخله إضافة إلى أهم الوظائف التي يشغلها الميناء.

الفرع الأول: تقديم ميناء بجاية.

يعد ميناء بجاية من أشهر موانئ البحر المتوسط ، فهو ذات موقع متميز بالنسبة للحوض الغربي للبحر المتوسط و يعتبر ميناء مفتوح على البحر و متصل بالبر، ترسو به السفن من جميع الجهات.

أولا: تعريف ميناء بجاية.

هو ميناء جزائري يقع في مدينة بجاية في منطقة القبائل ويخصص الميناء للتجارة الدولية والهيدروكربونات وبأني في المرتبة الثانية في الجزائر من حيث النشاط التجاري، يستقبل السفن من كل الموانئ العالمية سواء تعلق الأمر بنقل البضائع السليمة أو البضائع الخطرة، ويكمن جوهر معاملته في موقعه الإستراتيجي الذي سهل عملية تنشيط التجارة الدولية.¹

1 مجلة الإجتهد للدراسات القانونية و الاقتصادية، واقع وتحديات القدرات اللوجيستية في الجزائر، دراسة حالة ميناء بجاية خلال الفترة 2012-2017، المجلد 08، العدد 01، السنة 2019، ص 603.

ثانيا-النطاق الجغرافي.

يقع ميناء بجاية على خط عرض شمالي 24 45 36 وخط طول شرقي 05 05 50 موقعها في قلب غرب البحر الأبيض المتوسط ووسط الساحل الجزائري يعتبر ميزة اقتصادية وموقع استراتيجي على الطرق البحرية¹، كما أن المناطق النائية المتصلة مباشرة بميناء بجاية تمتد على مسافة 250 كلم والتي يزيد عدد سكانها على 12 مليون نسمة، وهي المنطقة الأكثر كثافة فيما يتعلق بفروع النشاطات الاقتصادية منها الصناعية والتجارية وكذلك العديد من المشاريع الوطنية الكبرى منها ما هي في طريق الإنجاز وبعضها تدخل في إطار المخطط الوطني الشامل للتنمية وهذه المناطق النائية مجزأة إلى 3 مناطق رئيسية هي: منطقة الجزائر العاصمة، منطقة المرتفعات ومنطقة الصومام.

الفرع الثاني: أجزاء ميناء بجاية.

يتكون ميناء بجاية من ثلاثة أحواض:

أولاً-حوض أفانت بورت: تبلغ مساحته 75 هكتارا وتتراوح أعماقه بين 10,5م و13,5م فإن الميناء الخارجي مخصص للتعامل مع ناقلات النفط.

ثانيا-ميناء باسين دوفيو: تبلغ مساحته 25 هكتارا وتتراوح أعماق رصيفه بين 8 و9 م².

ثالثاً-حوض الميناء الخلفي: تبلغ مساحته 55 هكتارا وتتراوح أعماقه بين 10,5م و12م.

حيث أن كل حوض من هذه الأحواض مخصص للتعامل مع صنف محدد من ناقلات المواد، فميناء بجاية رغم إحتوائه على هذه الأحواض يبقى صغيرا مقارنة بميناء جن جن الواقع في ولاية جيجل.

¹مجلة الإجتهد للدراسات القانونية و الاقتصادية، مرجع سابق، ص612.

²معلومات من الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء بجاية: <http://www.port.de.bejaia.dz/index.php/fr/>.

الفرع الثالث: الهياكل الأساسية للميناء.

تبلغ مساحة ميناء بجاية 79 هكتارا تبلغ مساحة التخزين ووضع البضائع 422000 متر مربع منها 17500 متر مربع مغطاة، يحتوي على ما يقرب من 3235 متر طولي من الأرصفة مقسم بين 16 رصيفا لسفن البضائع العامة و3 مرسى لناقلات النفط و2 رصيف RO/RO و1 رصيفا للغاز والملحق رقم -02- يبين مخطط ميناء بجاية بالتفصيل¹.

الفرع الرابع: وظائف الميناء.

أهم الوظائف على مستوى ميناء بجاية تتمثل في:

أولا: المناولة.

تشمل مناولة البضائع عمليات شحن البضائع ورسوها وفكها وتفريغها، يقوم بعملية مناولة البضائع عمال تلقوا تكويننا ودراسة معمقة في هذا المجال، وعملية مناولة البضائع هي عملية تجرى ليلا ونهارا وتكون مقسمة على فترتين: من الساعة السادسة صباحا إلى الساعة السابعة مساء مع فترة ثلاثة من الساعة السابعة إلى الواحدة ليلا وفي حالات استثنائية يمكن أن تمتد هذه الفترة إلى الساعة صباحا².

ثانيا: الشحن والتفريغ.

يتم ذلك من خلال استقبال البضائع ونقلها إلى أماكن تخزينها مصون أو حفظ تلك البضائع في مستودع آمن وتسليمها للزبائن كما يتم توجيه السفن عن طريق توفير مرشد يساعد أو يوجه قبطان السفينة في حركتي الدخول والخروج، أما فيما يخص عملية الإرساء فيتمثل في ربط السفينة وتثبيتها إلى الرصيف عند وصولها إليه من أجل تأمينها وتتم هذه العملية بواسطة حبل خاص بالسفينة³.

¹ أنظر: الملحق رقم -02-، ص55.

² مجلة الإجتهد للدراسات القانونية و الاقتصادية، مرجع سابق، ص613.

³ مرجع نفسه، ص614.

الميناء يضع تحت تصرف الزبائن أرصفة للرسو حسب الخصائص التقنية للسفينة المستقبلية، فميناء بجاية يتعامل مع مختلف الخطوط العالمية¹ كدولة ألمانيا، النرويج، فرنسا، إيطاليا، وغيرها من الدول الأوروبية.

المطلب الثاني: طريقة التعامل مع البضائع الخطرة في ميناء بجاية.

البضائع المسماة خطرة DG رغم ما تمثله من خطورة كثيرا ما تستخدم في العديد من الصناعات حول العالم مثل إنتاج الحبر والطلاء والمكونات الكيميائية.

بالنظر إلى زيادة عدد الصناعات تستورد الجزائر كميات أكثر فأكثر من البضائع من خلال وسيط ميناء² بجاية هذا النوع من البضاعة يتطلب مرافق متخصصة بدقة مطلوبة من قبل المعايير الدولية، بهدف تقليل مخاطر الحرائق التي قد تحدث بسببها.

الفرع الأول: استقبال البضائع الخطرة في ميناء بجاية.

عند استقبال البضائع الخطرة يجب أولاً أن تكون الحاويات والبضائع التي بداخلها تحمل ملصقات خاصة³ تبين أنها خطرة وتقلصها عن بقية البضائع الأخرى، ففي حالة عدم وجود علامة (ملصق) على البضاعة الخطرة ميناء بجاية لا يستقبل البضاعة إطلاقاً، وأهم إجراء في عملية استقبال البضائع الخطرة هو الخطاب⁴ الذي يقدمه العميل إلى مؤسسة ميناء بجاية والذي يتضمن تعهد بنقل المنتجات الكيميائية والخطرة.

¹ أنظر: الملحق رقم -03-، ص56.

² معلومات من الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء بجاية: <http://www.port de bejaia.dz/index.php/fr/>، تاريخ الإطلاع: يوم الثلاثاء 12 أبريل 2022 على الساعة 09.00 صباحاً.

³ أنظر: الملحق رقم -04-، ص57.

⁴ أنظر: الملحق رقم -05-، ص58.

الفرع الثاني: تخزين البضائع الخطرة.

عند وصول البضاعة إلى ميناء بجاية يقوم العميل بتقديم إعلان البضائع الخطرة¹ Déclaration MD، ويقابل هذا الإعلان تصريح دخول للبضائع الخطرة² من طرف ميناء بجاية من أجل تخزينها في CTMD الذي يعتبر وسيط شركة ميناء بجاية.

تبلغ المساحة الإجمالية لـ CTMD 7000 متر مربع منها أكثر من 3000 متر مربع تشغلها ستة حظائر مجهزة بأجهزة إنذار وأجهزة للكشف عن الدخان أو الحرائق الكتلة الكهرباء وسائل الاتصال، وسائل التدخل في حالة الخطر وغرف التفتيش والمزاريب لاستعادة المنتج في حالة الانسكاب و 3500 متر مربع من الأرض المسطحة حيث يتم تنفيذ مشروع صب الخرسانة، لكن للبضائع في الطرود (سائبة، براميل، منصات نقالة) حتى لو زادت في الكمية، فإنها تنخفض كنسبة مئوية لصالح الحاوية.

عند دخول الحاويات التي تجاوز في بعض الأحيان السعة بشكل كبير من حيث المساحة والوسائل المختلفة لـ CTMD قامت المؤسسة ميناء بجاية بتخصيص سعة التخزين وإشباع توصيات جدول فصل³ البضائع الخطرة والتي تتم على النحو التالي⁴:

- الرمز النقطي X = "التخزين ممكن"، يعني أنه لا توجد مساحة مطلوبة.

- العدد 1 = "بعيدا عن"، يعني فصل البضائع لكي لا تتفاعل مع بعضها البعض. هذه المسافة 3 أمتار عموديا وأفقيا.

- العدد 2 = "مفصول من"، يعني ترك 6 أمتار أفقيا.

- العدد 3 = يجب أن تكون مفصولة بـ 12 متر.

- العدد 4 = "مفصولة طوليا بمقصورة" أي 24 مترا كحد أدنى.

¹ أنظر: الملحق رقم -06- ص 59.

² أنظر : الملحق رقم -07- ص 60.

³ أنظر: الملحق رقم -08- ص 61.

⁴ إحصائيات من الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء بجاية: <http://www.port de bejaia.dz/index.php/fr/>، تاريخ الإطلاع :

يوم الثلاثاء 12 أبريل 2022 على الساعة 11.00 صباحا.

من أبرز العراقيل التي تواجه عملية تخزين البضائع الخطرة في مركز CTMD زيادة معدل دخول الحاوية على معدل الخروج وبالتالي تراكم في المركز، وفي هذه الحالة نقوم بالتخزين حتى خارج المركز وهذا شيء خطير للغاية يمكن أن يؤدي إلى حوادث خطيرة مع العلم أن CTMD موجود¹ في وسط ساحة الخشب، فهناك فئات مصرح بها للتخزين² في مركز عبور البضائع الخطرة CTMD هي: السوائل القابلة والمواد الصلبة سريعة الاشتعال والمواد عرضة للاشتعال التلقائي والمواد التي تتبع منها غازات قابلة للاشتغال عند ملامستها وأيضا المواد المؤكسدة والسامة والآكلة أو أشياء خطيرة أخرى.

كما أن هناك مواد ينطبق عليها الهبوط "تحت المعالجة" والإخلاء الفوري من الميناء وتتمثل في: المواد المتفجرة والغازات المضغوطة أو المذابة تحت الضغط والأكاسيد الفوقية العضوية والمواد المعدية والمشعة، ويوجد استثناء لهذا الإجراء (الإخلاء الفوري) حيث يجوز لمدير مكتب رئيس المرفأ منح الإذن بعد دراسة السلامة للتخزين المؤقت (48 ساعة) بالنسبة للغازات المضغوطة أو المذابة تحت الضغط.

المطلب الثالث: الإجراءات المتبعة في حالة وقوع حادث بسبب البضائع الخطرة.

المعروف في هذا النوع من البضائع أنه في حالة تعرضها لأي ظرف كتسربها أو إشتعالها فنسبة حدوث كارثة تمدد الإنسان والبيئة البحرية كبيرة جدا وبالتالي فهناك جملة من التعليمات واجب إتباعها للحد من ضررها.

الفرع الأول: مثال عن الحادثة الواقعة في ميناء بجاية.

يوم الخميس 16 جانفي 2020 توزعت مادة الحبر في مركز CTMD، وكانت الكمية المتسربة كبيرة وهذا بسبب سقوط عبوة من الحجم الكبير التي تحتوي عليه، فلولا تفتن العمال وقيامهم بإيقاف التسرب وإبعاد كل مصادر الاشتعال كالمصابيح الكهربائية واللهب لحدثت

¹ أنظر: الملحق رقم -09-، ص 62.

² أنظر: الملحق رقم -10-، ص 63.

كارثة¹، أما بالنسبة لنقل البضائع الخطرة في عرض البحر لم تتعرض إلى حد الآن إلى أي حوادث أو كوارث بسبب نقل هذا النوع من البضائع، وهذا يعود للصرامة المتبعة من قبل مؤسسة ميناء بجاية لتجنب أي أخطار و أضرار جانبية تنتج عن عملية نقلها ، ويتم ذلك بوضع نظام تدريبي للمتعاملين من أجل معرفة الطرق الصحيحة لإنجاح هذه العملية في ظروف أمنة و سليمة.

الفرع الثاني: التدابير الوقائية والأمنية لمواجهة أضرار البضائع الخطرة.

هناك تعليمات يجب إتباعها سواء كان ذلك في حالة سيلان البضاعة الخطرة أو اشتعالها².

أولاً: الإجراءات المتبعة في حالة سيلان البضاعة³.

تتمثل مجمل هذه التعليمات في:

-ارتداء ملابس واقية مناسبة وجهاز تنفس مستقل.

-تجنب جميع مصادر الاشتعال.

-إيقاف التسريب إن أمكن.

-غسل الملابس المتسخة بالماء ثم إزالتها.

هنا يميز بين حالتين:

أ-التسرب على قطعة الأرض: عند انسكاب وعاء صغير يجب الغسل بالكثير من الماء ورمي

ماء الغسيل في البحر، أما في حالة انسكاب وعاء ضخم يجب المحافظة على الممر والغسل

بكمية كبيرة من الماء و إلقاء ماء الغسيل في البحر والابتعاد عن النفايات السائلة.

¹معلومات من الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء بجاية: <http://www.port de bejaia.dz/index.php/fr/>.

² معلومات من الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء بجاية: <http://www.port de bejaia.dz/index.php/fr/> ، تاريخ الإطلاع: يوم الخميس 5 ماي 2022 على الساعة 22.00 مساءً.

³ أنظر: الملحق رقم -11-، ص64.

ب- التسرب في حظائر الطرود: عند انسكاب وعاء صغير يجب غلق جميع مصادر الاشتعال المحتملة في الفضاء وتوفير تهوية كافية أما في حالة انسكاب وعاء ضخم يجب المحافظة على الممر عكس اتجاه الريح وحماية أماكن الإقامة من الأبخرة المسببة للتآكل أو السامة عن طريق الرش برذاذ الماء لصد الأبخرة يجب توخي الحذر بشكل خاص لمنع الأبخرة السامة من دخول المناطق المشغولة من السفينة، مثل أماكن الإقامة وغرف المحركات وأماكن العمل والقيام بتهوية المكان جيدا.

ثانيا: الإجراءات المتبعة في حالة اشتعال البضاعة¹.

يتمثل مجمل هذه التعليمات في:

-المحافظة على تبريد الخزانات بكمية كبيرة من الماء.

-محاربة النيران من بعيد والابتعاد قدر الإمكان.

-رش الماء بأكبر عدد ممكن من الرماح.

-تتعرض البضائع للحريق، إذا أمكن بإزالة العبوات الموجودة على ظهر السفينة والتي من المحتمل أن تتعرض لخطر النيران.

لهذا من الواجب على العمال في مجال البضائع الخطرة ونقلها إتباع تعليمات السلامة²

الخاصة بهذا النوع من البضائع والموضحة في الملحق رقم 13.

فالجهاز الأكثر استخداما لتأمين الحاويات في مركز عبور البضائع الخطرة CTMD هو

.Streacker

¹ أنظر: الملحق رقم -12-، ص 65.

² أنظر: الملحق رقم -13-، ص 66.

في خاتمة هذا الفصل، نستنتج أن مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة من الدراسات الجديدة، لأن أغلب الدراسات التي تناولت مسؤولية الناقل البحري للبضائع عموماً، تناولته بناء على العلاقة العقدية التي تربط شاحن البضائع مع الناقل البحري فأخلال الشاحن بالتزاماته اتجاه البضائع الخطرة ينتج عنه إخلال الناقل البحري بالتزاماته في نقل البضائع الخطرة.

وميناء بجاية كان من ضمن الموانئ التي تضمنت مجال النقل البحري للبضائع الخطرة فقد خصصت مركز خاص بتخزينها وتعبئتها (مركز عبور البضائع الخطرة CTMD) وتبنت قواعد أساسية لتنظيم عملية نقلها في ظروف سليمة وآمنة.

الخاتمة

في ختام الدراسة توصلنا إلى أن نقل البضائع الخطرة في الآونة الأخيرة إزداد وبالخصوص عن طريق البحر وهذا ما دفع معظم الدول إلى التسارع من أجل تنظيم عملية نقلها، ومن خلال الغوص في تفاصيل هذه العناصر توصلنا إلى مجموعة من النتائج والتوصيات نذكرها فيما يلي:

أولاً: النتائج.

1- النقل البحري يعتبر شريان الحياة الاقتصادية وعصب حركة تداول السلع المختلفة، وخاصة البضائع الخطرة بمختلف أنواعها، والتي ازدادت حركتها في الآونة الأخيرة وارتفع معدل تداولها بالموانئ، فهذه الأعداد الهائلة للسفن التي تنقل المواد الخطيرة التي تجوب عرض البحر تعتبر الملوث الرئيسي والأخطر للبيئة البحرية.

2- البضائع الخطرة تعتبر سلاح ذو حدين الأمر الذي أدى بالدول المنتجة لها بالبحث عن اتفاق من أجل تحديد وتنظيم طرق تداولها فعلى سبيل المثال ميناء بجاية نظم عملية نقل البضائع الخطرة من خلال وضع برنامج إجرائي من أجل نقل البضائع في ظروف أمنية سليمة.

3- تعدد أنواع البضائع الخطرة صعب مهمة وضع تعريف دقيق وشامل لها، حيث أن القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة أحصى أكثر من 1000 مادة خطيرة.

4- إخلال الشاحن بالتزاماته اتجاه البضائع الخطرة يواجهه إخلال الناقل بالتزاماته في نقل البضائع الخطرة والتسبب في أضرار كبيرة، فالاتفاقيات الدولية ركزت بصورة أكبر على مسؤولية الناقل ويقابله حرص الشاحن بإعلام الناقل ووضع الملصقات على البضائع لتدل على خطورتها.

5- النصوص القانونية أكدت أنه إذا ما تبين للناقل البحري أن البضاعة الخطرة أصبحت تشكل خطر على السفينة أو الأشخاص فيإمكانه إنزالها أو إتلافها لتصبح غير ضارة دون أن تترتب أية مسؤولية عليه.

6- الإعلام بالطبيعة الخطرة للبضاعة هو النقطة الرئيسية لنقل ناجح للبضاعة الخطرة.

7- يخضع نقل البضائع الخطرة لقواعد محددة وفقاً لنظام كل صنف فهذا التصنيف يسمح بضبط قواعد التعبئة والتغليف والرص والشحن.

ثانيا: الإقتراحات.

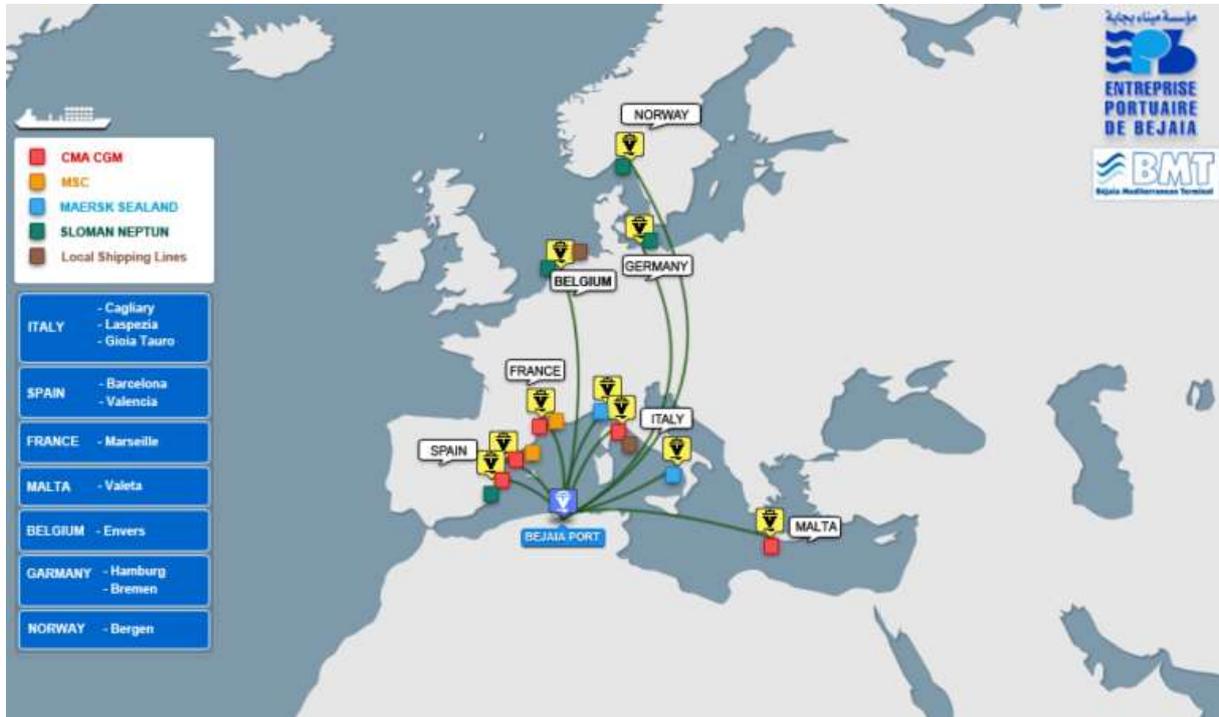
- 1- إلزامية سن قوانين لحماية البيئة البحرية من الاعتداءات التي يمكن أن تقع عليها من جراء نقل هذه البضائع الخطرة.
- 2- من الأحسن على التشريعات الداخلية والتشريع الجزائري توحيد الأحكام الخاصة بنقل البضائع الخطرة بحرا بصورة واضحة عن طريق وضع تشريع خاص يتضمن مواد تحمل مختلف الواجبات المتعلقة بنقل البضائع الخطرة.
- 3- لقد تم حصر البضائع الخطرة في مجموعة من الأصناف فقط وهذا أمر لا يستوعب فالبضائع الخطرة في تزايد مستمر مزامنة مع التطور الراهن.
- 4- لابد من وضع نظام تدريبي مشدد للمتعاملين مع البضائع الخطرة والحرص على تتبعهم التطور الحاصل في إنتاج هذه البضائع ولتحقيق نتائج أفضل للتعامل مع الخطر المترتب عنها.

الملاحق

الملحق رقم 01: الأصناف التسعة للبضائع الخطرة



الملحق رقم 03: الخطوط الملاحية الأوروبية التي تربط ميناء بجاية



الملحق رقم 04: ملصقات البضائع الخطرة

PRODUITS CHIMIQUES

Les 9 pictogrammes de danger

Dangers physiques

Dangers pour la santé

Dangers pour l'environnement

J'EXPLOSE

Je peux exploser, suivant le cas, au contact d'une flamme, d'une étincelle, d'électricité statique, spontanément au contact de l'eau, au contact de l'air, de la chaleur, d'un choc, de trépidations...



JE FLAMBE

Je peux s'enflammer, suivant le cas, au contact d'une flamme, d'une étincelle, d'électricité statique, sous l'effet de la chaleur, de trépidations, spontanément au contact de l'eau, au contact de l'air, de la chaleur, d'un choc, de trépidations...



JE FAIS FLAMBER

Je peux provoquer ou aggraver un incendie, ou même provoquer une explosion en présence de produits inflammables.



JE SUIS SOUS PRESSION

Je peux exploser sous l'effet de la chaleur (gaz comprimés, gaz liquéfiés, gaz dissous), je peux cracker des bulles, ou émettre de l'eau au froid (gaz liquéfiés réfrigérés).



JE RONGE

Je peux attaquer ou détruire les métaux, je ronge le peau, les yeux, les yeux en cas de contact ou de projection.



JE TUE

Empoisonne rapidement, même à faible dose.



JE NUIS GRAVEMENT À LA SANTÉ

Je peux provoquer le cancer, je peux nuire à la fertilité ou au fœtus, je peux altérer le système immunitaire de certains organismes, je peux être irritatif en cas d'ingestion puis de pénétration dans les voies respiratoires, je peux provoquer des allergies respiratoires (asthme par exemple).



J'ALTÈRE LA SANTÉ OU LA COUCHE D'OZONE

Empoisonne à forte dose, irritatif, je nuise à plus de deux voies respiratoires, je peut provoquer des allergies cutanées (eczéma par exemple), je peut provoquer l'assomément ou le vertige, je détruit l'ozone dans la couche stratosphérique.



JE POLLUE

Je provoque des effets néfastes sur les organismes du milieu aquatique (poissons, crustacés, algues, autres plantes aquatiques)...



 Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles - Le but principal de l'INRS est de promouvoir la sécurité et la santé au travail.

56

الملحق رقم 05: خطاب تعهد بنقل المنتجات الكيماوية والخطرة

Transport Produit Chimique Et Dangereux Lettre d'Engagement

Numéro d'ordre réceptionnaire :

Raison sociale :

Adresse :

Nom de Personne a contacté :

Téléphone :

Nature du contrat :

Position tarifaire :

Nature du produit :

Classe :

Code U N :

IMDG :

Poids brute :

Poids net :

Nature de l'emballage :

Nombre de colis :

Nature de l'emballage :

Port d'embarquement :

Port de débarquement :

Coordonnées des fournisseurs :

ARTICLE 1 : Nous nous engageons à exiger de notre fournisseur chargeur de nous adresser un télex confirmant le chargement réel de nos présents produits avant la sortie du navire du port d'embarquement.

Toutefois, et sans engagement de sa part le consignataire nous confirmera le chargement effectif de nos produits.

ARTICLE 2 : Nous nous engageons à nous présenter et retirer notre marchandise (présent produit) sous palan après l'accostage du navire au port de débarquement en mettant tous les moyens nécessaires pour ne pas perturber les opérations.

ARTICLE 3 : En cas de non retrait suivant les conditions précisées a l'article 2 de la présente lettre d'engagement. Nous vous engageons a supporter intégralement les frais d'attente, d'immobilisation du navire, de transfert, d'entreposage et de tout autre dommage ou préjudice tel que le manque a gagner, Nous nous interdisons par ailleurs, toute réclamation en la matière .

ARTICLE 4 : En cas de défaillance répétée de notre part,se réserve le droit de suspendre tout chargement de ce genre de produits destinés à notre organisme.

LE RECEPTIONNAIRE

CONSIGNATAIRE

LA CAPITAINERIE

الملحق رقم 06: نموذج إعلان البضائع الخطرة

	Edition N° :01	Béjaïa Port Authority DECLARATION DE MARCHANDISES DANGEREUSES								
	DC.IMP.119	Permis d'admission N°:	Etabli le :							
1 - Demandeur : (Nom /Qualité /Société /Organisme) Adresse : Tél. :...../ Fax :.....		2 - Consignataire : (Nom /Qualité /Société /Organisme) Adresse : Tél. :...../ Fax :.....								
4 - Destinataire : (Nom /Qualité /Société /Organisme) Adresse : Tél. :...../ Fax :.....		3 - Transitaire : (Nom /Qualité /Société /Organisme) Adresse : Tél. :...../ Fax :.....								
5 - Nom du navire :.....Date prévue d'entrée au Port :...../...../..... Poste :N°.....										
6 – N° d'identification du (des) Conteneurs/ Véhicules :		7 – Type de Conteneurs : ____ 20' / ____ 40'	8 – Masse brute total (y compris tare en KG) :							
Renseignements complémentaires : Dans certains cas, des renseignements spéciaux / Certificats sont exigés, se reporter au Code IMDG, Introduction Générale § 9.7.1 / 9.7.2. (Réservé pour texte instructions ou autres renseignements)										
CETTE PARTIE DOIT ETRE REMPLIE AVEC PRECISION										
Matière ou objet ¹	Classe ²	N° ONU	Page code IMDG	Groupe d'emballage ³	Polluant Marins ⁴	Point d'éclair ⁵	Quantité ⁶ (en KG)	Etiquette de risque subsidiaire	N° Fiche de Sécurité ⁷	N° Table GSMU ⁷
¹ Désignation officielle de transport en lettre capitale (l' appellation industrielle/commerciale seule ne suffit pas). ² Le cas échéant, la division / classe de risque de l'OMI. ³ Indiquer le groupe et le type d'emballage. ⁴ Si la matière ou l'objet est un polluant marin, indiquer par la lettre : P, PP ou • (voir section 23 du Code IMDG). ⁵ Indiquer le point d'éclair minimal, si ≤ à 61°c cf. (en creuset fermé uniquement). ⁶ Indiquer la masse brute et nette totale (en KG). ⁷ Si nécessaire.								Quantité nette par emballage intérieur :		
DECLARATION : Nous Demandeur sus-désignés déclarons que le contenu de ce chargement est décrit ci-dessus de façon complète et exacte par les appellations techniques exactes (désignation officielles de transport) et qu'il est convenablement classé, emballé, marqué, muni d'étiquettes/d'étiquettes-placards et tous égards bien conditionné pour être transporté conformément aux réglementations internationales et nationales applicables. L'EPB, peut en cas de besoins, nous exigés tout certificat ou autorisation spéciale, lorsque la réglementation internationale ou nationale en fait mention.										
ENGAGEMENT : Nous, soussignés demandeur sus-désignés, nous nous engageons par la présente, à procéder à l'enlèvement des Marchandises Dangereuses susciter du Centre de Transit des Marchandises Dangereuses, dans un délai ne dépassant pas (08) huit jours à compter de la date d'entrée au CTMD.										
Visa du Transitaire de la marchandise.			Visa du Demandeur de la marchandise.			Visa du Consignataire du navire				

الملحق رقم 07: نموذج تصريح دخول البضائع الخطرة

 ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA	Edition N° :03		Béjaïa Port Authority PERMIS D'ADMISSION DE MARCHANDISES DANGEREUSES				
	DC.IMP.20	Permis d'admission N°:	Date	Heure :			
Navire : N ESCALE Provenance: CONSIGNATAIRE : E.T.A : TRANSITAIRE : Poste à quai N° : DEMANDEUR :							
N° D'identification Du (Des) Conteneurs/ Véhicule			Type De Conteneur X 20' / 40'		Masse brute total (y compris tare en KG) :		
Apres étude du dossier les produits dangereux suivant sont autorises a transiter par le CTMD dans un délai de 08 jours.							
/Matière ou objet ¹	Classe	N° ONU	N° Fiche Sécurité	Quantité (en KG)	Date d'entrée	Date d'enlèvement	Observations (réserves éventuelles)
							<u>TP</u>
IMPORTANT : 1. Le présent Permis d'Admission n'exclut pas la responsabilité du demandeur qui doit fournir en cas de besoins, tout complément d'informations sur les marchandises, pour que leur séjour au CTMD se déroule dans de meilleures conditions de sécurité. 2. Le demandeur s'engage à s'acquitter des frais de convoyage et de gardiennage inhérents au transit des marchandises dangereuses objets du présent permis d'admission, conformément au cahier des tarifs de l'EPB. 3. L'EPB peut à tout moment requérir les services d'un expert pour compléter les informations, aux frais du demandeur. 4. Si les délais d'enlèvement sont dépassés, l'EPB se réserve le droit de prendre toute mesure de sécurité, de conservations et d'inhibition jugée utile aux frais, risque et péril du demandeur.							
Lu et approuvé Le demandeur				Visa du Chef de Service Sécurité Terrestre			

الملحق رقم 08: جدول فصل المواد الخطرة

Tableau de séparation des matières

Le tableau ci-après indique les dispositions générales applicables à la séparation entre elles des diverses classes de marchandises dangereuses.

Les propriétés des matières ou objets pouvant varier considérablement au d'une même classe, il convient de convenir dans chaque cas liste des marchandises dangereuses pour s'informer des dispositions particulières visant la séparation des matières car, en cas de conflit, ces dispositions priment sur les dispositions générales.

Il convient également de tenir compte d'une étiquette de risque subsidiaire pour la séparation des matières.

Clase		1.1	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
		1.2 1.5	1.6															
Matières et objets explosibles	1.1 1.2 1.5	*	*	*	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	4	2	4	X
Matières et objets explosibles	1.3 1.6	*	*	*	4	2	2	4	3	3	4	4	4	2	4	2	2	X
Matières et objets explosibles	1.4	*	*	*	2	1	1	2	2	2	2	2	2	X	4	2	2	X
Gaz inflammables	2.1	4	4	2	X	X	X	2	1	2	X	2	2	X	4	2	1	X
Gaz non toxiques, ininflammables	2.2	2	2	1	X	X	X	1	X	1	X	X	1	X	2	1	X	X
Gaz toxiques	2.3	2	2	1	X	X	X	2	X	2	X	X	2	X	2	1	X	X
Liquides inflammables	3	4	4	2	2	1	2	X	X	2	1	2	2	X	3	2	X	X
Solides inflammables, y compris les matières auto réactives et les matières explosibles désensibilisées solides	4.1	4	3	2	1	X	X	X	X	1	X	1	2	X	3	2	1	X
Matières sujettes à l'inflammation spontanée	4.2	4	3	2	2	1	2	2	1	X	1	2	2	1	3	2	1	X
Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables	4.3	4	4	2	X	X	X	1	X	1	X	2	2	X	2	2	1	X
Matières comburantes (agents)	5.1	4	4	2	2	X	X	2	1	2	2	X	2	1	3	1	2	X
Peroxydes organiques	5.2	4	4	2	2	1	2	2	2	2	2	2	X	1	3	2	2	X
Matières toxiques	6.1	2	2	X	X	X	X	X	X	1	X	1	1	X	1	X	X	X
Matières infectieuses	6.2	4	4	4	4	2	2	3	3	3	2	3	3	1	X	3	3	X
Matières radioactives	7	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	X	3	X	2	X
Matières corrosives	8	4	2	2	1	X	X	X	1	1	1	2	2	X	3	2	X	X
Matières et objets dangereux divers	9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Les chiffres et les symboles correspondent aux expressions ci-après, qui sont définies dans le présent chapitre :

1 « Loin de »

2 « Séparé de »

3 « Séparé par un compartiment ou une cale complet de »

4 « Séparé longitudinalement par un compartiment ou une cale intermédiaire complet de »

X – Les dispositions relatives à la séparation des matières figurent, le cas échéant, dans la liste des marchandises dangereuses.

الملحق رقم 09: مخطط مركز عبور البضائع الخطرة

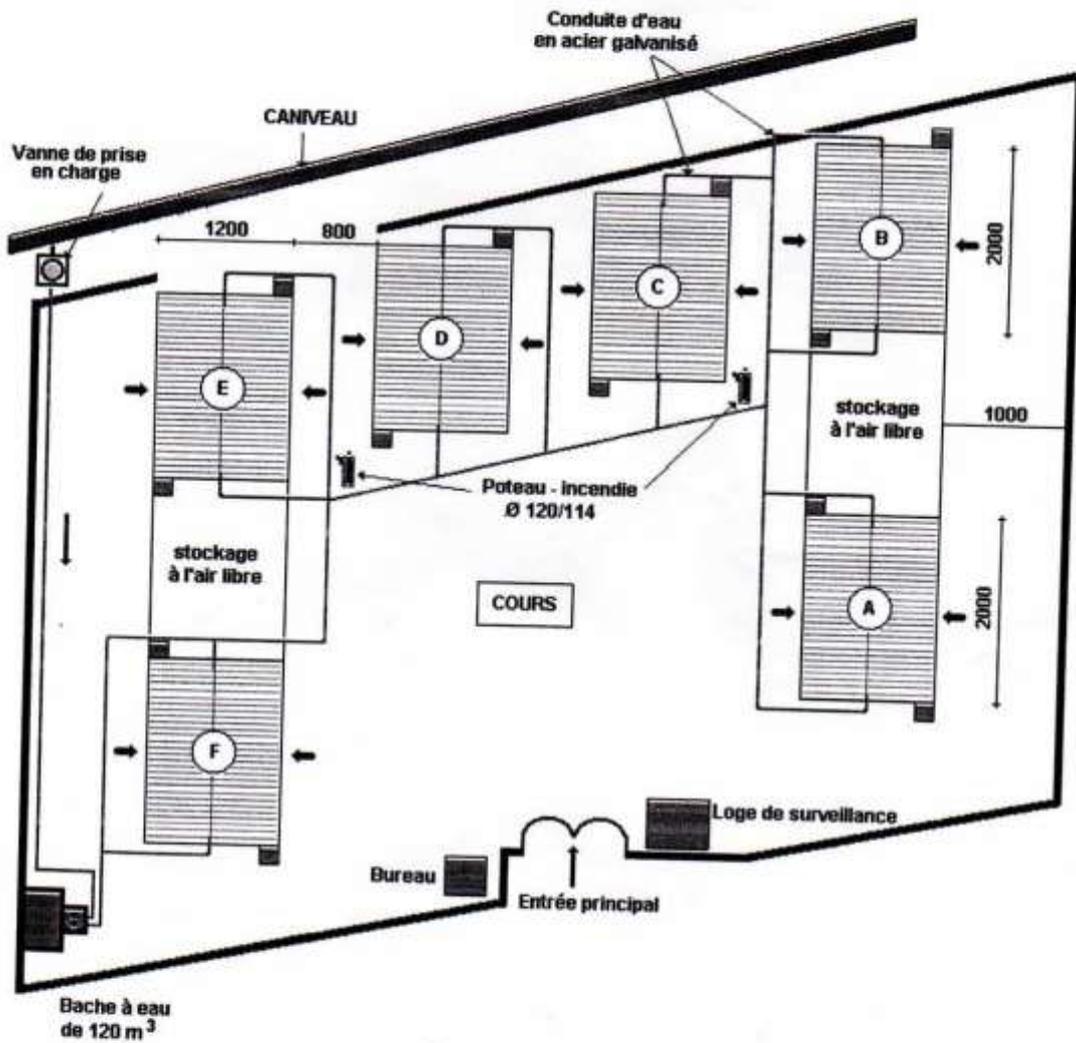


Figure 1: vue générale du parc à feu

الملحق رقم 10: الفئات المصرح والغير مصرح بها للتخزين في مركز عبور البضائع

الخطرة CTMD

**Direction Capitainerie
Département Police et Sécurité
Service des Marchandises Dangereuses**

Les classes autorisées au stockage au Centre de Transit des Marchandises Dangereuses (CTMD) sont :

- Classe 3 : Liquides inflammables.
- Classe 4.1 : Solides inflammables.
- Classe 4.2 : Matière sujettes à l'inflammation spontanée.
- Classe 4.3 : Matière qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables.
- Classe 5.1 : Matière comburantes.
- Classe 6.1 : Matière toxiques.
- Classe 8 : Matière corrosives.
- Classe 9 : Matière ou objets dangereux divers.

Le débarquement « sous-palan » et l'évacuation immédiate du port s'appliquant également aux marchandises dangereuses suivantes :

- Classe 1 : Matières ou objet explosifs.
- Classe 2 : Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression.
- Classe 5.2 : Peroxydes organiques.
- Classe 6.2 : Matières infectieuses.
- Classe 7 : Matières radioactives.

Par dérogation à la procédure, le directeur de la capitainerie, peut accorder une autorisation, après étude de faisabilité (sécurité), l'entreposage à titre temporaire (48) heures pour la classe 2.

Surfaces exploitable:

- Hangars : 240 M2 (chacun) x 06 = 1440m2
- Terre-plein : 480 m2
- Espaces libres = 1960m2
- Surface occupée par CTMD= 6610m2

الملحق رقم 11: الإجراءات المتبعة في حالة سيلان البضاعة الخطرة

REVISION : 02

DC.IMP.17

FICHE DÉVERSEMENT Delta

N° ONU 1210 / 3092 ; S – D

MATIÈRES LIQUIDES INFLAMMABLES

Observations générales		Porter des vêtements de protection appropriés et un appareil respiratoire autonome. Éviter toutes sources d'inflammation (par exemple, flammes nues, ampoules électriques non protégées, outils à main électriques, frottements). Arrêter la fuite, si possible. Éviter tout contact, même si l'on porte des vêtements de protection. Le déversement peut donner lieu à un dégagement de vapeurs inflammables. Les vêtements souillés doivent être lavés avec de l'eau puis retirés.
Déversement sur terre plein	Colis (petit déversement)	Laver avec de l'eau en quantités abondantes en jetant l'eau de lavage par-dessus bord. Ne pas diriger d'eau en jets pleins directement sur le déversement. Se tenir à l'écart des effluents. Nettoyer la zone à fond.
	conteneur (gros déversement)	Maintenir la passerelle et les locaux d'habitation contre le vent. Laver avec de l'eau en quantités abondantes en jetant l'eau de lavage par-dessus bord. Ne pas diriger d'eau en jets pleins directement sur le déversement. Se tenir à l'écart des effluents. Nettoyer la zone à fond.
Déversement dans les hangars	Colis (petit déversement)	Fermer toutes les sources possibles d'inflammation se trouvant dans l'espace. Aérer suffisamment. Ne pas pénétrer dans l'espace sans porter un appareil respiratoire autonome. Contrôler l'atmosphère avant d'entrer (toxicité et risque d'explosion). S'il n'est pas possible de contrôler l'atmosphère, ne pas entrer. Laisser les vapeurs s'évaporer, se tenir à l'écart. Bien aérer l'espace. Arroser d'eau pulvérisée l'effluent se trouvant dans la cale pour éviter que les vapeurs inflammables ne s'enflamment. Laver et rassembler au fond de la cale. Assécher et évacuer par-dessus bord.
	conteneur (gros déversement)	Maintenir la passerelle et les locaux d'habitation contre le vent. Protéger les locaux de l'équipage et d'habitation contre les vapeurs corrosives ou toxiques en arrosant d'eau pulvérisée pour repousser les vapeurs. Ne pas pénétrer dans l'espace. Se tenir à l'écart. Demander des AVIS d'experts par radio. Une fois que les experts ont évalué les risques, prendre les mesures qui s'imposent. Aérer suffisamment. Ne pas pénétrer dans l'espace sans porter un appareil respiratoire autonome. Contrôler l'atmosphère avant d'entrer (toxicité et risque d'explosion). S'il n'est pas possible de contrôler l'atmosphère, ne pas entrer. Laisser les vapeurs s'évaporer, se tenir à l'écart. Si un dispositif de ventilation est utilisé, on devrait veiller en particulier à empêcher les vapeurs ou fumées toxiques de pénétrer dans les zones occupées du navire, par exemple, locaux d'habitation, chambres des machines, locaux de travail. Bien aérer l'espace. Arroser d'eau pulvérisée l'effluent se trouvant dans l'espace pour éviter que les vapeurs inflammables ne s'enflamment. Laver et rassembler au fond de la cale. Arroser d'eau en quantités abondantes. Assécher et évacuer par-dessus bord.
Cas particuliers:		
Marque Polluant marin		Notifier l'incident conformément aux prescriptions de MARPOL relatives aux comptes rendus.

الملحق رقم 12: الإجراءات المتبعة في حالة اشتعال البضاعة الخطرة

REVISION : 02

DC.IMP.17

FICHE INCENDIE Echo :

N° ONU 1210/3092

F - E

LIQUIDES INFLAMMABLES QUI NE RÉAGISSENT PAS AU CONTACT DE L'EAU

Observations générales		Les cargaisons contenues dans des citernes qui sont exposées à la chaleur risquent d'exploser soudainement en cas d'incendie ou après un incendie du fait d'une <i>explosion de vapeurs en expansion au-dessus d'un liquide en ébullition</i> (BLEVE). Maintenir les citernes refroidies avec de l'eau en quantités abondantes. Combattre l'incendie en se tenant à l'abri, d'aussi loin que possible. Arrêter la fuite ou fermer la soupape si possible. Les flammes peuvent être invisibles.
Cargaison en feu sur terre plein	Colis	Arroser d'eau pulvérisée avec le plus de lances possible.
	conteneur	Refroidir les engins de transport en train de brûler et les cargaisons adjacentes exposées à l'incendie avec de l'eau en quantités abondantes.
Cargaison en feu dans les hangars		Arrêter toute ventilation et fermer les écoutilles. Utiliser le dispositif fixe d'extinction de l'incendie de l'espace à cargaison. En l'absence d'un tel dispositif, arroser d'eau pulvérisée en quantités abondantes.
Cargaison exposée au feu		Si possible, enlever ou jeter à la mer les colis susceptibles d'être menacés par l'incendie. Sinon, maintenir les colis refroidis pendant plusieurs heures avec de l'eau.

Dossier N° 22297/ 22

Date : le 19 /05 / 2022

Visa

الملحق رقم 13: تعليمات السلامة للبضائع الخطرة

	Edition N° :00		Béjaïa Port Autority			
	DC.IMP.18		CONSIGNES DE SECURITE POUR MARCHANDISES DANGEREUSES			
NOM DU NAVIRE :			Poste N° : NQ		Date prévue d'entrée :	
Matière ou objet	Classe	N°ONU	Emballage			
			Type	Nb		
INSTRUCTIONS SPECIALES : 7 - Ne pas utiliser de l'eau en jet plein. - Eviter toutes sources de chaleurs. ② EQUIPEMENT DE SECURITE A PREVOIR : - Gants et Bottes de protection. - Jet diffuseur - L'appareil respiratoire autonome.						
CONSIGNES D'URGENCE : ③						
—					☠	
— ++					☠	
+Porter les Gants. les Bottes de protection et l'appareil respiratoire autonome					☠☠	
MESURES D'URGENCE : ④						
Utiliser beaucoup d'eau en jet diffusé d'aussi loin que possible					☠	
Collecter si possible la matière déversée avec du sable et disposer dans un lieu sûr.					☠	
—					☠☠	
☠ : En cas d'incendie ☠ : En cas de déversement ☠☠ En cas d'incendie ou de déversement						
EMPLOIS DES AGENTS EXTINCTEURS : ⑤						
Types Agents	EAU		MOUSSE		CO2	PRODUITS SEC
Utiliser	Jet diffusée <input checked="" type="checkbox"/>	Jet plein	Synthétique	Normale		BC <input checked="" type="checkbox"/>
Visa du Chef de Service Sécurité Terrestre.					Date : Dossier d'admission N° :	

قائمة المراجع

I - المراجع باللغة العربية

أولاً - القرآن الكريم

ثانياً - الكتب

1. إبراهيم هشام، قانون النقل البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2017
2. أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والإتفاقيات والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، مصر، د ت ن.
3. أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998
4. إسماعيل بن حامد الجوهري، الصحاح تاج اللغة وصحاح العربية، دار الحديث، القاهرة، 1430هـ_2009م.
5. جلال وفاء محمدين، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1994.
6. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1998.
7. صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، 2000.
8. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011.
9. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول، المجموعة الثانية، نظرية الإلتزام بوجه عام، مصادر الإلتزام، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1998.

10. عبد السلام منصور الشيوبي، الحماية الدولية من النفايات، دار النهضة العربية، مصر، 2011.
11. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، د ت ن.
12. العربي بلحاج، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، ج2، الواقعة القانونية، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الخامسة، الجزائر، 2008.
13. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1996.
14. علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1978.
15. غنام شريف، إلتزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام (2008) لنقل البضائع دوليا عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012.
16. لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحرية، الدار العلمية، عمان، الأردن، 2001.
17. محمد بن مكرم ابن منظور، لسان العرب، دار صادر للطباعة والنشر، بيروت، 1996.
18. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، عقد نقل البضائع بحرا، عقد نقل الأشخاص بحرا، دراسة تفصيلية، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، مصر، 2005.
19. مختار السويفي، أساسيات النقل البحري والتجارة الخارجية، دراسة تحليلية لعقود النقل البحري وعقود التجارة الخارجية، القاهرة، مصر، 1981.
20. مصطفى العوجي، القانون المدني، الجزء الثاني، المسؤولية المدنية، منشورات حلبي الحقوقية، الطبعة الثالثة، بيروت، لبنان، 2008.
21. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، د ت ن.

22. ناصيف إلياس، معاهدة بروكسل وتعديلاتها، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
23. هاني دوبدار، علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، د ن.
24. هدى حامد قشقوش، التلوث بالإشعاع النووي في نطاق القانون الجنائي، دار النهضة العربية، 1997.
25. وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، مؤسسة الحديثة للكتاب، الطبعة الأولى، طرابلس، لبنان، 2011.

ثالثا- الرسائل الجامعية

أ- أطروحات الدكتوراه

1. صفية علاوي، ظاهرة التلوث البيئي في الجزائر وأليات الحد منها، دراسة حالة قطاع المحروقات بشركة سوناطراك حاسي الرمل، رسالة دكتوراه، علوم إقتصادية، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة عمار ثليجي، الأغواط، 2014.
2. نجوى ريان إسماعيل، المسؤولية الدولية عن أضرار السفن النووية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الزقازيق، مصر، 2000.
3. نعمات محمد صفوت، فعالية الحماية الدولية من أضرار الإستخدامات السلمية للطاقة النووية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، 2009.

ب- مذكرات الماجستير

1. أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري وإتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2009.

2. عصماني مختار، دور الجباية البترولية في تحقيق النمو الإقتصادي المستدام في الجزائر من خلال البرامج التنموية (2001_2014)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، كلية العلوم الإقتصادية وعلوم التسيير، جامعة سطيف 1 ، الجزائر، 2014.
3. نصيرة بوحدي، إلتزام الناقل البحري بتسليم البضائع في الموانئ الجزائرية، رسالة ماجستير، فرع العقود والمسؤولية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، بن عكنون، الجزائر، 2008.

ج- مذكرات الماستر

1. أفوجيل ليدية، حماية البيئة البحرية في مختلف مصادر التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، فرع القانون العام، تخصص قانون البيئة، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014/2015.
2. بن حنيش سهام، حادثة التسرب النفطي في خليج المكسيك، مذكرة ماستر في العلوم الإقتصادية، جامعة ورقلة، 2010_2011.

رابعاً- المقالات

1. بوعلام خليل، حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، القوة القاهرة في القانون البحري ومعاهدة بروكسل، لسنة 1924، المجلة القضائية، العدد الأول، الجزائر، 2003
2. نادر محمد إبراهيم، الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والإقتصادية، العدد الثاني، كلية الحقوق، الإسكندرية، 2002.

خامسا- النصوص القانونية

أ- المعاهدات الدولية

1. الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية في البحار سولاس.
2. المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة - إتفاقية لندن المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن السفن، المعتمدة في مؤتمر الدولي من قبل المنظمة البحرية الدولية 1973-1978، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 88-108 المؤرخ في 31 ماي 1988، ج ر، عدد22، صادر في 01 جويلية 1988
3. إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورغ 1978)، لم تصادق عليها الجزائر.

ب- الوثائق الدولية

1. النظام المنسق عالميا لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها (ن م ع)، الصادر عن الأمم المتحدة، الطبعة المنقحة الرابعة، نيويورك و جنيف، 2011.
2. الائحة التنظيمية "توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة"، الصادرة عن الأمم المتحدة، الطبعة المنقحة السابعة عشر، نيويورك و جنيف، 2011.
3. النظام المنسق عالميا لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها (ن م ع)، الصادر عن الأمم المتحدة، الطبعة المنقحة السادسة، نيويورك و جنيف، 2015.
4. الائحة 1/1 من القانون الدولي للبضائع الخطرة السائبة IMSBC لسنة 2018.

ج- النصوص التشريعية

1. القانون الإتحادي رقم 26 لسنة 1981 المتضمن القانون التجاري البحري الإماراتي.

2. الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري، ج ر عدد 78 الصادرة في 30/09/1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/07 المؤرخ في 13 ماي 2007، الجريدة الرسمية العدد 31 الصادرة في 2007/05/13.

3. الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر عدد 29 لسنة 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998، الجريدة الرسمية العدد 47 الصادرة بتاريخ 27/06/1998

د- النصوص التنظيمية

1-المراسيم الرئاسية

- المرسوم الرئاسي رقم 118/05 الصادر في 11 أبريل 2005 ، يحدد قواعد معالجة المواد عن طريق التأيين ورقابتها وتجاريتها، الجريدة الرسمية عدد 27 المؤرخة في 13 أبريل 2005.

2-المراسيم التنفيذية

1. مرسوم تنفيذي رقم 01/02 مؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق ل 06 جانفي 2002 يحدد النظام العام لإستغلال الموانئ و أمنها، الجريدة الرسمية العدد 01.

2. مرسوم تنفيذي رقم 452/03 مؤرخ في 07 شوال 1424 الموافق ل 01 ديسمبر 2003، يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، الجريدة الرسمية العدد 75.

3. مرسوم تنفيذي رقم 327/08 مؤرخ في 02 شوال 1429 الموافق ل 21 أكتوبر 2008، يتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطرة سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر، الجريدة الرسمية العدد 361

4. مرسوم تنفيذي رقم 19 / 157 المؤرخ في 24 شعبان سنة 1440 الموافق 30 افريل سنة 2019، الذي يحدد قواعد و شروط نقل البضائع الخطرة بحرا و كذا مكوثها و عبورها عبر الموانئ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 32 الصادرة بتاريخ 15 ماي سنة 2019.

سادسا-المعاجم:

- أبي حسين أحمد بن فارس بن زكرياء، معجم مقاييس اللغة، تح: عبد السلام محمد هارون، المجلد 1، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، 1979م-1399هـ.

سابعا-المجلات

1. مجلة الإلتزامات والعقود، الجمهورية التونسية، منشورات المطبعة الرسمية، تونس، 2003.

2. مجلة الإجتهد للدراسات القانونية و الاقتصادية، واقع وتحديات القدرات اللوجيستية في الجزائر، دراسة حالة ميناء بجاية خلال الفترة 2012-2017، المجلد 08، العدد 01، السنة 2019

المواقع الإلكترونية

1. الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء بجاية:

<http://www.port de bejaia.dz/index.php/fr/>

2. <https://mafahem.com/>

3. <https://learnchemistry12.com/2019/1014-flammable-solid/html>

4. <https://ar.wikipedia.org>

II - المراجع باللغة الأجنبية :

1- المراجع باللغة الفرنسية:

-textes législatifs:

-Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations Contenant le Code civil français.

2- المراجع باللغة الإنجليزية:

-ouvrages généraux:

-Jan Albers, Responsibility and liability in the Context of trans boundary Movements , of Hazardous wastes by sea, Hambury Studies on Maritime Affairs, springer- verlag Berlin Haidelberg , 2015.

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

الصفحة	المحتويات
ا-ب-ت	مقدمة
الفصل الأول: ماهية البضائع الخطرة	
05	المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للبضائع الخطرة
05	المطلب الأول: تعريف البضائع الخطرة
05	الفرع الأول: التعريف اللغوي للبضائع الخطرة
06	الفرع الثاني: التعريف الاصطلاحي للبضائع الخطرة
07	الفرع الثالث: التعريف القانوني للبضائع الخطرة
10	المطلب الثاني: أسباب زيادة نقل البضائع الخطرة ومخاطر نقلها
11	الفرع الأول: أسباب زيادة نقل البضائع الخطرة
11	الفرع الثاني: مخاطر نقل البضائع الخطرة
14	المبحث الثاني: الإطار القانوني المنظم للنقل البحري للبضائع الخطرة
14	المطلب الأول: التقسيم القانوني للبضائع الخطرة
14	الفرع الأول: الأصناف العامة للبضائع الخطرة
18	الفرع الثاني: الأصناف الخاصة للبضائع الخطرة
20	المطلب الثاني: النظام القانوني للنقل البحري للبضائع الخطرة
20	الفرع الأول: الاتفاقية الخاصة بسلامة الأرواح البشرية بالبحر
21	الفرع الثاني: التقنين الدولي البحري للبضائع الخطرة
22	الفرع الثالث: اتفاقية ماريول "1973-1978"
22	الفرع الرابع: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982
22	الفرع الخامس: النظام المنسق عالميا لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها
23	الفرع السادس: القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة السائبة
الفصل الثاني: المسؤولية الناشئة عن النقل البحري للبضائع الخطرة	
26	المبحث الأول: الإطار النظري للمسؤولية الناشئة عن النقل البحري للبضائع الخطرة
26	المطلب الأول: الضوابط القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة
26	الفرع الأول: في مجال الأنواع العامة للبضائع الخطرة

فهرس المحتويات

27	الفرع الثاني: في مجال الأنواع الخاصة للبضائع الخطرة
30	المطلب الثاني: قيام مسؤولية الناقل والشاحن البحري الناشئة عن النقل البحري للبضائع الخطرة
30	الفرع الأول: التزامات الناقل البحري
35	الفرع الثاني: التزامات الشاحن البحري
36	الفرع الثالث: التزامات المرسل إليه
37	المطلب الثالث: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناشئة عن نقل البضائع الخطرة
38	الفرع الأول: الأسباب الخارجية (القوة القاهرة)
39	الفرع الثاني: الأسباب المرتبطة بالأشخاص والبضاعة
42	المبحث الثاني: الجانب التطبيقي للمسؤولية الناشئة عن النقل البحري للبضائع الخطرة في ميناء بجاية
42	المطلب الأول: نظرة عامة على ميناء بجاية
42	الفرع الأول: تقديم ميناء بجاية
43	الفرع الثاني: أجزاء ميناء بجاية
44	الفرع الثالث: الهياكل الأساسية للميناء
44	الفرع الرابع: وظائف الميناء
45	المطلب الثاني: طريقة التعامل مع البضائع الخطرة في ميناء بجاية
45	الفرع الأول: استقبال البضائع الخطرة
46	الفرع الثاني: تخزين البضائع الخطرة
47	المطلب الثالث: الإجراءات المتبعة في حالة وقوع حادث بسبب البضائع الخطرة
47	الفرع الأول: مثال عن الحادثة الواقعة في ميناء بجاية
48	الفرع الثاني: التدابير الوقائية والأمنية لمواجهة أضرار البضائع الخطرة
51	الخاتمة
53	الملاحق
66	المراجع
	الملخص

الملخص

كما هو معروف أن موضوع البضائع الخطرة يعد من الموضوعات المهمة في مجال النقل عموماً سواء كان في البر أو الجو أو البحر، إلا أنه في المجال البحري تزداد أهميته نظراً لعدة اعتبارات من أهمها أن معظم حمولات هذا النوع من البضائع التي تنقل عبر مختلف دول العالم تتم غالباً عن طريق أساطيل بحرية، ونظراً لخطورتها إما لكونها مواد ضارة وخطرة بحكم طبيعتها أو قد تصبح خطيرة عند نقلها فأي نقص أو تقصير في إتباع التدابير والاحتياطات اللازمة في عملية نقل البضائع الخطرة يؤدي إلى كوارث وأضرار سواء على الأشخاص أو على البيئة البحرية، لذلك اهتمت جل القوانين الدولية بهذه الأنواع من البضائع من خلال إصدار نظام قانوني خاص بتنظيم أحكام عملية النقل البحري للبضائع الخطرة والمسؤوليات المترتبة عنها.

Résumé

Comme on sait que la question des marchandises dangereuses est l'un des enjeux importants dans le domaine des transports en général, qu'ils soient terrestres, aériens ou maritimes, mais que dans le domaine maritime, elle prend de plus en plus d'importance en raison de plusieurs considérations, la dont le plus important est que la plupart des charges de ce type de marchandises qui sont transportées à travers différents pays du monde sont transportées souvent par des flottes maritimes, et en raison de leur danger, soit parce qu'elles sont des substances nocives et dangereuses par nature, soit ils peuvent devenir dangereux lorsqu'ils sont transportés. Tout manquement ou non-respect des mesures et précautions nécessaires dans le processus de transport de marchandises dangereuses entraîne des catastrophes et des dommages, que ce soit pour les personnes ou pour l'environnement marin. Les lois internationales pour ces types de marchandises à travers la délivrance d'un régime juridique spécial réglementant les dispositions du processus de transport maritime de marchandises dangereuses et les responsabilités qui en découlent.