

القواعد الخاصة بنقل البضائع الخطرة عن طريق البحر

Transportation Rules of Hazardous Goods by Sea

شيهاب عينونة *

جامعة وهران 2 محمد بن أحمد؛ الجزائر

تاريخ الاستلام: 2022/9/30 تاريخ القبول: 2023/7/28 تاريخ النشر: 2023/9/11

ملخص:

يشكل نقل البضائع الخطرة مصدر قلق متزايد للعالم البحري ، لذلك فمن الضروري إتباع بعض الأحكام فيما يتعلق بنقل البضائع الخطرة وإجراء تحديد دقيق لهذه البضائع من أجل تكييفها ولاسيما تلك المتعلقة بالتعبئة والتغليف والشحن بسبب خصائصها الفيزيائية والكيميائية فمنها المتفجرة، السامة، وأهم نتيجة توصلنا إليها هي ضرورة وضع قائمة تحدد البضائع الخطرة ومكان تواجدها بالسفينة وكذا تصنيف هذه البضائع إلى رتب حسب درجة خطورتها.

الكلمات المفتاحية: النقل؛ البضائع الخطرة؛ علامات؛ تصنيف؛ مسؤولية.

Abstract:

The transportation of hazardous goods is becoming an increasing concern in the maritime world. Therefore, it is essential to follow certain regulations related to the transportation of hazardous goods and to have a precise classification of these goods, especially concerning their packaging and shipping, due to their physical and chemical characteristics. These goods can include explosives and toxic substances. The most important outcome of this is the necessity to create a list that specifies hazardous goods, their location on the ship, and their classification based on their level of hazard.

Keywords: Transportation; Hazardous Goods; Labels; Classification; Responsibility.

* المؤلف المراسل.

مقدمة:

يعتبر النقل من أهم صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية ، وبعد نقل البضائع بصفة عامة عصب حركة تداول الثروات فمن الضروري نقل الأشياء من مكان إلى آخر حتى يتم إنجاز المبادلات بين أجزاء المعمورة ، إذ يعد نقل البضائع بحراً السبيل الرئيسي لتنفيذ المبادلات السلعية الدولية ، الأمر الذي يفسر الاهتمام التشريعي بتنظيم أحكامه وطنياً أو دولياً، الأمر الذي يفرض تنظيم أحكام عملية النقل البحري ومحاولة التوفيق بين تشجيع الاستثمارات في مجال التجارة البحرية ، وفي وجوب توفير الحماية للشاحنين.¹

فالعقد النقل البحري هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحراً بضاعة للشاحن لقاء أجر معلوم، وتختلف طبيعة هذه البضائع من واحدة لأخرى فمنها الصلبة والسائلة والخطيرة، وبخصوص موضوع بحثنا الرامي لدراسة نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر يجب تنظيم هذا النوع من النقل بقدر الإمكان لتفادي الحوادث التي تصيب الأشخاص أو الممتلكات أو تضر البيئة، وتفادي الأضرار التي تلحق بوسائل النقل المستخدمة أو بالبضائع الأخرى، فالهدف من ذلك هو جعل النقل ممكناً عن طريق إزالة المخاطر أو تقليلها إلى أدنى حد، وبالتالي فالمسألة تتعلق بالسلامة بقدر ما تتعلق بتسهيل النقل.²

فيشكل نقل البضائع الخطرة مصدر قلق متزايد للعالم البحري، فكل يوم يتم نقل آلاف الحاويات التي تحمل بضائع خطيرة على سفن الحاويات والعديد من هذه الأحمال تمثل خطراً محتملاً، لذلك فمن الضروري إجراء تحديد دقيق للبضائع المنقولة من أجل تكييفها ولاسيما تلك المتعلقة بالتعبئة والتغليف والتحميل والرص بسبب خصائصها الفيزيائية والكيميائية فمنها المتفجرة، السامة، والقابلة للاشتعال.³

¹ محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، (دار الجامعة الجديدة، طبعة 2003)، ص111.

² توصيات بشأن البضائع الخطرة، لائحة تنظيمية نموذجية، المجلد الأول، الطبعة المنقحة السابعة عشر(الأمم المتحدة، نيويورك-جنيف 2011)، صفحة 1.

³ Julie seguineau, le transport de marchandises dangereuses par porte-coneteneurs (master), publié, universite paul cezanne- aix- marseille, faulte de droit et sciences politiques aix- marseille, centre de droit maritime et des transports CDMT, 2007-2008, (www.CDMTdroit/memoireonline.com/année 2016) p 6,9.

ومنه تطرح الإشكالية التالية: هل توجد قواعد خاصة تنظم نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر وأحكام مسؤولية الأطراف سواء على الصعيد الدولي أو الوطني، وما هي الإجراءات الواجب اتخاذها للنقل السليم لهذه البضائع من أجل تفادي وقوع تلوث بالبيئة البحرية لما يعرفه هذا النقل من خطورة وكذا أهمية في المبادلات التجارية الدولية؟

فتتجسد الفرضيات التي سوف يتحقق فيها إن كانت معظم الحوادث البحرية التي تنطوي على بضائع خطيرة قد حدثت بسبب الفصل غير الصحيح أو عدم الفصل بين البضائع، أو بسبب البيان الكاذب أو الخاطئ للبضائع الخطرة أو عدم تصريح مسبقا بطبيعة هذه البضائع الخطرة أو أي سبب آخر.

فالهدف من هذا البحث هو توضيح جميع الأحكام المتعلقة بالبضائع الخطرة من أجل تأمين نقلها بحرا و السعي إلى توحيدها على الصعيد الدولي وتنظيمها في القوانين الوطنية إما بإقرار تطبيق نصوص المعاهدات الدولية أو بتجسيد أحكام خاصة بغية تفادي حصول أي ضرر خصوصا بالبيئة البحرية لما تعرفه طبيعة هذه البضائع من إحداث التلوث البحري الذي شهده العالم عبر مدار السنين.

ومن أجل الإجابة عن الإشكالية المطروحة اعتمدنا منهج التحليل واستقراء النصوص الدولية وكذا مواد القانون البحري الجزائري فتناولنا في المبحث الأول مفهوم البضائع الخطرة يتضمن فيه التعريف بهذه البضائع وطبيعتها في المطلب الأول، ومن ثم تصنيفها حسب نوعها إلى رتب وشعب مختلفة من متفجرات وغازات ومواد مؤكسدة وغيرها كما هو مبين في المطلب الثاني.

كما لا ينبغي إغفال النظام القانوني لنقل البضائع الخطرة عن طريق البحر لما يترتب من مسؤولية وعلى من تقع فكان هذا مضمون المبحث الثاني والذي قسمناه إلى مطلبين ففي المطلب الأول تناولنا الواجبات المفروضة في نقل البضائع الخطرة من وجوب التصريح بهذه البضائع وكذا كيفية رصها، أما المطلب الثاني تضمن نظام المسؤولية عند حدوث ضرر يتعلق بنقل البضائع الخطرة بحرا سواء تسببت بالأضرار للسفينة أو ببضائع أخرى مع إمكانية إنزالها أو رميها في البحر من قبل الناقل.

المبحث الأول: مفهوم البضائع الخطرة

تتسم البضائع الخطرة بطبيعتها الحساسة والمسببة لأضرار جسيمة للبيئة البحرية، فقد شهد العالم العديد من حالات التلوث الناتج عن نقل هذه البضائع، وتختلف خطورة البضائع من واحدة إلى أخرى، لدى يجدر بنا أولاً تعريف هذه البضائع ثم تصنيفها من أجل تمييز نوعية البضائع الخطرة حتى يتسنى لنا معرفة الإجراءات الواجب اتخاذها عند حدوث أي ضرر.

فالبضائع القابلة للالتهاب أو للانفجار لا تثير صعوبة في تحديد معناها، أما البضائع الخطرة فقد تكون خطرة بطبيعتها كحمض الكبريتيك، وقد تكون خطرة بسبب الظروف التي توجد فيها كمهربات أو مخدرات، قد تؤدي إلى إستيقاف السفينة.¹

المطلب الأول: تعريف البضائع الخطرة

المواد الخطرة والضارة هي أية مواد ولوازم وأدوات منقولة على متن السفينة باعتبارها بضاعة، وتشمل الزيوت المنقولة السائبة، المواد السائلة الضارة المنقولة السائبة، والمواد السائلة الخطرة المنقولة السائبة، المواد واللوازم والأدوات الخطرة والمخطرة والمؤدية المنقولة في عبوات، الغازات المسيلة، المواد السائلة المنقولة السائبة ذات نقطة وميض لا تتعدى 60 درجة مئوية (مقاسة باختبار الوعاء المغلق)، المواد السائبة الصلبة ذات سيمات كيميائية مخطرة، وأخيراً المتخلفات من عملية نقل سابقة للمواد السائبة.²

أما البضائع الخطرة الصلبة السائبة هي أي مواد عدا السوائل والغازات تتألف من توليفة من الجسيمات أو الحبيبات أو أي قطع أكبر حجماً من المواد، تكون متجانسة في تكوينها عموماً، وتحمل مباشرة في أماكن البضائع في سفينة من دون أي شكل وسيط من أشكال الإحتواء، وتشمل المواد المذكورة إذا حملت على صندل تحمل السفينة³، وهناك

¹ عاطف مُجد الفقى، قانون التجارة البحرية (دار الفكر الجامعي، 2008)، ص 324.

² الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد المخطرة والضارة بحراً (لندن في تاريخ 03 ماي 1996).

³ توصيات بشأن البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص 40.

البضائع الخطرة الشديدة العواقب وهي البضائع التي يمكن أن تشكل خطراً من جراء سوء استعمالها في حادث إرهابي ويمكن أن تسبب نتيجة لذلك عواقب وخيمة مثل سقوط أعداد كبيرة من الضحايا وحصول تدمير واسع ومنها المتفجرات، والغازات لهوية¹.

ونظراً لخطورة البضائع في إحداثها الأضرار بالمحيط البحري فقد عني هذا المجال بإنشاء عدة معاهدات دولية تنظم النقل البحري للبضائع الخطرة ، من بينها معاهدة لندن لسنة 1954 الخاصة بمنع تلوث مياه البحر بالزيت أول وأهم المعاهدات الدولية في مجال مكافحة التلوث البحري، تهدف إلى الحد من تلوث البحار وذلك بمنع السفن من التفريغ العمدي للزيت والمزيج الزيتي في مناطق محظورة ومحددة بالذات ، وأهم القواعد التي قررتها المعاهدة إنشاء مناطق محظورة في البحر تمتد إلى مسافة 50 ميلاً من أقرب أرض يحظر فيها أي تصريف للبتروول أو للأمزجة التي تحتوي على كميات بتروول أكثر من 100 جزء في المليون.²

والقانون البحري الدولي للبضائع الخطرة الذي تأسس من قبل اللجنة البحرية الدولية عام 1960 ، والهدف منه تفادي حصول الخسائر والأضرار اللاحقة بالسفينة أو بالبضائع أو بالبيئة، وكذا الاتفاقية الدولية لحماية الحياة البشرية في البحر والمعروفة باسم سولاس لسنة 1974، إذ تفرض هذه الاتفاقية توفير قواعد الأمن من قبل المجهز، والاتفاقية الدولية الخاصة بأمن الحاويات والموقع عليها في جنيف سنة 1972.³

أما الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث البحار الناجم عن البواخر ، والموقعة سنة 1973 والمعروفة باسم ماربول ، والمعدلة بروتوكول الصادر سنة 1978 ، فقد نصت على اتخاذ التدابير الضرورية من أجل حماية المحيط البحري من السلوة الناتج سواءً من اصطدام السفن أو غيره، إذ تتميز قواعدها عن غيرها من المعاهدات السابقة أن القواعد التي قررتها

¹ إتفاقية سولاس لسلامة الأرواح في البحار، منظمة الأمم المتحدة (نيويورك، المؤرخة في 1974/11/01)، ص385.

² مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد والتشريعات والمعاهدات المكملة له، الطبعة الأولى (مكتبة غريب، سنة 1991)، ص389.

³ jean – charles vincent, *Responsabilité et obligation du chargeur en conteneur*, (Thèse master), publié, centre de droit maritime et des transports, année universitaire 2006-2007, (www.CDMTdroit/memoireonline.com/année 2016)page 45.

بالنسبة لمكافحة الزيت والمزيج الزيتي أكثر اتساعاً ودقة مما سيترتب عليه في حالة تطبيق المعاهدة تطبيقاً دقيقاً إلى انخفاض كميات الزيوت المنسكبة والمتسربة إلى البحر، كما أن هذه المعاهدة لا تقتصر على مكافحة زيت البترول فقط ولكنها تهدف إلى مكافحة جميع أنواع التلوث البحري الأخرى بما فيها المخلفات والفضلات والنفايات الناتجة من مصادر أرضية ويتم إلقتها في البحر حيث تغطيها اتفاقيات دولية أخرى.

وكذا الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الخسائر الناتجة من التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل في 1969/11/19 ، وقد صادقت الجزائر عليها بموجب المرسوم رقم 17-72 المؤرخ في 1972/06/07 ، والخاصة بالنظام القانوني للمسؤولية، وقد تم إضافة معاهدة دولية عن الخسائر الناتجة عن التلوث بالمحروقات ، والموقع عليها ببروكسل في 1971/12/18 فيما يخص بالحد الأعلى لتحديد المسؤولية¹.

فعلى الشاحن أن يتقيد ويلتزم بتنفيذ أحكام هذه الاتفاقيات الدولية السابقة الذكر إذا تعلق الأمر بنقل بضائع خطيرة نظراً لما قد تسببه طبيعة هذه البضائع من أضرار سواءاً للسفينة أو البيئة أو للبضائع ، كما قد يتسبب تغليف هذه البضائع إلى إحداث أضرار²، وقد أكد القانون البحري الجزائري على ضرورة خضوع نقل البضائع الخطيرة بجرماً لهذه القواعد الدولية.³

المطلب الثاني: تصنيف المواد الخطرة

وضع نظام تصنيف البضائع تبعاً لطبيعة المخاطر الكامنة فيها بهدف تلبية الشروط التقنية مع التقليل إلى أقصى حد من التداخل مع اللوائح السارية، والغرض من كل هذا هو تحديد ماهية البضائع الخطرة وفي أي رتب ينبغي إدراجها تبعاً لخصائصها⁴، فاللوائح الوطنية والدولية تميز عدة أصناف من المواد الخطرة والتي توصف بالمتفجرات والغاز

¹ مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 391.

² Jean – Charles Vincent, op.cit, page 49.

³ القانون البحري الجزائري، رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25، المعدل والمتمم للأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23، المادة 801 مكرر 01.

⁴ توصيات بشأن البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص 2.

المضغوط أو المسيل والمواد القابلة للاشتعال، البيروكسيدات العضوية والمعدية والسامة والمشعة.¹

وتصنف البضائع الخطرة إلى تسع رتب وتقسم بعض هذه الرتب إلى شعب: ففي الرتبة الأولى المتفجرات وتقسم إلى ستة شعب هي المواد والسلع التي تنطوي على الانفجار الشامل، المواد والسلع التي تنطوي على خطر الانتثار ولكن ليس على خطر الانفجار الشامل، المواد والسلع التي تنطوي على خطر الحريق وعلى خطر ضعيف للعصف أو خطر ضعيف للانتثار أو على كليهما، ولكن ليس على خطر الانفجار الشامل، المواد والسلع التي تنطوي على خطر ملحوظ، المواد ذات الحساسية الضعيفة جدا التي تنطوي على خطر الانفجار الشامل، السلع ذات الحساسية البالغة الضعف التي لا تنطوي على خطر الانفجار الشامل، وتصنف الألعاب النارية في الشعبة الأولى والثانية والثالثة، كما تصنف في هذه الرتبة الصواريخ ذات قذيفة متفجرة أو ذات رؤوس حاملة، والألغام وذخيرة مسيلة للدموع وطلقات للأسلحة النارية مع حشوة متفجرة والبارود الأسود والقنابل.

أما الرتبة الثانية الغازات تقسم بدورها إلى ثلاث شعب هي الغازات اللهوية، الغازات غير لهوية غير السمية، والغازات السمية، والرتبة الثالثة السوائل اللهوية. الرتبة الرابعة الصلبة اللهوية والمواد المعرضة للاحتراق التلقائي والمواد التي تطلق غازات لهوية لدى تلامسها مع الماء، قسمت إلى ثلاث شعب هي المواد الصلبة اللهوية والمواد الذاتية التفاعل والمتفجرات الصلبة المنزوعة الحساسية، المواد المعرضة للاحتراق التلقائي المواد التي تطلق غازات لهوية لدى تلامسها مع الماء. الرتبة الخامسة المواد المؤكسدة والأكاسيد الفوقية العضوية، تنقسم إلى شعبتين هي المواد المؤكسدة، الأكاسيد الفوقية العضوية. الرتبة السادسة المواد السمية والمواد المعدية، تنقسم إلى المواد السمية، المواد المعدية.² الرتبة السابعة المواد المشعة. الرتبة الثامنة المواد الأكلية، وأخيرا الرتبة التاسعة مواد وسلع خطرة متنوعة بما في ذلك المواد الخطرة بيئيا.

ولا يعني الترتيب العددي للرتب والشعب ترتيبا لدرجات الخطر، ويعتبر كثير من المواد المدرجة في الرتب من 1 إلى 9 بدون وضع بطاقات تعريف إضافية خطرة بالنسبة

¹ مدونة تحديث قواعد وتعليمات الموانئ بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، المؤسسة الألمانية للتعاون الفني بالإشتراك مع هانسياتيك لأنظمة الموانئ HPS، القسم الفرعي 3/16 (أكتوبر 2004).

² توصيات بشأن البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص 49.

للبيئة، ولا يتعين وضع بطاقات تعريف إضافية عليها إلا في حالة النقل البحري، ولأغراض التعبئة تصنف المواد الخطرة إلى ثلاث مجموعات حسب درجة خطورتها، مجموعة التعبئة الأولى تخص المواد التي تشكل خطورة عالية، مجموعة التعبئة الثانية المواد التي تشكل خطورة متوسطة، مجموعة التعبئة الثالثة المواد التي تشكل خطورة منخفضة.

وتتولى مهمة التصنيف السلطة المختصة المناسبة عندما يكون ذلك مطلوباً، أو يقوم بها المرسل أي الشاحن، ويتم تحديد ما إذا كانت بضاعة خطرة بعينها تنطوي على خطر واحد أو أكثر من المخاطر التي تمثلها الرتب من 1 إلى 9 والشعب التي تضمنتها، وإذا كان ذلك مناسباً يتم تحديد درجة الخطر، أما البضائع الخطرة التي تستوفي المعايير المحددة لأكثر من رتبة وشعبة مخاطر والتي لم تدرج بالإسم في قائمة البضائع الخطرة تعين لها رتبة وشعبة ومخاطر إضافية على أساس أسبقيات المخاطر.¹

المبحث الثاني: النظام القانوني لنقل البضائع الخطرة

نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر هو تراكب لإثنين من المخاطر: فمن ناحية المخاطر المرتبطة بالنقل، ومن ناحية أخرى الخطر المرتبط بالبضائع، لدى كان من الضروري أن يحض نقل هذا النوع من البضائع بالعناية التامة عن طريق توحيد أحكامه والتطبيق الصارم في عملية الرص²، وقد تبني المشرع الجزائري نفس القواعد الدولية المطبقة في نقل البضائع الخطرة.

المطلب الأول: الواجبات المفروضة في نقل البضائع الخطرة

تحدد بعض الاتفاقيات الدولية وكذا قانون IMDG جميع شروط نقل البضائع الخطرة وتغليفها ووضع العلامات ووصفها على متنها، فمن الواضح أن المرسل هو الشخص الذي يقوم بحزم وإرسال البضائع تحت مسؤوليته.³

¹ توصيات بشأن البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص 50

² Baye cisse, *l'arrimage et le saisissage des marchandises transportées par mer*, (these master), publié, universite de droit d'économie et des sciences d'aix-marseille, centre de droit maritime et des transports (CDMT), année universitaire 2002-2003 , (www.CDMTdroit/memoireonline.com/annéee 2016) p 27.

³ Julie seguineau, *opcit*, page 9.

فبداية على الشاحن أن يقوم بوضع علامات أو بطاقات بشكل خاص على السلع الخطرة بما يفيد بأنها خطيرة ، فإذا سلم الشاحن سلعاً خطيرة إلى الناقل فعليه أن يخطر الناقل بالصفة الخطرة لهذه البضائع ، وإذا اقتضى الأمر بالاحتياطات الواجب اتخاذها، أما إذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يعلم الناقل بوسيلة أخرى الصفة الخطرة للبضائع، فيجوز لهذا الأخير القيام وفي أي وقت بإنزال البضائع من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضى الظروف دون دفع تعويض¹، أما إذا كانت البضائع خطيرة أو قابلة للالتهاب أو للانفجار، وجب على الشاحن أن يخطر الناقل بذلك وأن يضع بياناً على البضاعة التحذير من خطورتها، وبياناً بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك ممكناً.

وقد تضمنت المادة 04 فقرة 06 من معاهدة بروكسل حكماً يتعلق بالبضائع الخطرة، إذ نصت على أن " البضائع القابلة للالتهاب أو الانفجار أو الخطرة التي لم يكن الناقل أو الربان أو وكيل الناقل يسمح بشحنها في السفينة لو علم بنوعها أو طبيعتها ، يجوز في أي وقت قبل تفريغها إنزالها من السفينة في أي مكان أو إعدامها أو إزالة خطورتها بمعرفة الناقل بدون أي تعويض ، ويكون شاحن هذه البضائع مسؤولاً عن الأضرار والمصاريف الناشئة والناجحة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة ، وإذا شحنت بضائع

من هذا القبيل بعلم الناقل ورضائه وأصبحت خطراً على السفينة أو شحنها يجوز كذلك إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطرها بمعرفة الناقل بدون مسؤولية إلا فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية عند الاقتضاء "².

ومن المسلم به طبقاً لهذه المادة أن الشاحن لا يمكنه أن يقدم للشحن أية بضائع من هذه النوعيات دون أن يخطر الناقل كتاباً بطبيعتها، وبأنه مسؤول عن الضمان الذي يعطيه ، وهذا التعهد في غاية الأهمية لأن أي هلاك أو تلف أو ضرر أو نفقات تحصل نتيجة عدم الإخطار سوف يتحمله كلياً الشاحن أو الشخص الذي تقدم بالإخطار نيابة عنه، وقد أخذت المادة 13 من قواعد هومبورغ بكل هذه العوامل ، كما أتت بتغييرات مميزة بالنسبة للبضائع الخطرة وهذه التغييرات هي:

¹ عبد الفتاح ترك مراد ، موسوعة القانون البحري، (منشأة المعارف بالإسكندرية)، ص 475.

² اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن (بروكسل)، المؤرخة في 25-08-1924، المادة 04.

- بموجب الفقرة 01 يلتزم الشاحن بأن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطيرة.

- ألزمت الفقرة 02 الشاحن بإخطار الناقل بالطبيعة الخطرة للبضائع وبالاحتياطات الواجب اتخاذها إذا اقتضى الأمر ، وعبارة * إذا اقتضى الأمر* غير واضحة ، فقد تعنى أن على الشاحن أن يبين هذه الاحتياطات إذا كانت غير معلومة تماماً للناقل ، فالمفروض أن يعلم الشاحن كل شيء عن طبيعة البضائع، وقد يقال أن العلم بخطورة المحتويات يختلف تماماً عن العلم بعدم كفاية التغليف.

وطبقاً للقواعد العامة فإن هناك التزام ضمني بأن يبقى الشاحن مسؤولاً عن أي ضرر تسببه البضائع الخطرة ، حتى ولو كان من المحتمل أنه لا يعلم شيئاً عن طبيعتها الخطرة على أساس أن عملية التغليف قام بها شخص آخر، والقاعدة العامة هي أن الشاحن يضمن ضمناً أن البضائع ملائمة للنقل بالطريق العادي وأنها ليست خطيرة، ومع ذلك يمكن للشاحن أن يفلت من المسؤولية إذا وافق الناقل على نقل البضائع الخطرة بعد إخطاره وتحذيره عن طبيعتها، و علم الناقل يعتمد على عدة عوامل مثل الخبرة السابقة في نقل بضائع مماثلة و الفرص التي أتاحت له للتأكد من حالة البضائع، فطبقاً للفقرة 01 بند - أ

- من المادة 15 من قواعد هومبورغ فإن سند الشحن يجب أن يتضمن بياناً بالطبيعة العامة للبضائع و العلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بها ، و بياناً صريحاً بالصفة الخطرة للبضائع إن كان لها هذه الصفة.¹

و قد سلكت اتفاقية روتردام الجديدة نفس المنهج الذي تبنته المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري فيما يتعلق بالقواعد المقررة بشأن البضائع الخطرة ، فلم يرد أي اختلاف بخصوصها، إذ أوجبت هذه الاتفاقية على الشاحن أن يبلغ الناقل عن خطورة هذه البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ ، كما يتوجب على الشاحن

¹ أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هومبورغ، (منشأة المعارف بالإسكندرية)، ص 134.

وضع علامة أو سماً على البضائع الخطرة يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو اشتراطات أخرى من جانب السلطات العمومية تكون سارية أثناء أي مرحلة من النقل المعتمز لتلك البضائع.¹

غير أن معاهدة بروكسل و القانون الفرنسي و كذا القانون البحري الجزائري لا يطالب الشاحن بالتصريح الواضح و الجلي عن البضائع الخطرة، في حين أن قواعد هومبورغ تفرض التصريح بطبيعة هذه البضائع الخطرة بوضع علامات أو بطاقات مناسبة عليها تفيد بأنها خطرة حسب ما قرره المادة 13 منها، فكلا القانونان قررا مسؤولية الشاحن عن الأضرار المسببة للسفينة أو لبضائع أخرى الناتجة عن خطأه أو خطأ مستخدميه²، أو بسبب خطأ أو عيب إحضار البضاعة، ومن جهة أخرى تضمن الأمر رقم 75/40 المؤرخ في 18/06/1975 المتعلق ببقاء البضائع في الموانئ بأن إعلان الشاحن بخطورة البضائع التزام خاص، فنقل البضائع الخطرة في الجزائر يخضع لإجراءات خاصة إذ يجب إعلام السلطات المينائية و المجهز و الوكيل البحري و كذلك شرط حصول المرسل إليه على تصريح من السلطات المختصة و على صاحب الحق في البضاعة رفعها في أقصر مدة من الميناء.

فإستيراد المواد الخطرة مثل المواد الكيماوية يجب أن تخضع لنظام صارم و دقيق، يفرض على المرسل إليه التوقيع على إلتزام بأن يأخذ على عاتقه جميع العمليات المرتبطة بهذا الإلتزام، و في مثل هذه الحالة يقوم المجهز أو وكيل العمولة أو الشاحن برفع هذه المواد الخطرة بسرعة ، إذ لا يجوز عبورها في الميناء بل يتم تحميلها مباشرة على وسائل و آلات معدة خصيصاً لنقل المواد الكيماوية خارج المحيط المينائي³، و يجب على كل سفينة تحمل بضائع خطرة أن تحمل قائمة خاصة أو مانيفست يحدد البضائع الخطرة الموجودة على متن السفينة و موقع تلك البضائع، بالإضافة إلى خطة تستيف مفصلة تحدد فئة و موقع البضائع الخطرة

¹ اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا، (الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 11-12-2008)، المادة 32.

² أنظر المادة 779 من القانون البحري الجزائري.

³ Boukhatmi fatima, *Aspect du contra de transport de marchandises par mer en droit algerien et dans les conventions internationales*, (thèse doctorat), publié, université d'es-sénia oran, année universitaire 2002, page 163.

على متن السفينة، و يمكن استخدام تلك الخطة بدلا من القائمة الخاصة أو المانيفست، و يجب توفير تلك الخطة من إحدى تلك الوثائق و تسليمها قبل الإبحار للشخص أو للجهة التي تحددها سلطة الميناء بالدولة ، و هناك وثائق محددة خاصة بنقل البضائع الخطرة يتم إرفاقها ترتبط بالمنتج المنقول، و على السفينة أيضا أن تتوافق مع معايير السلامة و التي تؤدي إلى إصدار وثيقة التوافق المسماة " وثيقة الامتثال للسفن التي تحمل بضائع خطرة" المشار إليها في اتفاقية سولاس لسنة 1974، و هي وثيقة صالحة لمدة 5 سنوات تشهد بأن السفينة و معداتها معتمدة لنقل البضائع الخطرة¹، كما يجب لكل حاوية تحمل بضائع خطرة أن ترفق بشهادة التعبئة، فعند اكتمال عملية تعبئة الحاوية يجب على الأشخاص المسؤولين عن هذه العملية إعداد شهادة التعبئة ترافق الحاوية طيلة الرحلة البحرية.²

و بالإضافة إلى ذلك فإن جرد البضائع يجب أن يكون دقيقا مشيرا إلى وضعهم على متنها، فعلى سبيل المثال قانون IMDG ينص على أن البضائع المشعة يمكن شحنها إما على سطح السفينة أو في العنابر، و لكن يجب إحترام الأحكام المتعلقة بمسافات الفصل بين الأشخاص إذ أن المساحات التجارية القريبة من أماكن إقامة أفراد الطاقم تصبح غير صالحة لرص البضائع.

ففي موانئ فرنسا يخضع شحن البضائع الخطيرة على متن أي سفينة لموافقة مسبقة من مفتش الملاحة، و لهذه الغاية قبل أي عملية المناولة يجب تقديم قائمة إحصاء من البضائع المراد تحميلها للحصول على موافقة الخدمة المحلية للسلامة الملاحية، رغم أن هذه الالتزامات وجهت إلى الربان أساسا إلا أن هذا لا يقلل بأي حال من واجب رعاية الشاحن بالاحتياط لحشو الحاوية و مختلف البيانات المتعلقة بالرص على السطح³، و أثناء عمليات

¹ Julie seguineau, *opcit*, page 28.

² Benot noel, *transport maritime :le développement de la conteneurisation*, (thèse master), école supérieure des transports, 56ème Promotion 2003, (www.CDMTdroit/memoireonline.com/anné 2016)p13.

³ « Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, Recueil de directives pratiques du BIT, Bureau international du Travail Genève », Organisation internationale du Travail 1996, Première édition 1978, Deuxième édition 1996,p40.

المناولة يجب الأخذ بعين الاعتبار قيود الأمن و السلامة المتعلقة بأمكان الطاقم و رجال المناورة و الربانة الذين يصعدون على متنها و أيضا الوصول لمعدات الأمن.¹

ينبغي أن يتولى مناولة السلع الخطرة و توبييها و رصها عاملون مدربون فقط، على أن يكون المشرف على ذلك شخص مسؤول ملم بالأحكام القانونية و المخاطر و التدابير التي ينبغي اتخاذها في حالات الطوارئ، فيجب على الموضب أن يفحص طرود السلع الخطرة، و لا ينبغي توبيب أي طرود يتبين أنها تالفة أو تظهر عليها علامات التسرب أو التدخل في وحدة نقل البضائع، و لا ينبغي توبيب الطرود التي تظهر عليها البقع من دون التأكد أولا من أن توبييها مأمون و مقبول، و يجب إزالة الماء أو الثلج أو الجليد أو أي مادة أخرى تلتصق بالطرود قبل التوبيب، فأولا ينبغي معاملة المواد التي تتجمع على البراميل بحذر إذ أنها قد تكون ناجمة عن تسرب أو تنخل المحتويات.

فإذا جرى تجميع السلع الخطرة على لوحات تحميل البضائع أو تقسيمها إلى وحدات الحمولة، ينبغي توبييها بحيث يكون شكلها منتظما، أي أن تكون جوانبها عمودية و أجزاءها العلوية مسطحة بقدر الإمكان، و ينبغي رصها بحيث لا تتعرض الطرود التي تشكل وحدات الحمولة للضرر، و ينبغي أن تكون اللوازم التي تستخدم لإحكام تجميع وحدات الحمولة متوافقة مع المواد التي تتألف منها هذه الوحدات و أن تحافظ على فعاليتها عندما تتعرض للرطوبة و درجات الحرارة القصوى و أشعة الشمس.

تفصل السلع الخطرة أو السلع غير المتوافقة و في بعض الحالات تكون بعض السلع المصنفة في الرتبة نفسها غير متوافقة و لا ينبغي توبييها في الوحدة نفسها مثلا الأحماض، على أن تفصل بعض السلع الخطرة عن المواد الغذائية بأن تترك بينها مسافة معينة داخل الحاوية أو حتى بأن يحظر توبييها في الوحدة عينها، دائما تستف البراميل التي تحتوي على سلع خطرة في وضع قائم ما لم تأذن السلطة المختصة بخلاف ذلك²، فيجب أن تستف هذه البضائع بطريقة آمنة و ملائمة وفقا لطبيعتها، و أن تعزل البضائع غير المتوافقة عن بعضها البعض، و لا تنقل البضائع الخطرة الصلبة السائبة القابلة لأن تسخن أو لأن تشتعل

¹ مدونة تحديث قواعد وتعليمات الموانئ بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، المرجع السابق.

² تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها التسعين، لجنة السلامة البحرية، الدورة التسعون، البند 28 من جدول الأعمال (المنظمة البحرية الدولية، 12 جوان 2012)، ص 46، 47.

تلقائياً إلا إذا اتخذت احتياطات كافية لتقليل احتمال اندلاع الحريق إلى أدنى حد ممكن، و يجب أن تستف البضائع الخطرة الصلبة السائبة التي تصدر عنها أبخرة خطيرة في أماكن بضائع ذات تهوية جيدة.

كما تجدر الإشارة إلى أنه و عند نقل بضائع خطيرة صلبة سائبة يمكن أن ثبت غازا ساما أو لهوبا، أو أن تتسبب في استنزاف الأكسجين في مكان البضائع فيجب توفير أداة مناسبة لقياس تركيز الغاز أو الأكسجين في الهواء إلى جانب تعليمات تفصيلية عن استخدامها، ويجب أن تحوز هذه الأداة على رضا الإدارة، و على الإدارة أن تتخذ الخطوات اللازمة لضمان تدريب أطقم السفن على استخدام هذه الأدوات.¹

و تستوفي تعليمات التحميل الخاصة مثل أسهم الاتجاه و اشتراطات "عدم التستيف المزدوج"، أو "الحفظ في مكان جاف"، أو الاشتراطات المتعلقة بضبط درجة الحرارة بوجه خاص، و كلما أمكن تحمل البضائع الخطرة السائلة تحت البضائع الخطرة الجافة. الطرود التي تحتوى على بضائع خطيرة و سلعا خطيرة غير معبأة تؤمن في وحدة النقل بوسائل مناسبة قادرة على حجز البضائع مثل أحزمة التثبيت و العوارض المنزقة والدعامات التي يمكن إحكامها بطريقة تمنع أية حركة أثناء النقل، من شأنها أن تغير اتجاه الطرود أو تسبب لها تلفا، وعندما تنقل بضائع خطيرة مع بضائع أخرى مثل الآلات الثقيلة و الأفصاص تثبت جميع البضائع بطريقة مأمونة أو تعبا في وحدات النقل بهدف منع انتشار أو انفلات البضائع الخطرة، و يمكن منع حركة الطرود كذلك بملا أي فراغات باستخدام وسائل التثبيت أو الحصر أو الربط، و في حالة استخدام وسائل الربط مثل أزممة التطويق أو السيور لا تشد هذه الأربطة بإفراط لدرجة إتلاف الطرود أو تشويهها.

قد يختلف مدى الخطر الناشئ من احتمالات التفاعل بين البضائع الخطرة غير المتوافقة، و لذلك تختلف ترتيبات العزل اللازمة أيضا حسب الاقتضاء، ويمكن تحقيق هذا العزل في بعض الحالات عن طريق اشتراط مسافات محددة بين البضائع الخطرة، و يمكن ملء الفراغات البينية التي تفصل بين هذه البضائع بشحنات متوافقة مع المواد أو السلع الخطرة المعنية.²

¹ اتفاقية سولاس لسلامة الأرواح في البحار، المرجع السابق، ص385.

² اتفاقية سولاس لسلامة الأرواح في البحار، المرجع السابق، ص385.

و تستند أحكام العزل على المبادئ التالية:

- تفصل البضائع الخطرة غير المتوافقة بعضها عن بعض بحيث يتم تقليل المخاطر بشكل فعال في حالة حدوث تسرب أو إنسكاب عرضي أو وقوع أي حادث آخر.
- عند تستيف بضائع خطرة معا تنطبق اشتراطات العزل الأشد صرامة التي تنطبق على أي من هذه البضائع.
- في حالة الطرود التي يتعين أن تحمل بطاقات مخاطر إضافية، تنطبق اشتراطات العزل المناسبة للخطر الإضافي إذا كانت هذه الاشتراطات أشد صرامة من الاشتراطات المقررة للخطر الأساسي.
- لا يجوز أن تحتوي عبوة شاملة على بضائع خطرة تتفاعل فيما بينها تفاعلا خطرا.

كما لا تنقل المواد التي تحمل علامات المواد السمية أو المعروف أنها مواد سمية في عنبر واحد بالسفينة مع مواد تحمل المواد الغذائية أو معروف أنها مواد غذائية، أو مع علف الحيوانات، أو أي منتجات تؤكل و مخصصة للاستهلاك الأدمي أو الحيواني. و يمكن السماح بالتخفيف من هذا الوضع في حالة مواد مجموعتي التعبئة 2 و 3 شريطة أن تقتنع السلطة المختصة بأن التعبئة و العزل كافيان لمنع تلوث المواد الغذائية أو علف الحيوانات أو المواد الأخرى التي تؤكل و مخصصة للاستهلاك الأدمي أو الحيواني.¹

و في الأخير و لتمكين الربان من تفادي الإجهاد المفرط لهيكل السفينة يجب تزويد السفينة بكتيب مكتوب بلغة يكون ضباط السفينة المسؤولين عن عمليات البضائع ملمين بها، و إذا كانت هذه اللغة غير الإنكليزية يجب تزويد السفينة بكتيب مكتوب باللغة الإنكليزية أيضاً، و يجب أن يتضمن الكتيب ما يلي على الأقل: بيانات الاتزان، معدلات وقدرات التصبير وتفريغ الصابورة، الحمل الأقصى المسموح به لكل وحدة من مساحة تلويح قمة الخزان، الحمل الأقصى المسموح به لكل عنبر، تعليمات

¹ اتفاقية سولاس لسلامة الأرواح في البحار، المرجع السابق، ص385.

التحميل والتفريغ العامة التي تتعلق بمنعة هيكل السفينة، أي قيود خاصة مثل التقييدات المتعلقة بأقل ظروف التشغيل ملائمة التي تفرضها الإدارة أو هيئة تعتمدها الإدارة، إذا كانت حسابات المنعة مطلوبة، أقصى القوى والعزوم المسموح بها على بدن السفينة أثناء التحميل والتفريغ والرحلة¹.

المطلب الثاني: نظام المسؤولية عند حدوث ضرر يتعلق بنقل البضائع الخطرة

القاعدة العامة هي أن الشاحن يضمن ضمناً أن البضائع ملائمة للنقل بالطريق العادي و أنها ليست خطيرة، وبأنه يبقي مسؤولاً عن أي ضرر تسببه البضائع الخطرة، حتى ولو كان من المحتمل أنه لا يعلم شيئاً عن طبيعتها الخطرة، و مع ذلك فيمكن للشاحن أن يفلت من المسؤولية إذا وافق الناقل على نقل البضائع الخطرة بعد إخطاره وتحذيره عن طبيعتها، وعلم الناقل يعتمد على عدة عوامل مثل الخبرة السابقة في نقل بضائع مماثلة، والفرص التي أتاحت له للتأكد من حالة البضائع²، على أساس أن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة.

فالمسلم به طبقاً للمادة 04 فقرة 06 من معاهدة بروكسل بأن الشاحن لا يمكنه أن يقدم للشحن أية بضائع من هذه النوعيات دون أن يخطر الناقل كتابةً بطبيعتها و بأنه مسؤول عن الضمان الذي يعطيه، وهذا التعهد غاية في الأهمية لأن أي هلاك أو تلف أو ضرر أو نفقات تحصل نتيجة عدم الإخطار سوف يتحملة كلياً الشاحن أو الشخص الذي تقدم بالإخطار نيابة عنه ، كما أن المالك لا يكون مسؤولاً عن عمل أية مساهمة للخسارات المشتركة بالنسبة لهذه البضائع في مثل هذه الظروف، فإذا أصبحت البضائع خطرة أو قابلة للاشتعال أو تسبب ضرر إشعاعي أو ضرر التلوث بعد شحنها ، فإنه يجوز أن يطلب من مالكيها دفع نفقات إزالة خطرها بتفريغها أو إعدامها أو إلقائها من السفينة، كما أن الناقل

¹ أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هومبورغ، المرجع السابق، ص 135.

² توصيات بشأن البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص 371، 372، 373، 379.

لا يكون مسؤولاً عن عمل أية مساهمة للخسارات المشتركة بالنسبة لهذه البضائع في مثل هذه الظروف.¹

و في حالة تواجد بضائع خطرة على ظهر السفينة فيجب التفرقة بين فرضين:

الفرض الأول: إذا تعلق الأمر ببضائع خطرة شحنت بغير علم الناقل و رضاه ، جاز للناقل في أي وقت و في أي مكان إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها بدون أي تعويض للشاحن ، و فضلاً عن ذلك يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل و الشاحنين الآخرين عن الأضرار و المصاريف التي تنشأ عن شحن هذه البضائع في السفينة ، و هذه الحقوق الممنوحة للناقل أملتتها ضرورة المحافظة على سلامة السفينة و حمولتها و هذا ما جاء في مضمون نص المادة 810 من القانون البحري.

الفرض الثاني: أما إذا كان الناقل على علم بطبيعة البضائع و نوعها و وافق على نقلها، فلا يجوز للناقل إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطرها إلا إذا كانت سبباً لتعرض السفينة أو حمولتها للخطر ، و لا يتحمل الناقل أية مسؤولية تجاه الشاحن إذا أصبحت البضاعة خطراً على السفينة أو حمولتها ، و قام بإنزالها أو إعدامها أو إزالة خطرها، و مع ذلك إذا توافرت شروط الخسائر البحرية المشتركة ، جاز للشاحن أن يباشر دعوى المساهمة ضد السفينة و ضد الحمولة.²

و يكون الشاحن مسؤولاً إذا كانت الخسارة أو التلف يرجع إلى الطبيعة الخطرة للبضائع و ليس إلى خطأ الناقل كالتستيف السيئ ، و قد قررت كلاً من معاهدة بروكسل و قواعد هومبورغ نفس الجزاء المترتب على الشاحن في حالة عدم إخطاره الناقل عن طبيعة البضائع الخطرة قبل شحنها ، بتحميل الشاحن المسؤولية عن الأضرار و المصاريف الناشئة أو الناتجة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة، و حتى و لو شحنت بضائع من هذا القبيل بعلم الناقل و رضائه و أصبحت خطراً على السفينة أو على شحنتها ، يجوز

¹ أحمد محمود حسني، النقل الدولي للبضائع، الطبعة الثانية (منشأة المعارف بالإسكندرية، 1997)، ص 179.

² مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، ص 284.

إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطرها بمعرفة الناقل بدون مسؤولية عليه إلا فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية عند الاقتضاء¹.

و عليه فإن المادة 13 من قواعد هومبورغ بصفة عامة ترتب نفس الأثار التي استقرت عليها أحكام المحاكم بشأن تفسير المادة 04 فقرة 06 من معاهدة بروكسل²، إلا أن قواعد هومبورغ لم تتعرض *للبضائع المعيبة*، و هي البضائع غير الخطرة و إنما تسبب أضرار لشحنات أخرى، و ما إذا كانت هذه البضائع يشملها إصطلاح *البضائع الخطرة*، و لم تحل قواعد هومبورغ شأنها شأن معاهدة بروكسل مسألة مسؤولية وكلاء الشحن عندما يقومون بشحن بضائع خطرة دون التقيد بالأوضاع و الإجراءات الخاصة بها.³

و قد تبنت إتفاقية روتردام جزاءً على الشاحن بخصوص البضائع الخطرة مماثل لما جاءت به معاهدة بروكسل و كذا قواعد هومبورغ، فقد نصت هذه الإتفاقية الجديدة على تقرير مسؤولية الشاحن تجاه الناقل عما ينجم من عدم الإبلاغ بطبيعة البضائع الخطرة و عدم وضع علامات عليها من خسارة أو ضرر.

ففي هذه الحالة أعطت للناقل أو الطرف المنفذ الحق في أن يرفض تسلّم البضائع أو تحميلها، و بأن يتخذ كل التدابير من أجل تفرّغ البضائع أو إتلافها أو إبطال أذاها إذا كانت البضائع تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة.⁴

كما أكد بدوره القانون البحري الجزائري في نص المادة 778 بأنه إذا لم يجر إعلام الناقل أو من يمثله عن بضائع قابلة للاشتعال أو الانفجار أو بضائع خطيرة، و التي ما كان ليقتبل بتحميلها عند معرفة نوعها و خاصيتها، فيمكن في كل لحظة و في أي مكان تنزيلها من السفينة أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض، و يعد

¹ إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، المرجع السابق، المادة 04 فقرة 06.

² إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المسماة قواعد هومبورغ، المؤرخة في 31-03-1978، المادة 13 فقرة 04.

³ أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، المرجع السابق، ص 136.

⁴ إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعمود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا، المرجع السابق، المادة 15 و 32.

شاحن هذه البضائع مسؤولاً عن كل ضرر و مصاريف ناجمة أو تنجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها.

و إذا كان بعض من هذه البضاعة محملاً على متن السفينة بمعرفة و موافقة الناقل و أصبح يشكل خطراً على السفينة أو الحمولة ، فإنه يمكن تنزيله بنفس الشكل أو إتلافه أو جعله غير ضار من طرف الناقل دون أية مسؤولية على الناقل ، ما لم تترتب عن ذلك خسائر مشتركة إذا كان لها محل، وعلى هذا الأساس تم تقرير مسؤولية الشاحن في القانون البحري الجزائري طبقاً للمادة 779 عن الأضرار التي تلحق بالسفينة و البضائع جراء خطأه أو خطأ مندوبيه¹، و تقوم مسؤولية الشاحن العقدية في القانون الجزائري على من يقع عليه عبء الإثبات و يجب أن تكون هناك علاقة سببية ما بين خطأ الشاحن و الضرر اللاحق، فعلى المدعي أن يثبت بأن الضرر كان ناتج عن خطأ أو إهمال من الشاحن.

وبالإضافة إلى مسؤولية الشاحن المدنية هناك عقوبة جزائية قررتها المادة 953 من القانون البحري بنصها: "يعاقب بالحبس من شهرين إلى 5 سنوات و بغرامة مالية من 10000 دج إلى 400000 دج مع الاحتفاظ بتعويض الأضرار الملحقه، كل شخص... يرسل أو يساعد على إرسال عن طريق البحر، مواد تتسبب في الانفجار أو الحريق دون التصريح بهذه المواد للمصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية او يقوم بتخزين مواد خطيرة في الموانئ دون أن يضع مسبقاً علامات ظاهرة على التغليف للتصنيف..."

خاتمة:

يعتبر النقل البحري للبضائع بمختلف أنواعها حركة تداول المبادلات التجارية الدولية، و يدخل من ضمن هذه السلع البضائع الخطرة و التي تعد الأكثر نقلاً عن طريق البحر و مساساً بالبيئة البحرية، و نظراً لطبيعتها الحساسة فكان الأجدد تنظيم أحكام نقلها و رصها بتجسيد قواعد منظمة لنقل البضائع الخطرة فيما بين الدول عن طريق البحر، وكذا بموجب قوانين وطنية منها القانون البحري الجزائري .

وفي ختام دراستنا توصلنا إلى النتائج التالية:

¹ أنظر القانون البحري الجزائري، المادة 778، 779.

- البضائع الخطرة هي أية مواد تتسم بخطورة طبيعتها، و قد تكون سائلة مثل الزيوت أو صلبة.

- يتم تصنيف البضائع الخطرة إلى رتب.

- يتعين وضع علامات و بطاقات تعريف على البضائع الخطرة بما يفيد بأنها خطرة بحيث تميزها عن غيرها من البضائع.

- يجب على كل سفينة تحمل بضائع خطرة أن تحمل قائمة خاصة تحدد البضائع الخطرة الموجودة على متن السفينة و موقع تلك البضائع، بالإضافة إلى خطة تستيف مفصلة تحدد فئة و موقع البضائع الخطرة على متن السفينة.

- نقل البضائع الخطرة لم يلقي الاهتمام الكافي في التشريع الجزائري خصوصا القانون البحري و الذي تضمن مادة واحدة فقط هي المادة 778 نصت على جزاء عدم تصريح الشاحن بطبيعة البضائع الخطرة للناقل، و بخصوص هذا النقل فقد انتهج المشرع الجزائري نفس القواعد الدولية التي جاءت بها معاهدة بروكسل لسنة 1924 و قواعد هومبورغ لسنة 1978 عملا بنص المادة 747 التي تنص على تطبيق الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها الجزائر في النقل البحري بين الموانئ الجزائرية و الأجنبية، فكان بالأولي تنظيم هذا النوع من النقل تنظيما شاملا لما يتسم به من كثرة تداوله و كذا خطورته على تلوث البيئة البحرية.

أما بخصوص بعض التوصيات المقترحة فتتجسد في وضع نظام تصنيف البضائع تبعا لطبيعة المخاطر الكامنة فيها بهدف تلبية الشروط التقنية و التقليل إلى أقصى حد من التداخل مع اللوائح السارية، فتقوم السلطة المختصة بالتصنيف و إلا فإن الشاحن هو الذي يقوم بذلك ، و تجدر الإشارة إلى أن الترتيب العددي للرتب لا يمثل ترتيبا لدرجات الخطر، و ينبغي اتخاذ تدابير معينة في كل مرة تقدم فيها بضائع خطرة للنقل، و ذلك لضمان إحاطة جميع الذين يحتمل أن يتعاملوا مع هذه البضائع أثناء النقل علما كافيا بالمخاطر الكامنة في هذه البضائع، و ذلك بوضع علامات خاصة و بطاقات تعريف على الطرود لبيان مخاطر الشحنة، و عن طريق إدراج معلومات ذات صلة في مستندات النقل.

- إبداء العناية الكاملة في عملية رص البضائع الخطرة على السفينة و فصلها عن باقي البضائع من أجل ضمان سلامة البضائع و السفينة.

- ينبغي للمنظمات الوطنية و الدولية المختصة أن تضع أحكاما بشأن الإبلاغ عن الحوادث و العوارض التي تقع أثناء نقل البضائع الخطرة و أن تتخذ جميع الاحتياطات الضرورية للطوارئ من أجل حماية الأشخاص و البيئة، و السعي إلى توحيد الأحكام الخاصة بنقل هذه البضائع.