

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



مناولة البضائع الخطيرة في الميناء

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية و المينائية

من إعداد الطالبتين: تحت إشراف الأستاذ(ة):

- نكل خولة بوغازي مريم

- بوالنمور منال

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ عقر دماغ صلاح الدين	أستاذ محاضر	رئيسا
د/ بوغازي مريم	أستاذة محاضرة	مشرفا
د/ مقيح وسيلة	أستاذة محاضرة	مناقشا

السنة الجامعية: 2023/2022

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي
خَلَقَ السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضَ
وَالَّذِي يُضَوِّبُ الْمَوْتَاطِ
وَالَّذِي يُضَوِّبُ الْمَوْتَاطِ
وَالَّذِي يُضَوِّبُ الْمَوْتَاطِ

شكر و تقدير

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم

" من لم يشكر الناس لم يشكر الله ومن أهدى إليكم معروفا فكافنوه فإن لم تستطيعوا فادعوا له".

الحمد لله حمدا كثيرا مباركا فيه على توفيقه في إتمام هذه المذكرة.

نتقدم بالشكر الجزيل إلى الأستاذة المشرفة " بوغازي مريم" التي رافقتنا طيلة هذا البحث ونصائحها التي لم تبخل علينا وسعت صبرها راجين من المولى عزوجل أن يسد خطاها ويحقق مبتغاها فجزاها الله خير جزاء.

كما يشرفنا أن نتقدم بخالص الشكر والعرفان لأعضاء لجنة مناقشة هذه المذكرة. و إلى كل من ساعدنا من قريب أو بعيد في إنجاز هذا العمل المتواضع.

الإهداء

الحمد لله وكفى و الصلاة على الحبيب المصطفى وأهله ومن وفى.

الحمد لله حتى يبلغ الحمد منتهاه الحمد لله الذي وفقني إلى تثمين هذه الخطوة في مشواري الجامعي هذه ثمرة جهدي والنجاح بفضلله.

إلى من وهبوني الحياة والأمل إلى من أناروا دربي إلى أمي و أبي أهدي هذا العمل.

لكل العائلة الكريمة التي ساندتني ولا تزال من إخوة وأخوات.

إلى من سرنا سويا وشققنا طريق النجاح إلى رفيقاتي وصديقاتي.

إلى كل من كان لهم أثر على حياتي وإلى كل من أحبهم قلبي ونسيهم قلمي.

إلى كل من كان له دورا من قريب أو بعيد في إنجاز هذا العمل.

- خولة -



الإهداء

إلى كل من علمني حرفا في هذه الدنيا الفانية.

إلى روح أبي الزكية الطاهرة رحمه الله وطيب ثراه.

أهدي ثمرة جهدي هذا إلى أعز وأعلى إنسانة في حياتي إلى من أنارت دربي
إلى من زينت حياتي بصفاء البدر وشموع الفرح إلى من منحتني القوة والعزيمة
لمواصلة الدرب و كانت سببا في مواصلة دراستي إلى من علمتني الصبر
والاجتهاد إلى الغالية " أمي " .

إلى زوجي العزيز ، إلى إخوتي الأعزاء رانيا أمال خولة حفظهم الله إلى أولادهم
حماهم الله، إلى كل العائلة الكريمة وزملاء الدراسة عامة وزميلتي لكحل خولة
خاصة متمنية لهم التوفيق.

إلى كل الأشخاص الذين أحمل لهم المحبة والتقدير إلى كل من نسيه القلم
وحفظهم القلب أهدي هذا العمل.

-منال-



مقدمة

تحتل الموانئ البحرية مكانة هامة في اقتصاد الدول باعتبارها رئة التجارة الخارجية ويمكن تعريف الموانئ بأنها "نقطة من ساحل، مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة"¹ حيث تساهم من جهة في تقليل قيمة الصادرات بالنسبة لشاحنين الوطنيين ومن جهة تضمن حركة وارداتهم، كما تعتبر الموانئ البحرية العامل الأساسي لعملية الملاحة البحرية على اعتبارها حلقة وصل بين البحر واليابسة حيث يقدم الميناء جملة من النشاطات والخدمات المينائية منها المناولة المينائية التي عرفها المشرع الجزائري في المادة 912 من القانون البحري على أنها "تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورسها وفكها وإنزالها وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها"، ولقد تطورت عملية المناولة المينائية لتنتقل من عملية شحن وتفريغ البضائع العادية إلى مناولة البضائع الخطرة التي أصبحت عنصر فعال في المبادلات التجارية. وقد ازدادت في السنوات الأخيرة عملية مناولة البضائع الخطرة بصفة خاصة وارتفع معدل تداولها بسبب التوسع في مجال الصناعات الكيماوية، ويقدر الحاجة إلى هذا النوع من البضائع في عصر التطور بقدر ما تحمله من مخاطر بسبب خواصها المؤذية للإنسان والبيئة على حد سواء، إذا ما تم تداولها والتعامل معها بشكل غير سليم، لذا أظهرت بعض القوانين الدولية اهتمامها بهذا النوع من البضائع من خلال إصدار مجموعة من النصوص واللوائح الخاصة بتنظيم عملية مناولة البضائع الخطرة للوصول إلى ضمان المناولة الآمنة، إلا أنها تباينت في إطارها ومضمونها من دولة لأخرى، وعملا على توحيد الأحكام الخاصة بهذه المسألة صدرت على المستوى الدولي العديد من اللوائح والنصوص التنظيمية على غرار اللائحة التنظيمية النموذجية، التي نصت على توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة في عدة طبقات صادرة عن الأمم المتحدة، كما ظهرت أيضا عدة اتفاقيات أشارت في بعض فقراتها إلى كيفية مواجهة

¹ - المادة 888 من الأمر 76-80، المؤرخ في 29 شوال لعام 1396 الموافق 23 أكتوبر لسنة 1976، والمتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 1 ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو 1998، من الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، رقم 29 المؤرخة في 21 ربيع الثاني 1397 الموافق ل 10 أبريل 1977.

الأضرار الناتجة عن مناولة البضائع الخطرة بدأ باتفاقية سولاس لسنة 1914 المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار¹ إلى اتفاقية ماريول لعام 1978 والتي تتعلق بمنع التلوث البحري بالسفن.²

تكتسي هذه الدراسة أهمية جوهرية في المجال البحري بالنظر إلى دور مناولة البضائع الخطرة في الميناء في تحريك عجلة الاقتصاد في القطاع البحري، ومدى تأثيره على تطوير وتنشيط التجارة الخارجية، وخاصة أن الجزائر لها متطلبات اقتصادية جديدة، كما أن البضائع الخطرة بذاتها حساسة وتتفاعل مع أبسط الأشياء وبالتالي تشكل خطرا على الأشخاص والمنشآت وعلى البيئة المحيطة بها، لذا وجب التعرف على كيفية التعامل معها وخاصة أنها أصبحت جزء مهم من المبادلات التجارية في العالم.

يرجع سبب اختيار هذه الدراسة إلى أسباب ذاتية وأخرى موضوعية، أما الذاتية فترجع إلى حداثة الموضوع مما ولد لدينا الفضول والرغبة في التعمق في عملية مناولة مثل هذه البضائع. أما الأسباب الموضوعية فترجع إلى الأهمية الكبيرة التي أصبحت تتولاها الدول المتقدمة في المبادلات التجارية الدولية في المواد الخطرة، بالإضافة إلى تميز هذا الموضوع بجانبه التطبيقي بما يتماشى وطبيعة تخصصنا المهني.

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز العقبات التي تواجه الموانئ عند عملية مناولة البضائع الخطرة، والتعرف إلى ماهية هذه البضائع وأصنافها وعلى القواعد التي تتحكم فيها والشروط الواجب توافرها في الموانئ والسفن المناولة لمثل هذه البضائع، كذلك محاولة تقديم إضافة للمكتبة والجامعة الجزائرية وخاصة أن معظم الدراسات قد تناولت هذا الموضوع بصفة عامة أي أنها لم تخصص أبحاثها للبضائع الخطرة فهي شملت كل البضائع سواء كانت خطرة أو سليمة.

¹ - الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح، المعروفة باسم سولاس، تم اعتمادها بلندن في 1 نوفمبر 1974، ودخلت حيز النفاذ في 25 ماي 1980.

² - الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن المعروفة باسم "اتفاقية ماريول"، في صيغتها المعدلة ببروتوكول 1978 المتضمن الحد من إلقاء النفايات والتسرب النفطي و عوادم الاحتراق، تم اعتمادها في 2 نوفمبر 1973 ودخلت حيز النفاذ بتاريخ 2 أكتوبر 1983، والهدف من الاتفاقية هو الحفاظ على البيئة ذلك عن طريق القضاء التام من التلوث والمواد الضارة الأخرى.

أمام إتمام هذه الدراسة واجهتنا صعوبات، كانت في مقدمتها نقص المراجع المتعلقة بموضوع الدراسة خاصة فيما يتعلق بالكتب المتخصصة في القانون البحري الجزائري مما اضطرنا إلى الاعتماد بشكل أكبر على الاتفاقيات الدولية، والجانب العملي لتغطية النقص الموجود في المراجع الفقهية والقانونية.

إن حساسية البضائع الخطرة وطبيعة الأخطار المنجرة عنها، جعلت السلامة المينائية من أهم ما تسعى إليه الدول للحفاظ على أرواح الأشخاص والمنشآت، وهو ما يدفعنا إلى طرح الإشكالية التالي: هل المشرع وفر آليات قانونية مناسبة لجعل مناولة البضائع الخطرة آمنة؟. تتفرع عن هذه الإشكالية جملة من التساؤلات الفرعية أهمها:

- ما مفهوم البضائع الخطرة وما هي شروط مناولتها في الموانئ؟
- ما هي القواعد الإجرائية المنظمة لمناولة البضائع الخطرة في الميناء؟

للإجابة عن الإشكالية المطروحة فقد تم الاعتماد في هذا البحث على المنهج الوصفي والمنهج التحليلي، من خلال استعراض النصوص والتشريعات القانونية والاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا الموضوع وتحليلها، كما عمدنا في بعض العناصر إلى المقارنة بين المشرع الجزائري والقوانين الأخرى.

لتحقيق أهداف الدراسة تم تقسيم هذا البحث إلى فصلين حيث تناولنا في الفصل الأول الإطار المفاهيمي للبضائع الخطرة، من خلال التطرق إلى ماهية البضائع الخطرة (المبحث الأول) والشروط المتعلقة بمناولتها (المبحث الثاني)، أما الفصل الثاني فخصصناه للأحكام الإجرائية لمناولة البضائع الخطرة في الميناء، من خلال التطرق إلى أساليب شحن وتفريغ هذه البضائع في الميناء (المبحث الأول) والآثار المترتبة على هذه البضائع (المبحث الثاني).

الفصل الأول:

الإطار المفاهيمي للبضائع

الخطرة في الميناء

عرفت البضائع الخطرة اهتمام واسع سواء على المستوى الدولي أو الداخلي، إذ تستخدم هذه البضائع على الرغم من الخطر الذي تمثله بشكل متكرر في العديد من الصناعات حول العالم، إذ عرف إنتاج هذا النوع تزايد كبير في الآونة الأخيرة حيث يزداد هذا النوع من البضائع بازدياد الحاجيات اليومية، مثل البنزين والطلاء وبعض المواد الكيميائية التي تدخل في الصناعات الصيدلانية وما إلى ذلك، حيث عرف العالم أصناف عديدة ومتنوعة من هذه المواد. وبقدر الحاجة لها في هذه الصناعات بقدر ما تحمله من مخاطر بسبب خواصها المؤذية للإنسان والبيئة على حد سواء، إذا تم تداولها والتعامل معها بشكل غير سليم، إذ تخضع هذه المواد الخطرة إلى قواعد وشروط لاسيما فيما يتعلق بمناولتها وتخزينها.

لتوضيح هذا الأمر سنتناول في هذا الفصل مفهوم البضائع الخطرة (المبحث الأول) والشروط المتعلقة بمناولتها (المبحث الثاني).

المبحث الأول: ماهية البضائع الخطرة

تعتبر البضائع الخطرة من المنظور الدولي سلاحا ذو حدين، فمن جهة هي عصب الصناعات الكيميائية ومن جهة ثانية تعتبر المههد الأكبر والأخطر لسلامة الإنسان والبيئة ككل، نظرا لما ينتج عنها من خطورة نتيجة تقصير أو تهاون في اتخاذ الحيطة اللازمة لتعامل مع مثل هذا النوع، لاسيما أن أصنافها متنوعة ومتعددة مما يصعب عملية التعامل معها مما دفع بالدول إلى وضع معيار لتحديد هذه الأصناف.

لذا سنتطرق في هذا المبحث إلى تعريف البضائع الخطرة (المطلب الأول) وبيان أنواعها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعريف البضائع الخطرة

ل للوصول للمعنى الشامل للبضاعة الخطرة سنعمد إلى إعطاء تعريف لغوي للبضائع الخطرة (الفرع الأول)، وآخر اصطلاحي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التعريف اللغوي للبضائع الخطرة

إن تعريف البضائع الخطرة من الناحية اللغوية يقتضي التطرق إلى معنى كلمة "البضاعة" لغة وكذا كلمة "خطرة" لغة كل على حدة ثم الجمع بينهما للخلوص إلى تعريف لغوي شامل.

أولا: تعريف البضاعة لغة

البضاعةُ قطعة من المال، وقيل: اليسير منه. والبضاعةُ: ما حُمِّلَتْ آخر بيعه وإدارته، والبضاعة: طائفة من مالك تبعثها للتجارة، وأبضعهُ البضاعة: أعطاه إياها، وأبنتضعه: أخذ، والاسم البضاعُ كالقراض، وأبضع الشيء وأسْتبضعهُ: جعله بضاعته، وقد وردت هذه الكلمة في

القرآن الكريم في قوله تعالى: "وجئنا ببضاعة مزجاة"¹، أصل البضاعة من البضع وهو القطع وقيل: البضاعة جزء من أجزاء المال ، وتقول أبضعت بضاعة للبيع كائنة ما كانت.²

ثانياً: معنى كلمة خطرة لغة

الخطرة لغة جاءت من الخطر وهو: الإشراف على الهلاك، يقال: خاطر بنفسه والخطراسبق الذي يتراهن عليه،³ والخطر الإشراف على هلكه، و خاطر بنفسه يخاطر: أشقى بها على خطر هلك بها أو نيل منك، والمخاطر: المراقى وخطر الدهر خطرانه.⁴ بالتالي يمكن القول أن البضائع الخطرة لغة هي الشيء الذي يمكن تداوله بواسطة التجارة وقد يسفر عنها الضرر والهلاك.

الفرع الثاني: التعريف الاصطلاحي للبضائع الخطرة

إن تعريف البضائع الخطرة يعد من الموضوعات التي تثير الكثير الجدل والاختلاف ما بين القوانين و الفقهاء ولذلك سيتم التطرق إلى كل من التعريف القانوني و التعريف الفقهي

أولاً: التعريف القانوني للبضائع الخطرة

إن تنوع وكثرة البضائع الخطرة من جهة وتعدد وتشعب القوانين الداخلية والتشريعات الداخلية من جهة أخرى كانت سبباً في عدم وضع تعريف موحد للبضائع الخطرة وسنتطرق في هذا المطلب لأهم التعريفات للبضائع الخطرة في القوانين الدولية والتشريعات الداخلية.

1/ تعريف البضائع الخطرة في الاتفاقيات الدولية

سيتم التطرق إلى تعريف البضائع الخطرة في بعض الاتفاقيات الدولية.

¹ - الآية 87 من سورة يوسف.

² - جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور الإفريقي المصري، لسان العرب، المجلد الأول، دار صادر - بيروت - لبنان، 2008، ص 99.

³ - إسماعيل بن حامد الجوهري، الصحاح تاج اللغة وصحاح العربية، دار الحديث، القاهرة، مصر، 2009، ص 328.

⁴ - جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور الإفريقي المصري، المرجع السابق، ص 1197.

أ/ تعريف البضائع الخطرة في المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة

عرفت المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة¹ وهي عبارة عن مجموعة من الأحكام التي تنظم تداول وتخزين وتعبئة ونقل المواد الخطرة بين دول العالم، صادرة عن المنظمة البحرية الدولية التابعة لهيئة الأمم المتحدة للبضائع الخطرة على أنها: "المواد القابلة للاشتعال أو الانفجار أو القابلة للاشتعال الذاتي أو إذا وضعت بجانب مادة أخرى، أو هي مواد تخرج منها غازات قابلة للانفجار أو أبخرة سامة أو روائح متلفة، أو هي مواد قابلة للانفجار عند امتزاجها مع الهواء".

لقد تم الاعتماد على أحكام هذه المدونة في اتفاقية سولاس واتفاقية ماريول وأصبح لزاماً على كل دولة صادقت على الاتفاقيتين الالتزام بالمدونة.

ب/ تعريف البضائع الخطرة في اتفاقية سولاس 1974

عرفت اتفاقية سولاس المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر البضائع الخطرة الصلبة في الفصل السابع في المادة الأولى 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"².

ما يلاحظ أن اتفاقية سولاس أقتصرت تعريفها للبضائع الخطرة على البضائع التي لم يتم تغليفها ووضعها في الحاويات وهذا التعريف فيه نوع من النقص حيث أن هناك بضائع حتى ولو كانت مغلفة وتوضع في حاويات تكون خطرة بطبيعتها³، مثل بعض المواد الكيميائية التي تتفاعل مع مواد تغليفها كالأحماض الكيميائية (ACIDE).

ج/ تعريف البضائع الخطرة في اتفاقية ماريول

¹règle 1, chapitre7, code maritime international des marchandises dangereuses, Edition de 2008, volume 1.

² - صادقت الجزائر على اتفاقية سولاس 1977 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983، الذي يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر المبرمة بلندن في 1 نوفمبر 1974، من الجريدة الرسمية عدد 36، المؤرخة في 8 شوال 1403 الموافق ل 30 أوت لسنة 1983.

³ - فيصل أخليف يوسف الطروانة، المسؤولية نتيجة للشحنات الخطرة بموجب عقود سيف، دار الخليج للنشر والتوزيع، الأردن عمان، 2022، ص 34.

عرفت اتفاقية ماريولالمتضمنة الحد من إلقاء النفايات والتسرب النفطي في الفقرة الثانية من المادة 2 منها على أنها: "المادة الضارة بأنها أي مادة يمكن أن يسفر إدخالها إلى البحر عن تعريض صحة الإنسان إلى الخطر، أو الأضرار بالمواد الحية والحياة البحرية، أو إتلاف المرافق الاستجمامية أو عرقلة الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر، وهي تشمل أي مادة خاضعة للمراقبة بمقتضى الاتفاقية الحالية".

يتضح من هذا التعريف أن اتفاقية ماريول أعطت تعريفا شاملا وملما للمواد الخطرة لكنها لم تتطرق إلى ذكر أنواعها واكتفت بالإشارة إلى أن المادة الخطرة تشمل كل مادة خاضعة للمراقبة بمقتضى الاتفاقية.

د/ تعريف البضائع الخطرة في المدونة الدولية لنقل المواد الكيميائية IMO

المدونة الدولية لنقل المواد الكيميائية هي هيئة رقابية دولية في قطاع النقل تقوم باعتماد متطلبات ملزمة لكفاءة استخدام الطاقة، حيث عرفت البضائع الخطرة على أنها:¹ " أي مادة مدرجة في الفصل 17 من المدونة البحرية الدولية للكيميائيات السائبة² أو ذات خطورة أعلى من معايير المخاطر الدنيا المحددة في معايير تقسيم مخاطر الكيميائيات السائبة حسبما تقره المنظمة على ألا تتجاوز درجة وميضها 60 بالمئة،³ كما عرفت السلع الخطرة أنها المواد والمكونات والأشياء التي تشملها مدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة. يتبين من هذا التعريف أن الاتفاقية اعتمدت في تعريفها للبضائع الخطرة على تعريف المدونة البحرية للكيميائيات السائبة والمدونة البحرية للبضائع الخطرة دون تعديل.

¹ - البند 11 من الفصل الأول، المدونة البحرية الدولية لنقل المواد الكيميائية على متن سفن الإمداد البحري، تم الاعتماد في 6 كانون/ديسمبر 2017.

² - يرمز لها بـBC وهي المدونة الدولية لبناء و تجهيز السفن ناقلة الكيميائيات الخطرة السائبة و التي اعتمدها لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة الدولية. انظر الموقع الالكتروني: www.almeezan.qa بتاريخ 2 ماي 2023 على الساعة 18:26.

³ - نقطة أو درجة الوميض: هي أدنى درجة الحرارة يمكن أن يشكل عندها مزيج من المواد قابلة للاشتعال وعند درجة الحرارة هذه يمكن إيقاف اشتعال البخار عند غزالة مصدر الاشتعال. انظر الموقع الالكتروني: www.arabic.mat.gelsonluz.com بتاريخ 01 ماي 2023 على الساعة 11:25.

يلاحظ على التشريعات الدولية أن البعض منها اعتمدت في تعريف البضائع الخطرة على غرار المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة واتفاقية ماربول بينما المدونة الدولية لنقل المواد الكيميائية واتفاقية سولاس اعتمدت على صفاتها المادية والفيزيائية بشكل غالب.

2/ تعريف البضائع الخطرة في القوانين الداخلية

فيما يخص تعريف البضائع الخطرة في القوانين الداخلية سنحاول تسليط الضوء على تعريف البضائع الخطرة في القانون الجزائري، وبعض القوانين المقارنة.

أ/ تعريف البضائع الخطرة في القانون الجزائري

عرفها المشرع الجزائري في المادة الرابعة من المرسوم التنفيذي رقم 19-157¹ المتضمن قواعد وشروط نقل البضائع بحرا على أن: "المادة الخطرة تدل على المواد التي تم تصنيفها في المادة 5 من هذا المرسوم، وكذلك كل المنتجات والمواد التي تحتوي على هذه المواد والتي من الممكن أن تضر الأفراد والممتلكات والبيئة أو تشكل خطرا عليهم".
تتمثل المواد المصنفة في المادة 5 من هذا المرسوم هي: المواد و الأشياء المتفجرة، الغاز، السوائل القابلة للاشتعال، المواد الصلبة القابلة للالتهاب والمواد التي تشتعل تلقائيا والمواد التي تصدر غازات قابلة للالتهاب عند احتكاكها بالماء، المواد المحرقة و فوق أكسدية العضوية، المواد السامة والمواد المعدية، المواد المشعة، المواد القارضة، المواد والأشياء الخطرة الأخرى.

ما يميز المشرع الجزائري أنه سعى إلى الاعتماد في تعريفه للبضائع الخطرة على الأصناف والتي هي في الأصل مستنبطة من المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة وذلك بغية وصوله إلى وضع تعريف موحد.

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 19-157، المؤرخ في 24 شعبان سنة 1440 الموافق لـ 21 أكتوبر 2019، الذي يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بحرا وكذا مكوناتها وعبرها عبر الموانئ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 32، الصادرة بتاريخ 10 رمضان 1440 الموافق لـ 15 ماي سنة 2019.

ب/ تعريف البضائع الخطرة في القوانين المقارنة

سننظر إلى تعريف البضائع الخطرة في كل من القانون القطري، المغربي والمصري نظرا لاختلاف وتنوع تعريفاتهم وشمولها.

ب/1- تعريف البضائع الخطرة في القانون القطري

عرف القانون القطري الحمولة الخطرة بأنها "جميع المواد المذكورة في المادة 42 من هذا القانون وهي: المواد التي تصبح خطر إذا تفاعلت مع الماء، المواد التي تصبح خطرة إذا تفاعلت مع الهواء، المواد التي تكون درجة التهابها في المكان المغلق 150 درجة فهرنهايت أو أقل من ذلك، المواد المتلفة لغيرها، المواد التي تتصاعد منها غازات أو أبخرة سامة، المواد السامة فيما عدا المواد الطبية، المواد الصلبة السريعة الاشتعال، المواد المساعدة بشدة على الاحتراق، وجميع المواد و البضائع الأخرى التي يصدر بها قرار من وزير المواصلات".¹ ما يلاحظ على هذا النص أن القانون القطري لم يحدد معيارا مضبوطا لتعريف البضائع الخطرة حيث يمكن إضافة أي مادة يقرها وزير المواصلات على أنها خطرة.

ب/2- تعريف البضائع الخطرة في القانون المغربي

عرفها القانون المغربي على أنها: "المواد أو الأشياء أو الأجسام، التي يمكن أن تلحق بطبيعتها ضررا بالأشخاص أو الممتلكات أو البيئة".² ما يعيب القانون المغربي عرف البضائع الخطرة بصفة عامة دون أن يحدد أنواع أو أصناف لهذه البضائع حيث اعتبر أن أي مادة تسبب خطرا على الأشخاص أو البيئة أو الممتلكات تعتبر خطرة، وعلى عكس المشرع الجزائري الذي تطرق إلى أصناف هذه البضائع.

¹ - المادة 43 من القانون رقم 29، المؤرخ في 8 شعبان 1386 الموافق ل 22 نوفمبر لسنة 1966، المتعلق بتنظيم موانئ قطر، من الجريدة الرسمية لدولة قطر، العدد السابع، المؤرخة في 10 شوال 1385 الموافق ل 1 جانفي 1996.

² - المادة الثانية من القانون رقم 05-30 المؤرخ في 29 جمادى الثانية 1432 الموافق ل 1 ديسمبر لسنة 2003، المتعلق بنقل البضائع الخطرة عبر الطرق، من الجريدة الرسمية للمملكة المغربية، عدد 75 لسنة 2003.

ب/3- تعريف البضائع الخطرة في القانون المصري

عرفها على أنها: "المواد ذات الخواص التي من شأنها الإضرار بصحة الإنسان أو تؤثر تأثيراً ضاراً على البيئة وذلك في حالة التداول غير الآمن لها وغير المطابق لإجراءات صحية بيانات الأمان الخاصة بكل مادة من تلك المواد".¹

ما يميز معظم القوانين الداخلية أنها سعت إلى وضع تعريف موحد كما أن معظمها تبنت الأصناف التي جاءت بها المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة وذلك لتسهيل عملية مناولة هذا النوع من البضائع.

ثانياً : التعريف الفقهي للبضائع الخطرة

إن تعريف البضائع الخطرة يعد من الموضوعات التي تثير الكثير من الجدل والاختلاف ما بين الفقهاء فالبعض وضع لها تعريف ضيقاً و محصوراً، أما البعض الآخر فقد توسع في مفهومها ولم يحصرها في حالات معينة بل توسع أيضاً في الحالات و الأنواع التي يشملها هذا التعريف.

1/ التعريف الواسع

تعرف البضائع الخطرة وفقاً لتعريف الواسع على أنها مادة بها خواص ذات خطورة على صحة الإنسان والبيئة، ومن الخواص التي تجعل مادة ما خطرة كون هذه المادة سامة تسبب الموت أو المرض الشديد عند الابتلاع أو الاستنشاق أو الملامسة، أو سريعة الاشتعال أو مادة آكلة تدمر الأنسجة الحية عند الملامسة، أو متفجرة تسبب انفجار عند الاحتكاك أو الحرارة، أو سريعة التفاعل نشطة جداً للتفاعل الكيماوي، أو معدية تسبب انتقال الكائنات الحية الممرضة، أما المخلفات الخطرة فهي مخلفات المواد الخطرة التي تحتفظ بخواصها، وقد وضعت العديد من الدول قوائم المواد الخطرة مع وضع أسس ومعايير للتداول الآمن لهذه المواد.²

¹ - الفقرة 18 من المادة 1 من القانون رقم 04 لسنة 1994 من التشريع المصري، نقلاً عن زروالي سهام، "النظام القانوني لعملية النقل البحري للبضائع الخطرة"، في : مجلة الدراسات القانونية المقارنة، العدد الخامس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسينية بن بوعلي، 2018، ص 122.

² - محمد حسن عوض و آخرون، قضية المناخ و تحديات العولمة البيئية، الأكاديمية الحديثة للكتاب الجامعي، 2018، ص 160.

كما أن هناك من المواد الخطرة بطبيعتها وأن صفة الخطورة متلازمة معها، وتتبع منها فتكسب صفة الخطورة بحكم تركيبها، فلا يمكن أن تصنع إلا خطرة وذلك حتى تقي 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 قد تصبح خطرة في ظروف معينة.¹

كما أن البضاعة الخطرة لا يستوجب أن تكون خطورتها طبيعية بل أن البضاعة تكون خطرة بالنظر للظروف التي تحصل عند نقل البضاعة أو حجزها...، فإن هذه الأمور تجعل البضاعة خطرة من الناحية القانونية وبهذا المعنى لا بد من أن يتم تصنيف المواد حسب خطورتها إلى فئات كون هناك مواد خطرة ناتجة عن طبيعة البضاعة، وتوجد بضائع تأتي مرتبتها بين البضائع الخطرة وغير الخطرة وهي البضائع التي تصبح خطرة عند عدم مراعاة شروط نقلها وعدم وضع علامات عليها.²

أيضا قد تكون المادة الخطرة عبارة عن مادة مشعة أو سريعة الإشتعال، متفجرة، سامة، أكالة، خطرة إحيائيا أو مؤكسدة، مسببة للحساسية، أو ذات خواص تجعلها خطرة في بعض الظروف، ويحتاج تخفيف المخاطر المصاحبة للمواد الخطرة إلى تطبيق معايير السلامة خلال مداولة هذه المواد كالنقل والتخزين ثم التخلص منها لاحقا وتنظم المواد الخطرة وفق القانون وهي تخضع للعديد من الاتفاقيات الدولية أيضا.³

بناء عليه يتضح أن التعريف الواسع للبضائع الخطرة يشمل كل الأصناف ليضاهي كل الحالات المؤدية إلى إحداث الخطر، حيث ركز على أنواعها وخصائصها. تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري أعتمد على تعريف البضائع الخطرة على تعريف الواسع حيث عرف البضائع الخطرة وذكر أنواعها في المادتين 4 و5 من المرسوم التنفيذي رقم

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

² عمار فيصل، "المسؤولية المدنية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة"، في: المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2016، ص 306.

³ مراد عبد الفتاح، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الكتاب الحديث، مصر، 1993، ص 32.

19-157 الذي يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بحرا وكذا مكوناتها وعبرها عبر الموانئ.

2/التعريف الضيق للبضائع الخطرة

على غرار التعريف الواسع للبضائع الخطرة هناك تعريف ضيق عرف هذه البضائع على أنها المواد والعناصر التي يمكن أن تسبب الضرر للناس أو الكائنات الحية الأخرى أو الممتلكات أو البيئة.¹ يقوم هذا التعريف أساسا على فكرة مفادها أن البضاعة الخطرة هي تلك البضائع التي قد تؤدي بسبب طبيعتها أو خواصها أو طريقة رصها إلى تعريض أرواح المسافرين أو البيئة إلى الخطر، ومعنى ذلك أن هذا التعريف يقتصر على البضائع الخطرة ماديا أو فيزيائيا فقط.² ويرجع اعتبار هذا التعريف ضيق إلى أنه تعريف ركز على الخواص الفيزيائية للبضائع الخطرة دون الاهتمام بالظروف المحيطة بها وإلى خصوصيتها وأنواعها، بمعنى أن البضائع الخطرة هي تلك البضائع التي تعرض أرواح المسافرين إلى الخطر، أو تشكل خطرا كبيرا على السفينة.

المطلب الثاني: أصناف البضائع الخطرة

إن تعدد البضائع الخطرة أوجب تنظيمها وبما أن المشرع الجزائري إعتدلتصنيفه على المدونة البحرية فسنعتمد على تصنيفها ذلك لأنها أشمل حيث أصدرت كتابا يتضمن توصيات حول نقل المواد الخطرة وقد جاء في هذه التوصيات الأصناف أو الرتب التسع للمواد الخطرة والضارة وقد وضع نظام تصنيف هذه البضائع تبعا لطبيعة المخاطر الكامنة فيها، وتم تقسيم هذا المطلب إلى أصناف عامة للبضائع (الفرع الأول) أصناف خاصة للبضائع الخطرة (الفرع الثاني) أصناف محظورة من البضائع الخطرة (الفرع الثالث).

¹ - عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 و اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978، دار النهضة العربية، مصر، 2008، ص41.

² وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة-دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2015، ص13.

الفرع الأول: الأصناف العامة للبضائع الخطرة

تم تقسيم البضائع الخطرة العامة إلى تسعة أصناف سنتناولها حسب الترتيب الآتي: المتفجرات، الغازات، السوائل القابل للاشتعال، المواد الصلبة القابلة للاشتعال، مواد مؤكسدة وبيروكسيدات عضوية، المواد السامة المعدية، المواد المشعة، المواد المسببة لتآكل و البضائع الخطرة المتنوعة. وتم تقسيمها بدورها إلى المواد الخطرة عالية الخطورة، ومواد خطرة منخفضة الخطورة

أولاً: المواد الخطرة عالية الخطورة

وهي البضائع المصنفة في الرتب الخمسة الأولى والتي تؤدي إلى هلاك الإنسان والكائنات الحية وصنفت أكثر خطورة لقدرتها التفجيرية العالية ولحساسيتها وتفاعلها السريع مع المواد الأخرى أو قد تتفاعل مع الهواء وهي : المتفجرات، الغازات، السوائل القابلة للاشتعال، المواد الصلبة القابلة للاشتعال.

1/ المتفجرات

تدل على مادة (أو مزيج مواد) صلبة أو سائلة قد تصدر في حد ذاتها، نتيجة تفاعل كيميائي، أو غازات في درجة حرارة وضغط وسرعة تنتج عنها أضرار للمنطقة المحيطة، وهناك خمسة أنواع من المتفجرات هي:¹

- المواد والأشياء التي تشكل خطر الانفجار الشامل، ويقصد بالانفجار الشامل هو الذي يحدث في الكمية الموجودة بأكملها في آن واحد تقريباً.
- المواد والأشياء التي تشكل خطر الإسقاط دون أن تشكل خطر الانفجار الشامل. ومثالها على ذلك الألعاب النارية والمشاعل بصفة عامة.

¹ - المادة 4 من مرسوم تنفيذي رقم 19-157، الذي يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بحرا وكذا مكوئها و عبورها عبر الموانئ.

- المواد والأشياء التي تشكل خطر الحريق مع خطر طفيف من عصف الانفجار أو الإسقاط أو كليهما، دون أن تشكل خطر الانفجار الشامل، وهي التي يؤدي احتراقها إلى حرارة إشعاعية كبيرة، أو تحترق الواحدة تلو الأخرى.
- المواد والأشياء التي لا تشكل خطراً كبيراً، وهي التي لا تنطوي إلا على خطر ضئيل إذا اشتعلت أو بدأ تشغيلها أثناء النقل وتقتصر الآثار إلى حد كبير على العبوة ولا يتوقع أن تنتشر منها أي قطع ذات حجم كبير أو أن تصل إلى مدى بعيد، ولا يترتب علمياً على أي نار خارجية انفجار فوري لكل محتويات العبوة تقريباً.¹
- المواد الحساسة جداً والغير حساسة للغاية: وهي التي تشكل خطر الانفجار الشامل وهي الضائع التي يحتمل اشتعالها من حالة الاحتراق إلى حالة الانفجار في ظروف النقل العادية، أما المواد غير حساسة للغاية التي لا تشكل خطر الانفجار الشامل من أمثلتها الألعاب النارية والمشعلات.²

2/ الغازات

- الغازات هي شكل من أشكال المادة حيث تتميز بخاصية الانتقال من مكان إلى آخر، كما تشمل هذه الرتبة على: الغازات المضغوطة، الغازات المسيلة أو المذابة تحت الضغط إضافة إلى الغازات السامة.³
- وتنقسم الغازات إلى الغازات اللهوية، الغازات المؤكسدة والغازات تحت الضغط:⁴
- الغازات اللهوية، القابلة للاشتعال وهو غاز له نطاق احتراق مع الهواء عند درجة حرارة 20 درجة وضغط جوي معياري 1،103 كيلوباسكال.
 - الغازات المؤكسدة، وهي أي غاز يمكن بتوافر الأكسجين عموماً أن يسبب أيسهم في احتراق مواد أخرى أكثر مما يفعل الهواء.

¹ - توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة، اللائحة التنظيمية النموذجية، الصادرة عن الأمم المتحدة، الجزء الثاني، نيويورك، لسنة 2011، صص 44، 43.

² - المرجع نفسه، ص 44.

³ - سهام زروالي، المرجع السابق، ص 124.

⁴ - توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص ص 51، 59، 62.

- الغازات تحت الضغط، هي غازات معبأة في أوعية عند الضغط يبلغ 200 كيلوباسكال أو أكثر أو التي تكون مسيئة أو مسيئة ومبردة ، وهي تشمل الغازات المضغوطة، الغازات المسيلة ، الغازات الذائبة والغازات المسيلة المبردة.

3/ السوائل القابلة للاشتعال

هي سوائل أو مزيج من السوائل، أو سوائل تحتوي على مواد صلبة في محلول أو متعلق تطلق بخارا قابلا للاشتعال في درجات حرارة لا تزيد عن 60.5 درجة مئوية في اختبار الكأس المغلق أو لا تزيد عن 65.6 درجة مئوية في اختبار الكأس المفتوح.¹
من أمثلة السوائل القابلة للاشتعال البنزين، الأسيتون، الطلاء وهي قابلة للاشتعال لأنها غالبا ما ينبعث منها أبخرة قابلة للاشتعال عند درجة حرارة معينة.

4/ المواد الصلبة القابلة للاشتعال

هي مادة صلبة تحترق بسهولة، أو قد تسبب حريقا أو تساهم فيه من خلال الاحتكاك. و المواد الصلبة السهلة الاحتراق هي مادة مسحوقة أو حبيبية أو في شكل عجينة وهي خطيرة إذا كان يسهل اشتعالها بالتلامس القصير مع مصدر اشتعال مثل عود ثقاب مشتعل، وإذا كان اللهب ينتشر بسرعة، وتصنف المواد الصلبة في شكل مسحوق أو حبيبات أو عجينة أو مخاليط هذه المواد باعتبارها مواد صلبة سهلة الاحتراق عندما يكون زمن الاحتراق في واحد أو أكثر من الاختبارات التي تجري وفقا للطريقة المبينة في توصيات الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع الخطرة.²

¹- رفق عيادة الهاشمي، الحماية الدولية من أثار النفايات الخطرة، دار المجد للنشر، مصر، 2019، ص29.

²- "النظام المنسق عالميا لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها(ن م ع) " الصادرة عن الأمم المتحدة، الطبعة المنقحة السادسة،

2011، ص 87.

ثانيا: المواد الخطرة المنخفضة الخطورة

تعتبر أقل خطورة من الرتبة الأولى من حيث درجة الحساسية والتفاعل مع المواد الأخرى وغير قابلة للانفجار في أغلب الأحيان أما من ناحية الخطورة فهي تبقى بضائع خطيرة سواء على الإنسان أو الكائنات الحية الأخرى وهي موضحة في الرتبة الخمسة الآتية:

1/ المؤكسدات

وتتقسم بدورها إلى:¹

- المواد المؤكسدة: هي مادة غير قابلة بحد ذاتها للإحتراق، و لكنها قد تسبب أو تسهم عن طريق إطلاق الأوكسجين عموما في إحتراق مادة أخرى.
- البروكسيدات العضوية: هي مواد سريعة الإشتعال وحساسة الإرتطام والإحتكاك وتتفاعل بشدة مع المواد الكيميائية الأخرى وقد تكون هذه التفاعلات إنفجارية.
- ومن أمثلة المواد المؤكسدة كلورات الكالسيوم ومولد الأوكسجين .

2/ المواد السامة والمعدية

هي مواد يمكن أن تسبب الوفاة أو إصابة حادة أو أضرار بصحة الإنسان في حالة ابتلاعها أو استنشاقها تلامسها مع الجلد، و المواد المعدية هي مواد يعرف عنها أن يتوقع على نحو معقول أنها تحتوي على كائنات ممرضة وهي كائنات دقيقة (البكتيريا، الطفيليات، الفيروسات، الفطريات). وغالبا ما تعود بالسلب على الإنسان والحيوان.²

3/ المواد المشعة

عرفها المشرع الجزائري: على أنها مادة تحتوي على مركب مشع يشمل نويدات مشعة طبيعية أو اصطناعية يقتضي نشاطها أو تركيزها مراقبة الإشعاعات.³

¹ - توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة، اللائحة التنظيمية النموذجية، الصادرة عن الأمم المتحدة، الطبعة المنقحة السابعة عشر، نيويورك، 2015، ص 77.

² - توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة، اللائحة التنظيمية النموذجية، الصادرة عن الأمم المتحدة، الطبعة الرابعة، نيويورك، لسنة 2011، ص 117

³ - المادة 4 من المرسوم تنفيذي رقم 19-157، الذي يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بحرا وكذا مكوئها وعبورها عبر الموانئ.

ومن أمثلة المواد المشعة الفحم، الرمال المعدنية، التنتالوم، الفوسفات، اليورانيوم وهو من المعادن الأرضية النادرة.

4/ البضائع الخطرة المسببة لتآكل

هي المواد أو التي تسبب بفعالها الكيميائي ضرراً بالغاً للأنسجة الحية التي تلمسها، وقد تسبب في حالة تسربها ضرراً بالغاً، أو حتى تدمير البضائع الأخرى المنقولة أو لمركبات النقل، من أمثلة ذلك ماء النار.¹

5/ البضائع الخطرة المتنوعة

نقصد بها المواد التي تشكل خطراً أثناء نقلها و لكن لا ينطبق عليها تعريف في أي فئة أخرى وقد تشكل خطر على الإنسان أو الممتلكات عند نقلها، ومن أمثلتها الأسبستوس وهو من المواد الليفية غير قابلة للاحتراق لها قوة شد عالية ومن خصائصه عزل حرارية وكهربائية جيدة، مقاوم للمواد الكيميائية ولكن من أخطار استنشاق ألياف الأسبستوس الموجودة في الغبار أنه يؤدي إلى العديد من الأمراض أخطرها السرطان.²

إضافة إلى البضائع الخطرة الأخرى نجد المحركات ولعل أخطر المحركات هو محرك "TRCEA15AC3" وهو يستخدم في حفر الآبار لتنقيب عن البترول، الملوثات البحرية (الملوثات الكيميائية الملقاة في البحر)³.... وغيرها من البضائع والمواد الخطرة حيث لا يمكننا حصر هذه الأنواع لأنها تزداد وتتنوع مع التطور الذي نشهده في العالم.

الفرع الثاني : الأصناف الخاصة

إضافة إلى الأصناف العامة هناك بضائع أخرى أعتبرت خاصة لما لها أهمية في مجال النقل البحري والقوانين الدولية أهتم بها بشكل خاص نظراً للخطر الذي تشكله والذي يصعب التعامل معه في حالات الطوارئ وهي المحروقات، المواد النووية، النفايات الخطرة.

أولاً : المحروقات

¹ - سهام زروالي، المرجع السابق ، ص124

² - عذاب طاهر الكنانى، كيمياء المواد الخطرة، الطبعة الأولى ،دار الفكر للنشر والتوزيع ، مصر ، 2010 ،ص10.

³ -www.omemotors.as. Consulté le 03 mai 2023,11:33.

هي عبارة عن مزيج بين مواد تسمى هيدروكربونات ، هذه الأخيرة كما يدل عليها اسمها تتكون من ذرات الكربون والهيدروجين وكل واحدة من الهيدروكربونات تتكون من عدد مختلف من ذرات الكربون والهيدروجين ، وبالتالي من جزيئات ذات حجم وتركيب مختلفين تحدد حالتها الفيزيائية ، بمعنى إما سائلة ، صلبة وغازية فالهيدروكربونات التي تحتوي على أربعة ذرات كربون هي عموما غازات والتي تحتوي على تسعة عشر ذرة هي سائل، وأكثر من ذلك تكون مواد صلبة كما تحتوي المحروقات على بعض الشوائب كالكبريت والأكسجين والماء والأملاح ، وكذلك بعض المعادن مثل الحديد والصدويوم.¹ وتكمن خطورة المحروقات في الغاز المنبعث منها عند الاحتراق أو تفاعلها مع بعض المواد في حالتها الغازية كم أنه يصعب التعامل معه في حالة حدوث حادث نضرا لسرعته الفائقة في الإشتعال.

ثانيا : المواد النووية

يقصد بالمواد النووية البلوتونيوم باستثناء ما كان التركيز النظائري فيه يتجاوز 80 في المائة من البلوتونيوم -238 و اليورانيوم 233 المزود النظير المشع 235 أو النظير المشع 233 اليورانيوم المحتوي على خليط النظائر الموجود في الطبيعة عدا ما كان منه على شكل خام أو فضلات خام ، أية مادة تحتوي على واحد أو أكثر مما تقدم.²

ثالثا: النفايات الخطرة

عرفت اتفاقية بازل النفايات الخطرة على أنها: مواد أو أشياء يجري التخلص منها أو ينوي التخلص منها أو مطلوب التخلص منها بناء على أحكام القانون الوطني.³ تتعدد تصنيفات النفايات الخطرة إذ تشمل فئات وأنواع عديدة جرى تقسيما إلى ثلاثة أصناف وهي:¹

¹ - سهام زروالي، المرجع السابق، ص 125.

² - المادة الأولى من اتفاقية الحماية المدنية للمواد النووية، فتح باب التوقيع عليها في 3 آذار_مارس 1980، دخلت حيز النفاذ في 8 فبراير 1987

³ - المادة الثانية من اتفاقية بازل، بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة و التخلص منها عبر الحدود، بازل، سويسرا تم اعتمادها في عام 1989 ودخلت حيز النفاذ عام 1992.

1/النفائيات السامة

ويقصد بها تلك المواد أو النفائيات التي قد يسبب إطلاقها أضرار مباشرة أو مؤجلة على البيئة ، بفعل تراكمها في الكائنات الحية أو أثارها السامة على النظم الإحيائية.

2/النفائيات النووية

ويمثل الخطر الأكبر الذي يهدد البيئة العالمية و يهدد حياة الإنسان والكائنات الحية الأخرى، وتشمل النفائيات النووية مناجم اليورانيوم ونواتج الانشطار الإشعاعي.

3/النفائيات البيولوجية الكيميائية

وهو وصف يعتمد أساسا على مصدر هذه النفاية أو نوع النشاط الإنساني الذي تتولد عنه.مثلمخلفات الأدوية.

نستنتج مما سبق أن المادة أو النفاية الخطرة من الممكن أن تكون خطرة في حد ذاتها أو تصبح خطرة في علاقتها بالمكان أو الوسط الذي تستعمل فيه، أو الطريقة التي تستعمل بها والنفائيات عندما يتخلص منها في أماكن تنقل منها الرياح أثارها إلى أماكن أخرى عبر الحدود أو تستعمل المواد الخطرة في أنشطة تجري قرب الحدود الدولية، أو في منطقة إيكولوجية حساسة بصفة خاصة، حينئذ تكون النفائيات أو المواد خطرة بالنظر على المكان الذي تم التخلص منها أو تستعمل فيه تكون للنفائيات أو المواد ذات الصلة أثر خاص على المياه أو الهواء، وذلك عندما تكتسب الخواص الخطرة بتفاعلها مع مواد أخرى، فهي خطرة في علاقتها بالبيئة التي تستعمل فيها.²

الفرع الثالث : الأصناف المحظورة

لا تقتصر البضائع والمواد المحظورة في مناولتها على الموانئ فقط بل تعتبر محظورة كذلك براً وجواً وذلك راجع إلى خطورتها الكبيرة على الإنسان والبيئة ، ويعرض الشخص الذي

¹ -ناديا لبيتم سعيد، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة من التلوث بالنفائيات الخطرة، الطبعة الأولى، دار ومكتبة الجامد للنشر والتوزيع، عمان، 2016، صص130،131.

² - المرجع نفسه، ص 73.

يقوم بنقلها أو مناولتها والمتاجرة به على عقوبات شديدة قد تصل إلى المؤبد وذلك حسب كل دولة، وهي المخدرات، الأسلحة النووية.

أولاً: المخدرات

هي كل مادة طبيعية أو مصنعة تحتوي على مواد منبهة أو منشطة أو مهلوسة تؤثر على الجهاز العصبي مما يؤثر على وظائف الجسم ككل.¹

يعتبر تهريب المخدرات من أصعب عمليات التهريب وأشدّها وقد كان وراء تزايد التهريب البحري للمخدرات عدة عوامل كون المجال البحري يعتبر وسيلة ربط بين الدول والقارات كما يعتبر أقل تكلفة، ولعل أهم العوامل التي ساهمت في تزايد تهريبه هو صعوبة إجراء عمليات التفتيش و المراقبة للسفن والحاويات داخل الموانئ لما تشهده المناولة المينائية للبضائع من ضخامة وقوة، وقد أقر المشرع الجزائري إجراءات وتدابير أمنية للحد من هذه الظاهرة من خلال الأمر 05-06² المتعلق بمكافحة التهريب حيث يشير هذا الأمر إلى دعم وسائل مكافحة التهريب وقد وضع تدابير وقائية هي: دعم وسائل مكافحة التهريب لاسيما من خلال وضع تدابير وقائية، تحسين أطر التنسيق ما بين القطاعات، إحداث قواعد خاصة في مجال المتابعة والقمع، دعم آليات التعاون الدولي.³

ثانياً: الأسلحة النووية

هو جهاز سلاح يستخدم تفاعلا نوويا لإحداث انفجار، يكون الانفجار أكبر بكثير من المتفجرات التقليدية مثل مادة التي إن تي، عندما ينفجر سلاح نووي تخرج منه أربعة أنواع من الطاقة، موجات انفجارية و وضوء مركز وحرارة وإشعاع، وعند الانفجار تخرج كرة كبيرة من النار و كل شيء داخل هذه الكرة النارية يتبخر ويحمل للأعلى و يؤدي ذلك إلى ظهور سحب

¹ - فريدة قماز، عوامل الخطر والوقاية من تعاطي الشباب للمخدرات، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم اجتماع

التممية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، لسنة 2009، صص 16، 29.

² - الأمر 06-05 المتعلق بمكافحة التهريب، المؤرخ في 18 رجب 1426 الموافق 23 غشت 2005، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 59، الصادرة في 23 رجب 1426 الموافق ل 28 غشت 2005.

³ - مريم درويش، " التهريب البحري للأسلحة و المخدرات و أثره على استقرار و أمن الدولة"، في : مجلة الدراسات و البحوث القانونية، العدد السابع، كلية الحقوق-جامعة أبو بكر بلقايد- تلمسان، 2017، صص 335، 336.

عندما تبرد تتحول إلى جسيمات تشبه الغبار وتسقط مرة أخرى على الأرض حيث يمكن لرياح أن تحمل هذا الغبار إلى أميال بعيدا ويمكن تلويث أي شيء يسقط عليه، ويمكن أن يكون السلاح النووي في صورة قنابل أو صواريخ.¹

كانت أول اتفاقية لحظر الأسلحة النووية دوليا في الأمم المتحدة في 7 يوليو 2017، كما شدد المشرع الجزائري على جريمة تهريب الأسلحة حيث نص في المادة 14 من الأمر 06-05 على: "يعاقب على تهريب الأسلحة بالسجن المؤبد." ومن خلال هذه المادة نجد أن المشرع الجزائري لم يحدد نوع الأسلحة التي يشكل تهريبها جناية مما يؤدي بنا إلى القول أن كل تهريب للأسلحة ومهما كان نوعها يعد جناية يعاقب عليها.

تجدر الإشارة أخيرا إلى أن نظام تحديد قائمة المواد والمنتجات الكيميائية الخطرة وتصنيفها في الجزائر يكون بقرار مشترك بين الوزيرين المكلفين بالصناعة و بالطاقة والمناجم وبناء على اقتراح من اللجنة الوزارية المشتركة.³

كما نشير في هذا الصدد إلى أن المؤسسة المينائية لولاية سكيكدة تقتصر في مجال مناولة البضائع الخطرة على المحروقات والمواد الكيميائية منها: أكسيد التيتانيوم والحديد، المغنيزيوم الحديدي المكرر، فلبسار البوتاسيوم، البورق، ورغم أن ميناء سكيكدة يحتل مكانة بارزة في الجزائر حيث تقدر مساحته بـ 12 هكتار، إلى أنه لا يعتمد كثيرا على هذا النوع من المناولة وذلك راجع لقلّة الإمكانات وعدم توفر الأماكن المخصصة لهذا النوع من البضائع حيث يجب توفير أماكن مخصصة تخضع لمعايير محددة لمناولة هذه البضائع،⁴ فمن جهة يعتبر ذلك شيئا إيجابيا لحماية الأشخاص والبيئة من أخطار هذه المواد ومن جهة لا يجب الإقتصار على المحروقات فقط وذلك لإنعاش إقتصاد البلاد عامة والولاية خاصة.

¹ -<http://emergency.cdc.gov/radiatio>. Consulté le 03 mai 2023, 12 :12.

² - الأمر رقم 06-05 المؤرخ في 18 رجب عام 1426 الموافق لـ 23 أوت، لسنة 2005 المتضمن مكافحة التهريب، من الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 59، المؤرخ في 23 رجب عام 1426 الموافق لـ 28 أوت 2005.

³ - المرسوم التنفيذي رقم 03-451، المؤرخ في 7 شوال 1424 الموافق لـ 1 ديسمبر 2003، الذي يحدد قواعد الأمن التي تطبق على النشاطات المتصلة بالمواد و والمنتجات الكيميائية الخطرة وأوعية الغاز المضغوطة، من الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 75، الصادرة في 13 شوال 1424 الموافق لـ 7 ديسمبر 2003.

⁴ - مقابلة مع السيد سفيان بابوري، رئيس مصلحة ربط البواخر، في المؤسسة المينائية سكيكدة، 15 أبريل 2023، على الساعة 11.17.

المبحث الثاني: الشروط المتعلقة بمناولة البضائع الخطرة في الميناء

إن حساسية البضائع الخطرة و ما تحمله من خطورة تستوجب على كل من يتعامل مع هذه البضائع إتباع شروط معينة عند مناولة هذا النوع من البضائع، وذلك لضمان المحافظة عليها من جهة وحماية و سلامة العاملين من جهة أخرى. وفي هذا المجال سار المشرع الجزائري على نهج القانون الدولي حيث لم يتطرق إلى أحكام خاصة بمناولة للبضائع الخطرة وإنما إعتد على نفس شروط وأحكام النقل البضائع الخطرة فنص القانون الجزائري على أن: "البضائع الخطرة بحرا يخضع للقواعد البحرية الدولية المحددة في هذا المجال".¹ والتي سنتطرق إليها في هذا المبحث حيث سنتطرق إلى الشروط المتعلقة بالبضاعة الخطرة (المطلب الأول) كما أن هذه الشروط تفرض أيضا على الأشخاص المسؤولين على البضائع الخطرة (المطلب الثاني) وأيضا هناك شروط متعلقة بالآلات المستعملة في مناولة البضائع الخطرة (المطلب الثالث).

المطلب الأول: الشروط المتعلقة بالبضائع الخطرة

إن الطبيعة الحساسة للبضائع الخطرة استلزمت عناية خاصة فقيدت هذه البضائع بشروط في الميناء حرصا على سلامة الأرواح والبيئة، حيث يتوجب الحصول على رخصة مناولة البضائع الخطرة (الفرع الأول)، ضرورة تعبئة وتغليف البضائع الخطرة (الفرع الثاني) شروط متعلقة معايير وضع العلامات التحذيرية والرموز (الفرع الثالث) وشروط مخصصة لشحن و رص البضاعة (الفرع الرابع).

الفرع الأول: رخصة مناولة البضائع الخطرة

هي رخصة لمناولة البضائع الخطرة أو ما يطلق عليها بورقة بيانات السلامة و تعتبر ورقة بيانات السلامة بمثابة رخصة يرمز لها SDS وكان يرمز لها سابقا برمز MSDS وهي

¹ - المادة 801 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري.

وثيقة تزود المستخدمين بالمعلومات اللازمة عن مواد كيميائية معينة،¹ يتم منح هذه الرخصة من قبل وزارة البيئة والطاقات المتجددة.

إن المعلومات الواجبة تضمينها في هذه الوثيقة تحددها السلطة المعنية لكل ميناء ممثلة في الجمارك الجزائرية، شرطة الحدود والمصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، وتتضمن الرخصة المعلومات الآتية:²

_ التعريف بالمنتج الكيميائي والشركة، حيث يجب أن يكون الاسم هو نفسه المستخدم على لصاقة المادة الكيميائية الخطرة، ويجب أن يكون الاسم الكامل للمورد مع العنوان ورقم الهاتف، كما يجب إعطاء رقم هاتف الطوارئ للاتصال في حالات الطوارئ.

_ معلومات حول المكونات (التركيب)، إذ يجب أن تسمح المعلومات لأصحاب العمل بتحديد الأخطار المرافقة لمادة كيميائية معينة بشكل واضح، حيث يجب توفير وصف المكونات الرئيسية بما في ذلك طبيعتها الكيميائية، موجة وتركيز المكونات التي تعتبر خطرة على السلامة والصحة، الهوية والتركيز الأقصى للمكونات.

- التعريف بالخطر، من خلال وجوب تبيان المخاطر الأكثر بما في ذلك المخاطر الصحية، الفيزيائية و البيئية وذلك بوضوح واختصار.

- إجراءات الإسعاف الأولي، حيث يجب شرح إجراءات الإسعاف الأولي والاعتماد على الذات في هذا المجال بمعاينة ومن الضروري توصيف الحالات التي تتطلب عناية طبية فورية.

- إجراءات مكافحة الحريق، إذ يجب تضمين المتطلبات الخاصة بمكافحة الحريق الذي يشتمل على مواد كيميائية على سبيل المثال العوامل المستخدمة لإخماد الحريق.

- التداول والتخزين، حيث يجب توفير المعلومات حول شروط الموصى بها من قبل المورد من أجل التخزين والتداول بشكل آمن وتتضمن تصميم موقع غرف و أوعية التخزين، الفصل عن مساكن العمل والأبنية المشغولة، توفير تهوية عامة، تجنب مصادر الاشتعال.

¹-www.wikiwand.com. Consulté le 29avril 2023,13:02.

²- "موسوعة الصحة والسلامة المهنية"، الصادرة من قبل مكتب العمل الدولي، الطبعة العربية 2008، المعهد العربي للصحة و السلامة المهنية، دمشق، صص 16،17.

إن المعلومات الموجودة في الرخصة غير ثابتة حيث يمكن أن تتغير بالزيادة أو النقصان وذلك حسب البضائع أو حسب شروط المؤسسة المينائية أو من ينوب عنها.

الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بتعبئة وتغليف البضائع الخطرة

يمكن تعريف التعبئة على أنها عملية تصميم صندوق مناسب للبضائع من أجل نقلها وتخزينها و الهدف من التعبئة لتقليل من الخسائر وحماية المنتجات من الضرر والتلف.¹ يجب أن تكون البضائع الخطرة معبأة في عبوات ذات نوعية جيدة ومحكمة الإغلاق لمنع التسرب أثناء ظروف النقل، ومقاومة لتغيرات درجة الحرارة والرطوبة والاهتزاز،² حيث تتم تعبئتها في مركبات مخصصة مجهزة بوسائل مخصصة لمثل هذه البضائع.

كما يجب أن تكون البضائع الخطرة معبأة في أوعية داخل العبوات الخارجية وذلك لتفادي أي تسرب أو تلف للغلاف الخارجي، أما الأغلفة الداخلية والتي تلامس البضائع الخطرة فبجب أن تكون مقاومة لأي تأثير كيميائي ومطابقة للمواصفات الواردة في التعليمات الخاصة بمواد التصنيع وشروطه.³

تتم تعبئة البضائع الخطرة في مركبات النقل طبقاً لتوصيات المنصوص عليها في مدونة الممارسات الجيدة للمنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية واللجنة الاقتصادية للأمم المتحدة لأوروبا بالشحن الحمولات بالنقل، كما يجب الاحتفاظ بدرجة حرارة بعض المواد المشعة التي تتغير من مواصفات هذه المواد خلال تغليفها، عند نقلها وذلك لتجنب حدوث التجزئة المسرعة أليا التي لها أحيانا قوة الانفجار.⁴

¹ -www.turkmirsal.com. Consulté le 28 avril 2023, 10:30.

² - المادة 9 من المرسوم التنفيذي 03-452، المؤرخ في 7 شوال عام 1424 الموافق ل 1 ديسمبر 2003، الذي يحدد للشروط الخاصة بنقل البضائع الخطرة عبر الطرقات، من الجريدة الرسمية الجزائرية، رقم 75، المؤرخة 7 ديسمبر لسنة 2003.

³ - المادة 10 من المرسوم التنفيذي 03-452،، الذي يحدد الشروط الخاصة بنقل البضائع الخطرة عبر الطرقات.

⁴ - www.fedex.com. Consulté le 26 mai 2023, 12 :32.

الفرع الثالث: المعايير المتعلقة بوضع العلامات التحذيرية و الرموز

يجب أن تكون الرموز والعلامات التحذيرية الموضوعة على البضائع الخطرة موجودة ومنصوص عليها سواء كانت كتابات أو رموز أو صور أو أشغال في اللوائح الفنية الصادرة عن المنظمات الدولية.¹

كما يجب أن تلتصق على أي طرد يحتوي على مادة خطرة بطاقات تكتب عليها بكتابة واضحة وغير قابلة للمحو وعبارات تحدد طبيعة المادة الخطرة و الأخطار المنطوية عليها.² فتوضع بشكل دائم على الطرود التي تحتوي مادة ضارة، علامة أو ملصق تشير إلى أن المادة هي مادة ضارة بالمعنى المقصود والتي يجب أن تكون ذات طبيعة تقلل إلى حد أدنى من المخاطر على الوسط البحري.

المطلب الثاني: الشروط المتعلقة بالأشخاص المسؤولين عن مناولة البضائع الخطرة

إن الإخلال بالشروط السالفة الذكر هو ما يترتب مسؤولية الأشخاص المسؤولين عن مناولة البضائع الخطرة التي تقع تحت عاتقهم مناولة البضائع الخطرة وتشمل كل من الناقل والشاحن وكل عامل يساهم في هذه العملية ولذلك أدرجت التشريعات الدولية والداخلية عدة شروط يجب أن يلتزموا بها تتمثل في شرط التدريب (الفرع الأول) و شرط اللباس (الفرع الثاني).

الفرع الأول: شرط التدريب والكفاءة

يجب أن يخضع الأشخاص العاملون في مجال نقل أو مناولة البضائع الخطرة على تدريبات خاصة حول شروط نقل ومناولة هذا النوع من البضائع، حيث يمنع عليهم ممارسة أي عمل لم يحصلوا بشأنه على التدريب المطلوب من قبل مدرب معتمد، ومن بين هذه التدريبات التدريب الهادف للتوعية (أولاً)، واللباس الخاص (ثانياً).

¹ - مجيد حميد العنبي، قانون النقل العراقي المبادئ و الأحكام، مركز البحوث القانونية، بغداد، 1984، ص 182.

² - المادة 13، من المرسوم التنفيذي رقم 03-452، المحدد لشروط الخاصة بنقل البضائع الخطرة عبر الطرقات.

أولاً: التدريب الهادف إلى التوعية

يهدف هذا التدريب إلى تعريف العامل بالأحكام العامة لشرط نقل ومناولة البضائع الخطرة ويشمل هذا التدريب أن يتلقى المستخدمون على اليابسة الذين يمارسون نشاطات لها علاقة بنقل البضائع حسب مسؤولياتهم التكوينية التالية:¹

- تكوين عام و ابتدائي في مجال نقل البضائع بصفة عامة.
 - تكوين خاص في مجال نقل البضائع الخطرة على وجه الخصوص والتعرف على أصنافها.
 - تكوين في تدابير السلامة للوقاية من الأخطار المترتبة عن البضائع الخطرة.
 - تكوين في تدابير الأمن في حالة حدوث حوادث أو حالة طوارئ.
- كما يشمل التدريب تعبئة و رص وتخزين البضائع الخطرة: حيث على كل مشغل لأحد مرافق أو تسهيلات الميناء وكل مسؤول عن تستيف وترتيب البضائع وكل مشغل بحري أو مشغل لمستودع الوقود أو للسفينة التقيد والالتزام بدقة بقواعد وتعليمات الموانئ وبالمدونة الدولية للبضائع البحرية من أجل النقل الآمن للبضائع الخطرة ومناولتها تخزينها في الموانئ.²
- إضافة إلى ذلك يجب أن تتم عملية التعبئة من طرف الشاحن أو المشحون إليه ويجب أن يشرف على العملية شخص معتمد يقدم شهادة تعبئة، وتكون شهادة التعبئة غير مطلوبة للصحاريح التي يجب أن تكون مصحوبة بشهادة إزالة الغاز.³

ثانياً: اللباس المتعلق بمناولة البضائع الخطرة

يجب أن يرتدي العاملون في مجال شحن البضائع الخطرة لباساً إما بدلة حماية كاملة أو مريلة بلاستيك مما يتناسب مع عمله ووضع قفازات ونظارات خاصة سواء كانت زجاجية أو

¹ -<http://www.q8ship.com/qqq/ships.htm>. Consulté le 27 avril 2023, 22:15.

² - القانون رقم 23 لسنة 2013، بشأن الموانئ البحرية، صدر برئاسة الجمهورية- صنعاء- بتاريخ 7 محرم 1435 الموافق 10 نوفمبر 2013.

³ - المادة 10 من القانون رقم 19-157، المتضمن لتحديد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بحراً وكذا مكوثها وعبرها عبر الموانئ.

بلاستيكية أو استنشاق لهذه المواد الخطرة، إضافة إلى عدم التدخين خلال عملية الشحن أو بالقرب من البضائع.¹

الفرع الثاني: شرط الكفاءة

يجب على الأشخاص الذين يقومون بعملية المناولة المينائية أن تكون بحوزتهم بطاقة سائق نقل المواد الخطرة وهي وثيقة صادرة من الهيئة أو أي جهة تخولها لسائق شاحنة لنقل المواد الخطرة بعد اختبار الكفاءة في نقل المواد الخطرة.²

كما يجب أن يتابع المستخدمون على متن السفينة المكلفون بنقل المواد البضائع الخطرة بحرا، تكويننا مطلقا لأحكام اتفاقية18STCW والمدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة تقدمه مؤسسات التكوين البحرية، وأن يكون مستخدمو الشركة على اليابسة، والمستخدمون على متن السفينة ومستخدمو المنشآت المينائية الذين يشاركون في نقل البضائع الخطرة بصفة دائمة قادرين على تطبيق التعليمات المتعلقة بأمن هذه البضائع، إضافة إلى تلك المنصوص عليها في المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية والتابعة لاختصاصه.³

كما أقر المرسوم التنفيذي رقم 10-19 الذي يحدد قواعد الأمن التي تطبق على النشاطات المتصلة بالمواد والمنتجات الكيميائية الخطرة و أوعية الغاز المضغوطة على أنه:⁴ يجب أن يكون المستخدمون المكلفين بمهام تخزين المواد والمنتجات الكيميائية الخطرة مؤهلين مسبقا.

¹ - سهام زروالي، "إجراءات الأمن والسلامة في أنماط النقل الثلاث للبضائع الخطرة"، في: مجلة الباحث لدراسات الأكاديمية، العدد الثالث عشر، جامعة الشلف، الجزائر، 2018، ص 450.

² - دليل السلامة لشاحنات نقل المواد الخطرة، الصادر عن الهيئة العامة للنقل التابعة للمنظمة الأمم المتحدة، الجزء الأول، 2021، ص 8.

³ - المادة 36 من المرسوم التنفيذي رقم 19-157، المتضمن لتحديد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بحرا وكذا مكوثها وعبورها عبر الموانئ.

⁴ - المرسوم التنفيذي رقم 10-19 المؤرخ في 12 يناير سنة 2010 يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 03-451 المؤرخ في أول ديسمبر 2003، الذي يحدد قواعد الأمن التي تطبق على النشاطات المتصلة بالمواد الكيميائية الخطرة وأوعية الغاز المضغوطة، من الجريدة الرسمية، العدد الرابع، الصادرة بتاريخ 1 صفر 1431 الموافق ل 17 يناير 2010.

من الجدير بالملاحظة أن جل التشريعات، بما فيهم الجزائري، أكدوا على ضرورة أن يكون المستخدمين مدربين ومؤهلين لتعامل مع مثل هذه البضاعة ويرجع ذلك إلى حساسيتها وما قد ينجر عنها من مخاطر في حالة وقوع حادث أو الخطأ في التعامل معها.

المطلب الثالث: الشروط المتعلقة بوسيلة مناولة البضائع الخطرة

عرفت لائحة الأمم المتحدة بشأن توصيات نقل البضائع الخطرة لسنة 2011 في الفقرة (أ،ب) وسيلة النقل على أنها " أي سيارة أو شاحنة أو قطار أو أي سفينة أو عنبر أو حجيرة أو مساحة على ظهر السفينة"، حيث يشترط معايير في هذه المركبات تختلف عن المطلوبة في نقل ومناولة البضائع العادية وتم ذكر هذه الشروط في مجالات حيث خصص مجال تصميم المركبة (الفرع الأول) مجال المراقبة الدورية (الفرع الثاني) مجال تنظيف المركبة (الفرع الثالث).

الفرع الأول: في مجال تصميم المركبة المخصصة لمناولة البضائع الخطرة.

يجب أن يكون تصميم المركبة الناقلة للمواد الخطرة متناسبة مع طبيعة ومميزات هذه المواد، والحالة التي تنقل عليها فيما إذا كانت سائلة أو غازية أو منقولة بواسطة عبوات وطرود، فالمركبة المخصصة لنقل المواد السائلة غير تلك المخصصة لنقل المواد الغازية أو المعبئة ولهذا فإن اللوائح الدولية الصادرة في هذا المجال نصت على معايير تصميم المركبة الناقلة للبضائع الخطرة بما يتناسب مع نوع هذه الأخيرة و البيئة التي يتم نقلها فيها، كما يجب أن تشمل المركبة الناقلة لتحديد طبيعة الخطر، كما يجب أن تحمل على مركبة مجموعة من الوثائق مثل سندات الشحن ووثائق البضائع الخطرة.¹

كما يجب أن تكون السفن، قبل شحن مركبات نقل البضائع الخطرة على متنها، موضوع فحص دقيق قصد تحديد كل الأضرار وعلامات التسرب أو غريبة محتواها وكل مركبة نقل متضررة ظهرت عليها تسربات أو ثقب يجب رفض إرسالها إلى غاية إجراء الإصلاحات عليها وسحب الطرود المتضررة منها. وذلك خشية أن تتفاعل محتوى البضاعة مع الغاز المتسرب من

¹ - سهام زروالي، "إجراءات الأمن والسلامة في أنماط النقل الثلاث للبضائع الخطرة"، المرجع السابق، ص 454.

المركبة أو الآلة، كما تكون الآليات والمركبات الناقلة للبضائع الخطرة ذات أولوية على جميع الآليات والمركبات الأخرى فيما يخص الدخول والمرور في المناطق المينائية وأن تجهز المركبات المتحركة أو المجرورة التي تستعمل داخل منطقة الحماية بوسائل أمنية مناسبة ومزودة بلافتة تحمل إشارة "مواد خطيرة" ولا تسلك في تحركاتها إلا ممرات العبور المعدة لهذا الغرض.¹

الفرع الثاني : في مجال المراقبة الدورية وتنظيف المركبات المخصصة لمناولة البضائع الخطرة

يجب أن يكون تصميم المركبة الحاملة للمواد الخطرة متناسبة مع طبيعة وخصوصية هذه المواد، و لهذا فإن اللوائح الدولية الصادرة في هذا المجال نصت على معايير تصميمها، التي تشمل مجال المراقبة الدورية (أولا) وتنظيف المركبة (ثانيا).

أولا: في مجال المراقبة الدورية

أقر دليل السلامة لشاحنات نقل البضائع على وجوب أن تكون جميع التوصيلات الكهربائية سليمة ومعزولة وعدم وجود تلف في أجزائها. أي أن كل شرارة كهربائية قد تتفاعل مع البضاعة وتؤدي إنفجار أو حريق ويجب أن يكون نضام الفرامل سليما ولا يوجد تخريب أو عطل في القاطرة والمقطورة ونصف المقطورة وأن تكون الأنوار الأمامية والخلفية سليمة وتعمل بشكل صحيح.²

ويقع ذلك على عاتق ناقل المواد الخطرة فعليه التأكد من المعدات التابعة لوسيلة النقل وكافة ماكيناتها وفي ما إذا كانت تعمل بالشكل المطلوب وبكامل طاقتها وذلك عن طريق المراقبة التقنية والدورية.

¹ - نبيل صقر، القانون البحري نصا وتطبيقا، دار الهدى، عين مليلة الجزائر، 2008، ص 249.

² - دليل السلامة لنقل البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص 13.

ثانيا : في مجال تنظيف المركبة

من أهم معايير النقل الأمن للبضائع الخطرة، تنظيف وسيلة النقل بعد تفريغها لتخليصها من كل أثر للمواد الخطرة أو عدوى قبل عملية الشحن اللاحقة، إلا في بعض الحالات التي تكون الحمولة الجديدة مماثلة للحمولة السابقة كما أن تنظيف هذه الوسيلة يجب أن يحترم فيه قواعد حماية البيئة،¹ ويجب أن تكون المواد المستخدمة لتنظيف مخلفات البضائع الخطرة متاحة في جميع الموانئ ومن بين هذه المواد نذكر:² لبادات ماصة للنفط، المكاس والمماسح، قفازات التنزيل وقفازات جلدية، أقنعة الجهاز التنفسي، أكياس الرمل أو الأكياس المصنوعة من مواد ماصة، أقمعة الأمان، الرداءات المقاومة للمواد الكيميائية، إرشادات الاستجابة لحالات الطوارئ.

تجدر الإشارة إلى أن السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤدية في حالة ما إذا حدث طارئ أو عطب أجبرها على تغيير مسارها أثناء ممارستها لحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية ما أقرته الاتفاقيات الدولية للدول الساحلية مما يتعلق بالسفن.³ حيث يجوز للدول الساحلية كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء⁴ خلال بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية وإتباع نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن، ويجوز بصفة خاصة أن يفرض على الناقلات و السفن التي تعمل بالقوة النووية و السفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤدية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية.⁵

¹ - توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة، اللائحة التنظيمية النموذجية، الطبعة المنقحة 17 عشر، المرجع السابق، ص 27.

² - www.kfupm.edu.sa. Consulté le 16 mai، 22:02.

³ - المادة 23، من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وقعت بين 1973-1982 ودخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994.

⁴ - المرور البريء يعني الملاحة خلال البحر الإقليمي و التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرتها. انظر: المادة 18 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

⁵ - وديع خياري، النظام القانوني لحق المرور البريء، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1- بن عكنون-، 2012، ص 33.

الفصل الثاني:

الأحكام الإجرائية لمناولة

البضائع الخطرة في الميناء

تعد عملية مناولة البضائع الخطرة في الميناء من أهم النشاطات التجارية الممارسة من قبل الأشخاص، والتي تحكمها وتنظمها مجموعة من القواعد القانونية و التشريعات الدولية وما يميز هذا النشاط أنه مستمر التطور متزامنا مع التطور الصناعي الذي نشهده اليوم مما ينتج عنه قيود والتزامات تنجر عنها مسؤولية، حيث تعددت أسباب قيامها وعلى العموم يمكن أن تكون هذه المسؤولية عقدية محددة بين الناقل والشاحن، إذ أن كل واحد منهما يتحمل المسؤولية قبل الآخر وذلك عند الإخلال بالتزاماته، كما أن هذا النوع من البضائع يخضع عند تداوله في الموانئ لأساليب شحن وتفريغ مخصصة تختلف عن البضائع العادية وتختلف هذه الأساليب من ميناء إلى آخر وذلك حسب درجة خطورة هذه لبضائع حيث أن الإخلال بهذه الأساليب ينجر عليها آثار مختلفة تهدد الحياة البشرية والبيئة على حد سواء.

لتوضيح هذا الأمر ستناول في هذا الفصل إلى أساليب شحن وتفريغ البضائع الخطرة في الميناء (المبحث الأول) والآثار المترتبة على مناولة هذا النوع من البضائع (المبحث الثاني).

المبحث الأول: أساليب شحن وتفريغ البضائع الخطرة في الميناء

تعد عملية شحن وتفريغ البضائع الخطرة أحد أكثر العمليات خطورة والتي تحتاج لدقة وخبرة وحذر شديد أثناء التعامل معها حيث إذا لم تتم عملية الشحن والتفريغ بشكل دقيق قد يؤدي إلى أخطار وخيمة سواء كانت على الحياة البشرية أو البيئية، ولذلك فإن كل ميناء يضع قيود وأساليب لشحن (المطلب الأول) وتفريغ (المطلب الثاني) لمثل هذه البضائع وذلك حسب قدرة وإمكانية كل ميناء.

المطلب الأول: أساليب شحن البضائع الخطرة في الميناء

تتسم عملية الشحن في الحالة العادية بحذر ويكون كل الإهتمام بحمايتها من التلف أثناء عملية الشحن بينما في الحالة التي تكون فيها البضائع خطرة يجب أن تكون أكثر حذرا ويجب أن ينصب الاهتمام ليس فقط لحماية البضائع فقط وإنما من أجل حماية طاقم الشحن والبضائع الأخرى من الأخطار التي قد تتجم عن هذه البضائع، و سنتطرق في هذا المطلب إلى اشتراطات ما قبل الشحن (الفرع الأول) ورسهاوتستيفها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: شروط ما قبل شحن البضائع الخطرة في الميناء

قبل الشحن الأولي لأي طرد يجب موافقة السلطة المختصة للميناء (يمثلها ضابط قيادة الميناء)، ويقوم المرسل إليه بنسخ من كل شهادة تصدرها السلطة المختصة السالفة الذكر تنطبق على نظم ذلك الطرد إلى السلطة المختصة في كل بلد تنقل عبره أو إليه الطرد ولا يطلب من المرسل انتظار إبلاغ بالاستلام من السلطة المختصة ولا يطلب من السلطة المختصة أن تبلغ باستلام الرسالة، ويحظر المرسل السلطة المختصة لكل بلد ويصل الإخطار لكل سلطة مختصة قبل بدء الشحن ويفضل قبل سبعة أيام على الأقل من الشحن ويتضمن الإخطار ما يلي:¹

¹- توصيات بشأن البضائع الخطرة، اللائحة التنظيمية النموذجية، الصادرة عن الأمم المتحدة، الجزء الخامس، جنيف 2011، صص 132، 133.

- معلومات خاصة لتمكين من معرفة الطرد أو الطرود بما في ذلك جميع أرقام الشهادات المنطبقة وعلامات التمييز.
 - معلومات عن تاريخ الشحن و التاريخ المتوقع للوصول و المسار المفتوح.
 - أسماء المواد المشعة أو النويدات المشعة.
 - وصف الأشكال الفيزيائية و الكيميائية للمواد المشعة أو ما إذا كانت مادة مشعة ذات شكل خاص، أو مادة مشعة متخصصة التشتت.
- كما أنه قبل شحن مركبات نقل البضائع الخطرة على متن السفن، يجب أن تكون هذه الأخيرة موضوع فحص دقيق قصد تحديد كل الأضرار وعلامات التسرب أو غريلة محتواها، وكل مركبة نقل متضررة ظهرت عليها تسربات أو ثقب يجب رفض إرسالها إلى غاية إجراء الإصلاحات عليها وسحب الطرود المتضررة منها.¹
- كما يجب على الباخرة أو السفينة التي تحمل المواد الخطرة أن ترفع نهارا علما أحمر اللون على حبال الصاري، وليلا ضوء أحمر اللون يثبت في نفس المكان.²

الفرع الثاني: أثناء الشحن البضائع الخطرة

تمر البضائع الخطرة أثناء شحنها بمرحلة تتمثل أساسا في رصها وتستيفها على ظهر السفينة، ويقصد بالرص والتستيف ترتيب البضاعة وتنظيمها على ظهر السفينة بطريقة تقيها خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر وكذلك توزيعها على العنابر أو على سطح السفينة في الأحوال التي يجوز فيها ذلك بحالة تحفظ للسفينة توازنها.³

¹ - المادة 12 من المرسوم تنفيذي رقم 19-157، الذي يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بحرا وكذا مكوئها وعبورها عبر الموانئ.

² - القانون رقم 29، المتعلق بتنظيم موانئ قطر.

³ - زكراويحمودي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2018-2019، ص57.

أولاً: رص البضائع الخطرة

يجب الانتباه على أن لا يرص طرد يحتوي على بضائع خطرة فوق أو تحت أو بجانب طرود تحتوي على مواد غذائية أو معارضة.¹ بمعنى أن البضائع الخطرة تتفاعل مع المواد الزيتية أو المعادن وقد يحدث احتكاك بينهم في حالة ما كانت هناك اصطدام أو، سوء الأحوال الجوية فيعرض البحر مما قد ينتج عنه انفجارات وحرائق.

وقد نص المشرع الجزائري في المرسوم التنفيذي 19-157 الذي يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بحرا وكذا مكوئها وعبورها عبر الموانئ على انه "يتم رص البضائع الخطرة وفصلها على متن السفن بجميع أنواعها وفقا للقواعد عليها في أحكام الفصل 1،7 من المدونة البحرية الدولية"،² وتتم عملية تعبئة البضائع الخطرة في مركبات النقل وذلك طبقا للتوصيات المنصوص عليها في مدونة الممارسات الجيدة للمنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية و اللجنة الاقتصادية للأمم المتحدة لأوروبا لشحن الحمولات في معدات النقل، ويجب أن تتم عملية التعبئة من طرف الشاحن أو المشحون إليه ويجب أن يشرف على العملية شخص معتمد يقدم شهادة تعبئة، وتكون شهادة تعبئة غير مطلوبة للصهاريج التي يجب أن تكون مصحوبة بشهادة إزالة الغاز.

كما يجب إعداد خطة مفصلة عن رص البضائع تسمى بخطة الشحن توضح مكان كل طرد أم البضاعة في السفينة حتى يسهل معرفة مكان وموقع كل بضاعة، وتتمثل معدات الرص في الكابلات وهي سلك أو مجموعة من الأسلاك موجودة داخل غلاف مصنوع من المطاط أو البلاستيك يستخدم في النقل، السلاسل، الحبال، الأشرطة، شبكات، بوابات، ويتطلب الإمساك استخدام نقاط ثابتة مثل الخواتم والأقراط مرتبة ومناسبة.³

¹-<http://www.q8ship.com/qqq/ships.htm>. Consulté le 27 avril 2023, 21:14.

²- المادة 9 من المرسوم تنفيذي رقم 19-157، الذي يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بحرا وكذا مكوئها وعبورها عبر الموانئ.

³- شهاب عينونة، "القواعد الفنية لرص البضائع في السفينة"، في : مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، العدد الأول، المجلد 7، جامعة- وهران 2 محمد بن أحمد- الجزائر، 2020، ص53.

يكون إعداد البضائع وتحضيرها عن طريق تغليفها وتحزيمها ووضع العلامات المناسبة عليها، ومن تم التعريف بالبضاعة كتابة في وثيقة الشحن مع القيام بتسليم البضاعة لناقل في ميناء الشحن في الوقت والمكان المناسب.

ثانياً:تستيف البضائع الخطرة في الميناء

بشأن البضائع الخطرة التي تتطلب شحنها في حاويات تسمح بتدفق الهواء من أجل منع تطور وركود الغازات السامة يمكن استعمال حاويات سوبر تهوية وهي حاويات مخصصة لأغراض العامة مع سطح تهوية طبيعي بزيادة فتح التهوية في الجوانب وهي مضادة للماء، أما السوائل الخطرة يمكن شحنها في براميل معينة في حاويات لأغراض العامة، أو للنقل بكميات كبيرة في حاويات الصهاريج، هذه الحاويات تتكون من صهريج محاط بإطار معدني هذه الصهاريج يتم ملأها على الأقل 80 بالمئة أو 90 بالمئة على الأكثر من القدرة الإجمالية من أجل السماح بتحقيق الاستقرار للجميع.¹

كما يجب أن يتم تستيف الشحنات على نحو مأمون وتراقب عملية تحميل حاويات الشحن وتكديس الطرود و العبوات الشاملة وحاويات الشحن، وفي حالة نقل شحنة ما في نطاق الاستخدام الحضري لا يوضع حد لمجموع مؤشرات النقل على متن وسيلة نقل واحدة، ويجوز نقل الطرود والعبوات الشاملة المحمولة في شاحنة أو على ظهرها بواسطة المراكب شريطة ألا يتم رفعها من الشاحنة في أي وقت تكون فيه على ظهر المركب، كما لا يجوز نقل أي طرد أو عبوة شاملة يزيد مؤشرها عن 10 شحنات.²

المطلب الثاني: أساليب تفريغ البضائع الخطرة في الميناء

عملية التفريغ عملية مادية يقصد بها إخراج البضاعة من السفينة إلى رصيف الميناء أو تفريغها في الصنادل التي تقوم بنقلها إلى الرصيف، و تعتبر عملية تفريغ البضائع الخطرة من أكثر الخطوات الخطرة حيث يمكن أن ينتج عنها إصابات كارثية في حالة عدم التعامل الجيد معها .

¹ - شهاب عينونة، المرجع السابق، ص 62.

² - توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة، اللائحة النموذجية التنظيمية، الجزء السابع، جنيف، 2011، ص 371.

الفرع الأول: إجراءات ما قبل التفريغ

تتطلب عملية تفريغ البضائع الخطرة حذر شديد ودقة كبيرة وذلك لما قد تسببه من أخطار فقبل بدء عملية تفريغ البضائع لا بد من تنفيذ جملة من الشروط أهمها:

- يمنع إدخال أية مواد خطرة إلى داخل الميناء ما لم تكن مرتبة ومستفة بطريقة صحيحة و منفصلة عن بعضها ومدون عليها بياناتها وموضحة على ظهر السفينة، وأن تكون جميع الإجراءات اللازمة قد اتخذت مما يضمن التفريغ الآمن لهذه البضائع وتخزينها ومناولتها وفقا للمدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة أية اتفاقيات أخرى في هذا الشأن و كذلك وفقا للقوانين النافذة وقواعد وتعليمات الموانئ.¹

- لتفريغ البضائع الخطرة يجب على الحارس القضائي أو من ينوب عنه تزويد ضابط الميناء المناوب بالوثائق التالية:²

- نسخة من خطاب الالتزام
- إشعار وصول صادر عن شركة الشحن
- قائمة التعبئة
- نسخة من رخصة الرفع بالرافعة صادرة عن مصلحة الجمارك
- نسخة من بيان الجمركي المنشأ حسب الأصول
- نسخة من رخصة النقل تحت الحراسة للشحنات الخاضعة لها الصادرة من الدوائر المختصة.

كما تكون إدارة الميناء ممثلة في ضباط قيادة الميناء، إدارة الجمارك، وشرطة الحدود حاضرة وتشرف على سلامة وحركة البضائع الخطرة عند إنزالها، ويتم إخلاء منطقة التفريغ من العمال الذين ليس لهم دورا في هذه العملية ويقوم بتفريغ البضائع الخطرة الناقل ما لم يتم

¹ - المادة 16 من القانون رقم 23، بشأن الموانئ البحرية، المؤرخ في 7 محرم 1435 الموافق ل 10 نوفمبر 2013، اليمن، سنة 2013.

² - الأمر رقم 75-40 المؤرخ في 7 جمادي الثانية عام 1395 الموافق ل 17 يونيو سنة 1975 المتضمن تنظيم أجل بقاء البضائع في الموانئ، من الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 50، المؤرخة في 14 جمادي الثانية 1395 الموافق ل 24 يونيو 1975.

الاتفاق على غير ذلك، وفي أغلب الأحيان يكون الناقل هو مجهز السفينة التي تنقل عليها البضاعة.

الفرع الثاني: أثناء عملية تفريغ البضائع الخطرة في الميناء

لا تقل عملية التفريغ أهمية عن عملية الشحن حيث تمر بمجموعة من المراحل لتفريغ الآمن لهذه البضائع وضمان تخزينها أو ذهابها إلى وجهتها المقصودة وتتضمن جملة من الشروط وسوف يتم ذكرها آتيا.

يتم إخراج البضاعة الخطرة مباشرة يعني إنزالها من السفينة إلى وسيلة النقل التي يتم نقلها بواسطتها قم خروجها من الميناء مباشرة حيث يحظر بقاء البضائع الخطرة أكثر من 24 ساعة وذلك لإتمام الوثائق المطلوبة، أما في حالة بقاء البضاعة أكثر من ذلك وهذا في الحالات الاستثنائية يتم وضعها في مكان مخصص مع مراعاة ظروف التخزين و إحتياجات السلامة و الأمان تحسبا لأي طارئ¹.

على ريان السفينة أو الباخرة التي تصل وعليها مواد متفجرة أو بضائع قابلة للاشتعال أو الاحتراق السريع أو غيرها من الحمولة الخطرة، أن يخطر مدير الميناء بذلك فور وصول السفينة أو الباخرة مبيّن نوع البضاعة و كميتها ومكان تخزينها وتفريغها، ويجب على السفينة أو الباخرة التي تحمل المواد المشار إليها في الفقرة السابقة أن ترفع نهارا علما مربع أحمر اللون على حبال الصاري، وليلا ضوء أحمر اللون يثب في نفس المكان، وأن تقوم بتفريغ تلك الحمولة عندما يطلب منها مدير الميناء ذلك و بالصورة التي يحددها².

يحظر تفريغ هذه المواد على الأرصفة ويتم تفريغها من السفن إلى مواعين تبادل بالمخطف، ولا يسمح بدخول السفن الحاملة لمفرقات إلا بعد إتمام تفريغ المفرقات وما في حكمها من صنادل، فنتولى شرطة الميناء حراسة المواعين والصناديق وعلى التوكيلات الملاحية أن تطلب من وحدة الحراسة المختصة بطلب تعيين الحراسة مع سداد قيمة رسوم الحراسة المحددة، وعند تفريغ المواعين إلى وسائل النقل البرية تعين وردية مطافئ طوال مدة

¹ - مقابلة مع السيد "كرموز جمال الدين"، ضابط في المؤسسة المينائية سكيكدة، بتاريخ 09 أبريل 2023 على الساعة 13:18.

² - المادة 42، القانون رقم 29، المتعلق بتنظيم موانئ قطر.

التفريغ وعلى التوكيلات الملاحية التقدم بإخطار إدارة شرطة الميناء عن موعد التفريغ وطلب وردية المطافئ مع سداد قيمة الرسوم المقررة وتقدم هذه الطلبات قبل موعد بدء التفريغ بأربع وعشرون ساعة على الأقل.¹

المبحث الثاني: الآثار المترتبة عن مناولة البضائع الخطرة في الميناء

رغم خطورة البضائع الخطرة إلا أنها مهمة للإنتاج الصناعي والاستخدامات اليومية كالبنزين، لذلك لا مفر من تداولها ومن المؤكد أن هذه المواد يمكن أن تسبب مخاطر كبيرة إذا تم تسربها نتيجة حادث حيث يمكن أن تؤدي إلى عدد كبير من المخاطر سواء على البضاعة نفسها أو على الأشخاص أو البيئة (المطلب الأول) إن حدوث هذه المخاطر تكون سبب في قيام مسؤولية الأشخاص القائمين على مناولة البضائع الخطرة في الميناء (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الأخطار المترتبة عن مناولة البضائع الخطرة في الميناء

مع التطور العلمي و التنوع في الإنتاج ازداد تطور البضائع الخطرة وتنوعها مما جعل مناولة البضائع الخطرة عملية لا مفر منها ومن المؤكد أنها تسبب مخاطر كبيرة في حالة عدم التعامل الجيد معها، وتعتبر الحوادث التي تنشأ عن البضائع الخطرة نادرة ولكن عند حدوثها يمكن أن تؤدي إلى عدد كبير من الضحايا و أن تخلف أضرار مادية شديدة على السفينة وعلى الاقتصاد و فيما يلي نبين أهم الأخطار الأمنية(الفرع الأول) والبيئية (الفرع الثاني) والاقتصادية (الفرع الثالث) التي قد تتجم عن مناولة البضائع الخطرة .

الفرع الأول: الأخطار الأمنية الناجمة عن مناولة البضائع الخطرة

تشكل مناولة المواد الخطرة أخطارا أمنية سواء على صحة الإنسان أو على المنشآت المينائية وما جاورها، ذلك عند سوء استعمالها، وهذه الأخطار تكون سبب إنفجار أو انسكاب المواد الخطرة أثناء مناولتها.

¹ - محمود حامد محمود، اقتصاديات الجمارك النظرية و الممارسة، دار حيثما للنشر، مصر، 2017. ص30.

فمن الأخطار التي قد تلحق الأشخاص العاملين بالإصابة بالأمراض و الأوبئة والتي قد يتعرض لها إما عند طريق ملامسة الجلد والعينين، أو الاستنشاق أو عند طريق البلع، فعند ملامسة الجلد والعينين يمكن للمواد السامة احتراق الجسم عند طريق المسامات الجلدية و الغدد العرقية، علاوة عن تلوث اللباس واحتباس المواد السامة فيه، مما يسبب تحسس الجلد وخشونته.¹ كما قد تسبب المواد الكيميائية أثناء تناولها وعدم التعامل معها بشكل صحيح بحوادث خطيرة كالانفجار الذي ينتج بسبب احتكاك هذه المواد بعضها البعض أو التخزين غير المنتظم لها، كما قد تساهم بعض المواد الكيميائية في جعل الانفجار أضخم كالعطور والمواد سريعة الالتهاب حيث تؤدي هذه الانفجارات إلى إتلاف المنشآت بما فيها من آلات ومعدات و مواد التخزين كذلك قد تصل أضرارها إلى البيئة السكانية المجاورة لها.

وتجدر الإشارة إلى الحادثة التي وقعت في الآونة الأخيرة وهي حادثة ميناء العقبة جنوب الأردن في 27 حزيران 2022، وكان سببه سقوط صهريج معبأ بمادة غازية سامة (غاز الكلورين) على مساحة بلغ نصف قطرها 9،1 ميل مما أثر على المناطق المجاورة كما سبب أضرار للسفن الراسية وشوه المحيط المينائية ووصل عدد الوفيات إلى 14 قتيلا و أصيب أكثر من 265 آخرون حيث كان سعة الصهريج بين 25 و 30 طن من المادة.²

الفرع الثاني: الأخطار البيئية الناجمة عن مناولة البضائع الخطرة في

الميناء

ازدادت في السنوات الأخيرة عمليات المناولة البحرية للبضائع الخطرة والضارة بصفة خاصة و ارتفع معدل تناولها بالموانئ و يرجع ذلك إلى التوسعات في الصناعات الكيميائية، وأعظم المخاطر التي تتعرض لها البيئة البحرية تقترن بمناولة الغازات و السوائل السامة، كما يمكن أن تسبب الأخطاء الملاحية حوادث عند نقل البضائع الخطرة قد تصل إلى حد الكوارث وما ينجم عنها من أضرار تصيب الإنسان بصفة خاصة كالأمراض والأوبئة والكائنات الحية الأخرى كنفوق الأسماك و المنشآت والبيئة بصفة عامة.

¹ -<https://arabian.chemistry.com> . Consulté le 10 mai 2023, 13:31.

² -www.bbc.com. Consulté le 05 mai 2023, 15:27.

وتشكل المناولة البحرية مصدرا هاما للتلوث الساحلي و البحري في الإقليم خاصة تصريف المياه المحتوية على النفط أثناء التخلص من مياه تنظيف السفن و الناقلات، وتشمل المهمدات الأخرى الناتجة عن النقل البحري، والنفايات والكيميائيات الخطرة عن طريق تحميل وتفريغ مياه توازن السفينة.¹

توضح الدراسات أن الخليج العربي هو أكثر بحار العالم تلوثا بالنفط، حيث شهد الخليج العربي عددا من حالات التسرب النفطي من الناقلات 28 بالمئة من إجمالي النفط المتسرب إلى مياه الخليج العربي والذي يبلغ معدله حوالي 140 ألف برميل سنويا، وتعد المصافي النفطية خاصة الأنواع القديمة منها والتي أقيمت على سواحل المسطحات البحرية من أكثر المصادر البحرية تلويثا للبيئات البحرية، ونظرا لكثرة وتنوع المواد الضارة التي يتم تصريفها منها و مما يزيد من حجم مشكلة التلوث النفطي الناتج عن هذه المصافي أن عملية تكرير البترول يتسم بتعقيدها ويرجع ذلك إلى أن النفط نفسه هو خليط معقد من عدد ضخم من المركبات الكيميائية.²

بالإضافة إلى تلوث البحار والسواحل نجد أنفسنا أمام مشكلة أخرى ناتجة عن التلوث البيئي وهي نفوق الكائنات البحرية حيث أصبحت تهدد عدد كبير من الأسماك بالانقراض، إضافة إلى تلوث الهواء جراء حرق البترول أو النفايات السامة بما يعود بالسلب على الإنسان ويسبب له أمراض خبيثة قد تسبب في نهايته، ولقد وضعت عدة اتفاقيات دولية للحد من هذه الأخطار مثل اتفاقية بازل لعام 1992 الذي وضعت بروتوكول بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل النفايات الخطرة و التخلص منها عبر الحدود، الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحر بالزيت 1954، الميثاق الدولي بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط 1969.

كما أن التسرب لأي مادة كيميائية خطيرة سائلة أو شبه صلبة أو صلبة أو غازية أثناء مناولتها، أو تهشم العبوة الحاوية لها التي تشكل خطرا على البيئة إذ ينتج عن هذا الانسكاب

¹ - مياه توازن السفينة: هي المياه العالقة مع المواد التي تحمل على ظهر السفينة من أجل التحكم والسيطرة على توازن وضغط السفينة. انظر الموقع الإلكتروني: <https://journals.ju.edu.jo> بتاريخ 1 ماي 2023 على الساعة 18:26.

² - أحمد سيد عاشور، التلوث البيئي في الوطن العربي، دار النهضة العربية للطبع والنشر والتوزيع، مصر، 2006، ص137.

تصاعد غاز أو مادة سامة مما ينتج عنها تلوث الهواء أو تشكل سحب سوداء فوق المنطقة المينائية قد تمتد إلى المحيط المجاور لها.¹

وقد أكد المشرع الجزائري على ضرورة الحفاظ على البيئة المينائية لكنه لم يضع عقوبات خاصة بمناولة مثل هذه المواد الخطرة بل أبقى على أحكام النقل البحري للبضائع الخطرة حيث نص في الفقرة الثانية من المادة 495 من القانون 98-05 المتعلق بالقانون البحري على أنه "في حالة وقوع حادث يؤثر على البيئة يعاقب الريان بالسجن من خمس (5) سنوات إلى عشر (10) سنوات أو بغرامة مالية 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج أو بإحدى العقوبتين، تطبق نفس العقوبة على كل شريك ساهم أو سهل العمليات المذكورة في المادة".

الفرع الثالث: المخاطر الاقتصادية لمناولة البضائع الخطرة في الميناء

يكمن أثر البضائع الخطرة على الاقتصاد في قيمة التكاليف الباهظة لمكافحة أضرارها المنجزة وراء الانفجارات والحرائق جراء تسرب المواد الخطرة أو تعرضها للهواء حيث تمتد أحيانا إلى البيئة المحيطة بالمؤسسات المينائية، وأثرها يكون بدفع الدول لمبالغ طائلة من أجل السيطرة عليها وحصر أضرارها في أقل مدة ممكنة، فالدول ملزمة بدفع تكاليف من أجل إصلاح الأضرار الناتجة عن البضائع الخطرة و إرجاعها إلى هيئتها السابقة.²

كما أن تضرر البضاعة الخطرة نفسها يعرقل من حركة المبادلات التجارية مما يؤثر على قيمة الواردات لدول المنتجة لها.

المطلب الثاني : المسؤولية الناشئة عن مناولة البضائع الخطرة في الميناء

يعتبر التعامل مع البضائع ذات الصفة الخطرة أحد نتائج التطور الدولي من خلال المعاملات التجارية لهذه المواد و التي لها آثار سلبية لا تحصى خاصة إذا كان القائم على نقلها أو مستلمها لم يلتزم بتطبيق القواعد المنصه لها، وبذلك سنت القوانين الدولية مسؤولية على القائمين على مناولة البضائع الخطرة وهما الناقل (الفرع الأول) و الشاحن(الفرع الثاني).

¹ -www.kfupm.edu.sa. Consulté le 16 mai 2023,18:27.

² -مقابلة مع السيد "كرموز جمال الدين"، ضابط في المؤسسة المينائية سكيكدة، بتاريخ 25 أبريل 2023 على الساعة 11:47.

الفرع الأول : مسؤولية الشاحن البحري عن مناولة البضائع الخطرة في الميناء

يقع على الشاحن التزام أساسي وهو تقديم كافة البيانات المتعلقة بالبضائع الخطرة محل عقد النقل، ويجب أن تكون صحيحة وحقيقية بحيث يعد الشاحن ضامنا للناقل بصحة تصريحاته فيما يتعلق بالعلامات وعدد و وزن البضائع الخطرة، وهو يعد مسؤولا عن كل خسارة أو مصاريف ناشئة عن كل خطأ متعلق بهذه الجوانب، فعلى الشاحن إخطار الناقل البحري عن الطبيعة الخاصة للبضائع الخطرة القابلة للاشتعال أو الانفجار، زيادة على ذلك يكون الشاحن مسؤولا قبل الناقل عن الأضرار والمصرفات الناتجة عن وضع مثل هذه البضائع في السفينة، ولا يشترط لنقل البضائع الخطرة أن يقوم الشاحن بإبلاغ الناقل عن الشروط الأساسية لنقل البضاعة الخطرة بل يتعين على الناقل عند عدم توفر المستلزمات الكاملة لنقل البضائع الخطرة أن يرفض نقلها.¹

وقد شدد المشرع على ضرورة تقديم بيانات مفصلة عن الحمولة الخطرة، لكنه لم يشر إلى المناولة بصفة خاصة إنما أبقى على نفس أحكام النقل البحري بصفة عامة، حيثعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) و بغرامة مالية كم 600.000دج إلى 3.000.000دج أو إحدى العقوبتين كل سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل حمولة محروقات، أو مواد خطرة أخرى، تدخل المياه الإقليمية الجزائرية، دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها، و موقعها و الطريق المتبع وسرعتها و كذا طبيعة وأهمية الحمولة.²

خلاصة القول أن الشرط أو الالتزام الأساسي للشاحن هو تقديم بيانات صحيحة وإخبار الناقل عن طبيعة البضائع الخطرة وفي حالة الإخلال بهذا الشرط تسقط عن الناقل مسؤوليته في حالة تلف أو هلاك البضائع الخطرة ويكون الشاحن ملزم بتعويض الضرر.

¹ - عمار فيصل، المرجع السابق، ص31.

² - المادة 42 من القانون 98-05 المتضمن القانون البحري.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل عن مناولة البضائع الخطرة في الميناء

تعتبر مسؤولية الناقل البحري مسؤولية تعاقدية تقوم على الالتزام بالعقد الذي يقع على عاتق الناقل البحري عندما يعلم الشاحن الناقل البحري عن الطبيعة القانونية الخطرة للبضائع فإن الشاحن نفذ التزامه و المتمثلة في الإعلام بصفة البضائع، وبالتالي فإن الناقل البحري عند موافقته على نقل البضائع بالرغم بمعرفته بخطورتها تقع على عاتقه كل الالتزامات تبدأ من ميناء الشحن عند الاستلام إلى غاية تسليم البضائع الخطرة إلى مكانها المقصود، لذا ست قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع الخطرة (أولاً)، ثم حالات إخلال الناقل البحري لهذه المسؤولية (ثانياً).

أولاً : حالات قيام مسؤولية الناقل البحري عن البضائع الخطرة

تقوم مسؤولية الناقل البحري على تحقيق نتيجة حيث يكون مسؤولاً عن كل ما يلحق البضاعة من ضرر وتتمثل حالات قيام مسؤوليته في: مسؤولية الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية، مسؤوليته في عدم توفير الوثائق اللازمة لصلاحية السفينة، مسؤوليته عن عدم المحافظة والعناية بالبضائع الخطرة، مسؤوليته في عدم استلام البضائع الخطرة من الشاحن وشحنها، مسؤوليته عن عدم تسليم البضائع الخطرة.

1/ مسؤولية الناقل عن عدم تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية

يقع على عاتق الناقل تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية وذلك وفقاً للقواعد المحددة على مستوى اللوائح و النصوص الدولية وكذا القوانين الداخلية ويقصد بصلاحية السفينة هي أن تكون سليمة عند الرحيل وقادرة على مواجهة مخاطر البحر التي قد تتعرض لها وأن تكون مزودة ومجهزة بكل الوسائل اللازمة للحفاظ على البضاعة سواء تجهيزاً مادياً كالوقود و الماء وغيرها أو تجهيزاً بشرياً بالريان و الطاقم، و بذلك تكون سفينة صالحة لنقل البضائع الخطرة و إيصالها إلى المكان المقصود و التي تكون متلائمة مع الحمولة الخطرة.¹

¹ - علي البارودي، المرجع السابق، ص 205.

إضافة إلى كفاءة الطاقم البشري للسفينة الذي يمكنه من ممارسة مهامه على ظهر السفينة، حيث يلتزم الناقل ببذل العناية اللازمة في اختيار وتوظيف الطاقم العامل في مجال مناولة البضائع الخطرة على مستوى وسيلة النقل،¹ ويتحقق ذلك من خلال مجموعة من التدريبات تم ذكرها سابقاً، والجدير بالذكر أن التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة ومناولة البضائع الخطرة يتضمن جانبين: الأول يتمثل في صلاحية السفينة ذاتها، في حين يتمثل الثاني في صلاحية السفينة لمناولة الحمولة الخطيرة المتفق عليها الذي يطلق عليه الصلاحية التجارية للسفينة، وعليه فالتزام الناقل البحر بمناولة هذه البضائع لا يتحقق بمجرد أن تكون السفينة ذاتها صالحة للملاحة من حيث الجوانب المادية والبشرية، بل لابد أن تكون صالحة لنقل البضاعة الخطرة وتكون متلائمة معها.²

2/ مسؤولية الناقل عن عدم توفير الوثائق اللازمة لصلاحية السفينة

وتتقسم إلى ثلاث فئات من الوثائق وتشمل:³

- الوثائق الملاحية، ويقصد بهذه الفئة من الوثائق هي مجموعة من الخرائط و البيانات البحرية الحديثة، وهذه الوثائق ذات أهمية شأنها شأن غيرها من الأدوات على سطح السفينة.

- الوثائق الخاصة بخرائط السفينة، ويقصد بهذه الفئة هي تلك الوثائق التي تبين كيفية عمل أجزاء السفينة كأنابيبها، و نظام إطفاء الحريق ومكان وجودها.

- الوثائق الأخرى الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية، هناك وثائق أخرى ضرورية لسفينة تتحكم بمسألة دخول السفينة ومغادرتها الموانئ، وكذلك مسألة الشحن والتفريغ تلزم تقديم هذه الوثائق وفي حالة الإخلال بعدم تقديمها فإنها تجعل السفينة غير صالحة للملاحة.

3/ مسؤولية الناقل البحري عن عدم المحافظة والعناية بالبضائع الخطرة

إن التزام الناقل البحري بالمحافظة والعناية على البضائع الناتج عن عقد النقل البحري غير قابل للتنازل والإنابة، وعليه فالناقل يكون مسؤولاً عن التصرفات الصادرة من الطاقم والريان ومقاوم الشحن والتفريغ...، كما أن التزام الناقل بالعناية والمحافظة يتم أدائه خلال

¹- وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص 87.

²- عمار فيصل، المرجع السابق، ص 317.

³- وليد خالد عطية، المرجع السابق، ص ص 21، 22.

الرحلة البحرية وقبلها وهذا ما يجعله مختلفا عن التزامه بإعداد سفينة صالحة لنقل البضائع الخطرة، ومما يزيد في أهمية هذا الالتزام هو أن المادة الثالثة من قواعد لاهاي من خلال فقرتها الثانية ألزمت الناقل البحري بوجوب بذل العناية اللازمة للمحافظة على البضاعة، وهذه المادة تلزم بالرجوع إلى أحكام المادة الرابعة في الفقرة الثانية من نفس القواعد التي تنص على أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.¹

كما تنص المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل على أن الناقل ملزم ببذل عناية المعقولة قبل الرحلة من أجل إعداد السفينة للملاحة البحرية، وبالتالي يكون مسؤولا عن التعويض في حالة هلاك البضاعة الخطرة أو تلفها أو التأخير في وصولها، وبالتالي عدم تحقيق نتيجة سواء كان صادرا عن الناقل أو أحد تابعيه أو جراء ما تتعرض له البضاعة الخطرة من ضرر للبضائع الأخرى فإنه يترتب عليه المسؤولية بسبب خرق التزامه.²

4/ مسؤولية الناقل البحري عن عدم استلام البضائع الخطرة من الشاحن وشحنها

يعتبر استلام البضائع الخطرة من أهم الخطوات في تنفيذ العقد، والناقل البحري يتكفل بالبضاعة بمجرد استلامها وتصبح المخاطر على عاتقه وعملية استلام البضائع يمكن أن تكون في ميناء الشحن.³ ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك إذا أسندوا المهمة إلى مقاول الشحن والتفريغ.

5/ مسؤولية الناقل البحري عن تفريغ البضاعة الخطرة

تتم عملية التفريغ البضائع بإتمام إنزال كامل البضاعة الخطرة ولا بد أن ننبه إلا أنه لا يجوز أنزال البضائع الخطرة مباشرة إلى الرصيف لخطورتها تفاعلها السريع فيتم إنزالها إلى صنادل أو آلات تنقلها إلى المخازن أو الشاحنات التي تنقلها إلى وجهتها المطلوبة.⁴

¹ - عمار فيصل، المرجع السابق، صص 318، 319.

² - فيصل اخليف، المرجع السابق، ص 36.

³ - علي الباروديوهاني دويدار، القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 2004، ص 243.

⁴ - مقابلة مع السيد عاشوري عصام، رئيس مصلحة التدقيق، بالمؤسسة المينائية سكيكدة، بتاريخ 15 أبريل على الساعة

وتقضي المادة 250 الفقرة الأولى من معاهدة بروكسل لسندات الشحن¹ بأن الناقل يلتزم بتفريغ البضائع ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك، و أنه إذا كان التفريغ يقع في الأصل على الناقل إلى أنه يجوز الاتفاق على قيام الشاحن أو المرسل إليه بالتفريغ ولا يمنع التزام الناقل بالتفريغ مع الاتفاق على تحمل الشاحن أو المرسل إليه بنفقات التفريغ.²

6/ مسؤولية الناقل البحري عن تسليم البضاعة الخطرة

يقصد بتسليم البضاعة هي تلك العملية القانونية التي بواسطتها ينهي الناقل البحري التزامه بتسليم البضائع موضوع عقد النقل البحري، حيث يضع حد للالتزام الملقى على عاتق الناقل و المتمثل في وصول البضائع الخطرة سليمة إلى ميناء التفريغ ووضعها تحت تصرف المرسل إليه مما يعني إخراجها من حيازة الناقل البحري.³

ثانيا: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن مناولة البضائع الخطرة

أعفى القانون الناقل البحري من المسؤولية في مناولة البضائع الخطرة في حالات متعددة نذكر منها:

1/ خطأ الشاحن وإهماله

لا تقوم مسؤولية الناقل البحري إذا أثبت على أن ما أصاب البضاعة من هلاك و تلف كان بخطأ من الشاحن نفسه كعيب في تغليفها أو عدم الكشف عن طبيعتها الخاصة ومن الأخطاء الشائعة للشاحن البحري:⁴

- عدم إخطار الشاحن للناقل البحري عن الطبيعة الخطرة للبضاعة.

- تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن البضاعة.

¹- تم اعتمادها في بروكسل 1924 وتسري أحكامها على كل سند شحن يعمل في إحدى الدول المتعاقدة من هذه المعاهدة وهذه الأحكام متعلقة بمسؤولية الناقل والشاحن البحري. انظر: علي البارودي، المرجع السابق. ص 292.

²- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2012، ص 309.

³- سارة الثقافي، "مسؤولية الناقل البحري"، في: مجلة القانون والأعمال الدولية، العدد 11، جامعة الحسن الأول، المغرب، 2017، ص 46.

⁴- أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2009، ص 109.

-سوء كفاية الرزم والتغليف.

و تأسيا على ذلك فإن الناقل البحري لن يكون مسؤولا عم الضرر اللاحق بالشحنة الخطرة والذي يكون سببه الشاحن أو إهماله أو خطأ تابعيه، إضافة إلى ذلك فإن الناقل البحري بإمكانه التخلص من المسؤولية إذا أثبت أن الشاحن يعلم أو كان عليه العلم بالمخاطر المتعلقة بالبضاعة.

2/ العيب الذاتي في البضاعة الخطرة

إن سبب العيب الذاتي أشارت إليه اتفاقية بروكسل من خلال المادة 4/2 (تم ذكر المادة سابقا)، وهو يعد من الأسباب التي تعفى الناقل البحري من المسؤولية فالعيب الذاتي يشمل الخسارة و الفساد الذي يلحق بالحمولة الخطرة بسبب الخصائص الذاتية والداخلية المتعلقة بها كعيب يوجد بها أو خاصية ذاتية ملازمة للبضاعة تؤدي إلى إفسادها و تضررها، ويميز في هذه الحالة إذا احتج الناقل البحري بهذا بين ثلاث مواقف وهي : إذا كان الخطر غير معروف ومعلوم للناقل فإنه سيكون مشمولاً بهذا السبب المعفي للمسؤولية، إذا كان الخطأ معروفاً للناقل و معلوماً له فعندها يجب ملاحظة إذا كان الناقل قد أخذ بواجبه الخاص ببذل العناية المطلوبة للمحافظة على البضاعة الخطرة، إذا كان الناقل البحري لا يعلم بالصفة الخطرة للبضاعة ولكن كان واجبا عليه العلم ومع ذلك فإنه لم يتخذ العناية اللازمة و التدابير التي تتطلبها البضاعة، فالناقل هنا يكوم مشمولاً في هذه الحالات بالإعفاء من المسؤولية.¹

تجدر الإشارة إلى أن قواعد لاهاي أشارت حالة واحدة أعفت الناقل البحري من مسؤولية مناولة البضائع الخطرة وهي خطأ الشاحن حيث نصت المادة 4/2 من قواعد لاهاي (على أنه لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن عمل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله)، في حين نجد أن معاهدة هامبورغ 1978 أدرجت فقط حالة المعلومات غير الصحيحة المقدمة من طرف الشاحن كحالة إعفاء من خلال المادة 12.²

¹ - عمار فيصل، المرجع السابق، ص 321.

² - المرجع نفسه، ص 319.

الفرع الثالث : الجزاءات المترتبة عن عدم احترام قواعد مناولة البضائع الخطرة في الميناء.

لقد شدد المشرع الجزائري عن الإخلال بالأحكام المعمول بها في مجال مناولة البضائع الخطرة في الميناء، سواء على الناقل أو الشاحن أو أي شخص يساهم في هذه المناولة ولقد فرض عدة عقوبات ضد أي شخص يمس بهذا النظام ويعرض سلامة الأشخاص أو السلامة البيئية، حيث يعاقب بغرامة مالية من 1،000،00 إلى 100،000 كل شخص يحمل أو يركب أو ينزل في الحصن المينائي مواد خطيرة دون أن يلصق مسبقا العلامات و الرموز القانونية على تغليف هذه المواد. هذه العقوبة تقع على عاتق الناقل لأنه هو ملزم بوضع هذه العلامات حسب العقد المبرم بينه و بين الشاحن، وفي حالة وقوع حادث يعاقب المذنوب بالحبس من سنتين (2) إلى ثلاث (3) سنوات أو بغرامة مالية من 50،000 دج إلى 500،000 دج.¹

كما نصت المادة 941 المتممة بالمادة 51 من القانون 98-05 المتضمن تعديل القانون البحري على أن تكون العقوبة بالحبس من سنة واحدة (1) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة مالية من 5،000 دج إلى 40.000 دج أو بإحدى العقوبتين عند إلقاء مواد كيميائية أو نفايات سامة أو عند إلقاء أي مادة تفسد البيئة البحرية في مياه الميناء.

إضافة إلى ذلك نصت المادة 499 من القانون 98-05 المتضمن القانون البحري على أن يعاقب بالسجن من عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة وبغرامة مالية من 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل مواد مشعة أو مزودة بوسائل دفع نووي دخلت المياه الإقليمية الجزائرية دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها و موقعها و طريق وسرعة السفينة وكذا طبيعة وأهمية الحمولة، وفي حالة وقوع حادث لمثل هذه السفينة يعاقب ربانها بالسجن المؤبد.

علاوة على ما سبق يتعرض الناقل البحري في حالة إخلاله بالتزاماته سالفه الذكر إلى المسائلة القانونية حيث يلتزم بدفع تعويض قانوني حددته اتفاقية بروكسل بمائة جنيه أسترالي وهذا

¹ - المادة 941 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري.

عن كل طرد أو وحدة حسابية،¹ في حين حدده القانون الجزائري ب10000 وحدة حسابية عن كل طرد أو شحنة يكون الناقل البحري سببا في تلفها أو هلاكها.²

يتضح من هذه العقوبات أن المشرع الجزائري لم يضع عقوبات مخصصة على مناولة البضائع الخطرة في الميناء، وإنما وضعها على النقل البحري لهذه البضائع بصفة عامة وهذا يعتبر قصور من طرفه حيث أنه لم يضع قواعد محددة لمناولة مثل هذه البضائع حيث أن المناولة تعتبر جزء من النقل.

على خلاف ذلك وضع المشرع السعودي عقوبات خاصة على مخالفة قواعد مناولة هذه البضائع في الميناء، ومن هذه العقوبات نجد:³

- عقوبة مالية تقدر بخمسة آلاف ريال (5000) عن القيام بشحن البضائع الخطرة في الميناء بترخيص ملغى.

- يعاقب كل شخص يعمل سائق مركبة داخل الميناء دون الحصول على بطاقة سائق نقل المواد الخطرة بدفع مبلغ من المال قيمته ثلاث آلاف ريال (3000).

- مخالفة في حال القيام بمناولة مواد خطرة دون تصريح تقدر قيمتها بخمسة آلاف ريال (5000).

ما يميز المشرع السعودي أنه أولى أهمية خاصة بهذا النوع من المناولة، حيث نص صراحة على عقوبات مالية مشددة في حق المخالفين، على عكس المشرع الجزائري الذي لم يضع عقوبات صريحة على مناولة البضائع الخطرة في الميناء بل أسندها إلى النقل البحري بصفة عامة.

¹ - الوحدة الحسابية هي وحدة حساب مشكلة من خمسة وستين ميلغرام ونصف من الذهب على أساس تسع مائة من الألف في النهاية، ويمكن تحويل العملة الوطنية إلى أرقام مضبوطة. انظر: أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري"، في: المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، جامعة - أبي بكر بلقايد - تلمسان، 2016، ص 214.

² - المرجع نفسه، ص 215.

³ - جدول المخالفات و العقوبات الملحقة باللائحة المنظمة لنشاط نقل البضائع، الصادرة عن الهيئة العامة لنقل، السعودية، 2019، تم الإطلاع عليها من الموقع <view>ksa>qistas.com> بتاريخ 14 ماي 2023 على الساعة 19:38.

الخاتمة

تعد المناولة المينائية للبضائع الخطرة من المواضيع المهمة خاصة في المجال البحري، حيث تزداد أهميته نظرا لعدة اعتبارات من أهمها أن معظم حمولات هذا النوع من البضائع التي تتم مناولتها عبر مختلف دول العالم تتم عن طريق السفن البحرية، ونظرا لخطورتها إما لكونها مواد ضارة وخطرة بحكم طبيعتها أو قد تصبح خطرة عند مناولتها فأى نقص أو تقصير في إتباع التدابير والاحتياطات اللازمة في عملية مناولة البضائع الخطرة يؤدي إلى كوارث وأضرار سواء على الأشخاص أو البيئة البحرية لذلك فإن التعامل مع مثل هذه المواد يستلزم شروط وقيود تم تنظيمها من قبل الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية.

كما يجب على الأشخاص الذين يتعاملون مع هذه البضائع الخطرة أن يكونوا على دراية بالمتطلبات العامة للوائح المتعلقة بمناولة البضائع الخطرة ويجب أن يتلقوا تدريباً مفصلاً يتكيف تماماً مع وظائفهم ومسؤولياتهم.

بناءً عليه توصلنا من خلال هذه الدراسة المتعلقة بمناولة البضائع الخطرة إلى مجموعة من النتائج أهمها:

- البضائع الخطرة تعتبر سلاح ذو حدين من جهة تعتبر عصب الصناعات الكيماوية في عصر التقدم التكنولوجي، إلا أنها من جهة ثانية تعتبر المههد الأكبر والأخطر لسلامة الإنسان والبيئة ككل نظرا لما ينتج عنها من خطورة نتيجة أي تقصير، إذن البضائع الخطرة بصفة عامة هي كل بضاعة تشكل خطرا و تأثر سلبا على الصحة والسلامة العامة للبيئة والممتلكات بسبب خواصها الخطرة.
- صعوبة وضع تعريف ملم وشامل للبضائع الخطرة وذلك نتيجة تعدد أنواعها، إذ أن الإحصائيات الدولية أحصت أكثر من 1000 نوع، إضافة إلى عدم تحديد معيار واضح لتصنيف البضائع الخطرة.
- تصنف البضائع الخطرة في تسع رتب أساسية وموحدة حسب اللوائح الدولية والقوانين الداخلية ومن بينها التشريع الجزائري الذي استنبطها من المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة.

- تتطلب مناولة البضائع الخطرة اكتساب خبرات وتحصيل معارف لمعرفة كيفية معالجتها في حالة الطوارئ، لذلك أشتراط في الأشخاص العاملين في هذا المجال تدريباً مخصصاً لتعامل مع مقل هذه البضائع.
- إن المسؤولية عن المخاطر الناتجة عن هذا النوع من البضائع نتيجة عدم احترام شروط وإجراءات مناولتها يتحملها كل من الشاحن والناقل، إلا أنه يتم إعفاء الناقل من هذه المسؤولية في حالات حددها القانون.
- لم يضع المشرع الجزائري أحكاماً خاصة بمناولة البضائع الخطرة، بل اعتمد على نفس أحكام النقل البحري لهذا النوع من البضائع، كما أنه لم يحدد عقوبات في حال الإخلال بقواعد مناولتها على خلاف بعض التشريعات الأخرى على غرار المشرع السعودي.
- بناء على ما سبق فإن تطوير مناولة البضائع الخطرة يتطلب إيلاءها أهمية أكبر من حيث تنظيمها القانوني، لذلك يمكن اقتراح بعض التوصيات أهمها:
- ضرورة توحيد الأحكام الخاصة بمناولة البضائع الخطرة بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية، خاصة فيما يتعلق بوضع معايير واضحة لتعريفها وشروط وإجراءات مناولتها.
- تخصيص أحكام خاصة بمناولة البضائع الخطرة وفصلها عن أحكام النقل البحري، لأن هناك حالات لا يمكن تطبيق أحكام النقل على المناولة خاصة في مجال العقوبات.
- على المؤسسة المينائية سكيكدة ألا تستند في مجال المبادلات التجارية في نطاق البضائع الخطرة على المحروقات فقط، وأن تتوسع في هذا المجال ولكن بعقلانية وإيجاد آليات تخفف من مخاطر مناولتها والحفاظ على البيئة.
- ضرورة التعاون الدولي سواء في المجال القانوني أو العملي من خلال تبادل الخبرات في مجال مناولة ونقل البضائع الخطرة من أجل ضمان السلامة والأمن المينائي والبحري.
- إيلاء العناية الكافية بالأشخاص الذين يتعاملون مع البضائع الخطرة في الميناء، من خلال تدريبهم وتكوينهم في هذا المجال بما يتكيف مع وظائفهم ومسؤوليتهم.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المصادر

- القرآن الكريم.

1 / المعاجم والقواميس

_إسماعيل بن حامد الجوهري، الصحاح تاج اللغة وصحاح العربية، دار الحديث، القاهرة مصر 2009.

_ جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور الإفريقي المصري، لسان العرب، المجلد الأول، دار صادر، بيروت، لبنان، 2008.

2 / النصوص القانونية الدولية

أ/ المعاهدات الدولية

_ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تم التوقيع عليها في سنة 1973 ودخلت حيز النفاذ في سنة 1982.

_ الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن المعروفة باسم " اتفاقية ماربول"، في صيغتها المعدلة ببروتوكول 1978 المتضمن الحد من إلقاء النفايات والتسرب النفطي و عوادم الاحتراق، تم اعتمادها في 2 نوفمبر 1973 ودخلت حيز النفاذ بتاريخ 2 أكتوبر 1983.

_ الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، المعتمدة بلندن، في 1 نوفمبر 1974، ودخلت حيز النفاذ في 25 ماي 1980.

_ المدونة البحرية الدولية لنقل المواد الكيميائية على متن سفن الإمداد البحري، تم اعتمادها في 6 كانون/ديسمبر 2017.

_ اتفاقية الحماية المدنية للمواد النووية، فتح باب التوقيع عليها في 3 آذار_مارس 1980 .

_ اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، تم اعتمادها عام 1989، ودخلت حيز النفاذ في 1992.

- Code maritime international des marchandises dangereuses, Edition de 2008, volume 1.

ب/ النصوص القانونية الداخلية

ب/1-النصوص القانونية الجزائرية

ب/1_1القوانين

_ الأمر رقم 05-06 المؤرخ في 18 رجب عام 1426 الموافق ل 23 أگشت ل سنة 2005 المتضمن مكافحة التهريب، من الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 59، المؤرخ في 23 رجب عام 1426 الموافق ل 28 غشت 2005.

_ القانون رقم 05-07 المؤرخ في 13 مايو 2007، المتضمنة للقانون المدني، من الجريدة الرسمية عدد 31 المؤرخة في 25 ربيع الثاني.

_ الأمر 76-80، المؤرخ في 29 شوال لعام 1396 الموافق 23 أكتوبر لسنة 1976، والمتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 1 ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو 1998، من الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، رقم 29 المؤرخة في 21 ربيع الثاني 1397 الموافق ل 10 أبريل 1977.

ب/1_2المراسيم الرئاسية

_ المرسوم الرئاسي رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983، الذي يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرمة بلندن في 1 نوفمبر 1974، من الجريدة الرسمية عدد 36، الصادرة بتاريخ 30 أوت لسنة 1983.

ب/1_3المراسيم التنفيذية

_ المرسوم التنفيذي رقم 03-451، المؤرخ في 7 شوال 1424هـ الموافق ل 1 ديسمبر 2003م، الذي يحدد قواعد الأمن التي تطبق على النشاطات المتصلة بالمواد و المنتوجات الكيميائية الخطرة وأوعية الغاز المضغوطة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 75، في 13 شوال 1424 الموافق ل 7 ديسمبر 2003.

-المرسوم التنفيذي 03-452، المؤرخ في 1 ديسمبر 2003، المحدد للشروط الخاصة بنقل البضائع الخطرة عبر الطرقات، الجريدة الرسمية الجزائرية، رقم 75، لسنة 2003.

_ مرسوم تنفيذي رقم 19-157، المؤرخ في 24 شعبان سنة 1440 الموافق ل 21 أكتوبر 2019، الذي يحدد قواعد وشروط نقل البضائع الخطرة بحرا وكذا مكوناتها و عبورها عبر

الموائى، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 32 ، الصادرة بتاريخ 10 رمضان 1440 الموافق 15 ماي 2019.

ب/2-القوانين المقارنة

_ القانون رقم 29، لسنة 1966، المتعلق بتنظيم موائى قطر، المؤرخ في 8 / 8 / 1386هـ الموافق ل 22 نوفمبر 1966، الجريدة الرسمية القطرية، العدد السابع المؤرخة في 10/9/1385، الموافق ل 1 جانفي 1966.

_ القانون رقم 29 المتعلق بتنظيم موائى قطر، المؤرخ 8 أوت 1386 الموافق ل 22 نوفمبر لسنة 1966. الجريدة الرسمية لدولة قطر، العدد السابع، المؤرخة في 10 سبتمبر 1385 الموافق لي 1 جانفي 1996.

_ القانون رقم 05-30 المؤرخ في 29 جمادى الثانية 1432 الموافق ل 1 ديسمبر لسنة 2003، المتعلق بنقل البضائع الخطرة عبر الطرق، صادر عن الجريدة الرسمية للمملكة المغربية، عدد 75 لسنة 2003.

_ القانون رقم 23 بشأن الموائى البحرية، المؤرخ في 7 محرم 1435 الموافق ل 10 نوفمبر 2013، اليمن، سنة 2013.

_ القانون رقم 23 لسنة 2013، بشأن الموائى البحرية، صدر برئاسة الجمهورية- صنعاء- بتاريخ 7 محرم 1435 الموافق 10 نوفمبر 2013

ج/ الوثائق الدولية

_ موسوعة الصحة والسلامة المهنية"، الصادرة من قبل مكتب العمل الدولي جنيف، الطبعة العربية 2008، المعهد العربي للصحة و السلامة المهنية بدمشق.

_ النظام المنسق عالميا لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها(ن م ع) " الصادرة عن الأمم المتحدة، الطبعة المنقحة السادسة، 2015.

_ توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة، اللائحة التنظيمية النموذجية، الطبعة الرابعة، الصادرة عن الأمم المتحدة، 2011.

_ توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة، اللائحة التنظيمية النموذجية، الطبعة الخامسة، الصادرة عن الأمم المتحدة، 2011

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

_ دليل السلامة لشاحنات نقل المواد الخطرة ، الجزء الأول ، الإصدار الأول 2021-2022.

ثانياً: المراجع

1/ الكتب

_ العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني، الواقعة القانونية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008.

_ رfid عيادة الهاشمي، الحماية الدولية من أثر النفايات الخطرة، دار المجد للنشر، مصر، 2019.

_ سيد عاشور أحمد، التلوث البيئي في الوطن العربي، دار النهضة العربية للطبع و النشر والتوزيع، مصر، 2006.

_ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، المجموعة الثانية نظرية الإلتزام بوجه عام، الطبعة الثالثة، بيروت، لبنان، 1998.

_ عبد الفتاح مراد، القانون البحري، دار الكتاب الحديث، الطبعة الأولى 1993

_ عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 و اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978، دار النهضة العربية، 2008.

_ عُداب طاهر الكناني ، كيمياء المواد الخطرة ، الطبعة الأولى ، دار الفكر للنشر والتوزيع ، مصر ، 2010 .

_ علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 1957.

_ علي البارودي وهاني دويدار، القانون البحري، القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت، لبنان.

_ مجيد حميد العنبيكي، قانون النقل العراقي المبادئ والأحكام، مركز البحوث القانونية، بغداد، 1984.

_ مصطفى العوجي، القانون المدني، الجزء الثاني، المسؤولية المدنية منشورات حلبي الحقوقية، الطبعة الثالثة، بيروت، لبنان، 2008.

_ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2012.

- _ محمد حسن عوض وآخرون، قضية المناخ وتحديات العولمة البيئية، الأكاديمية الحديثة للكتاب الجامعي، 2018.
- _ محمود حامد محمود، اقتصاديات الجمارك النظرية و الممارسة، دارحميثرا للنشر، مصر، لسنة 2017.
- _ ناديا ليتيم سعيد، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة من التلوث بالنفايات الخطرة، الطبعة الأولى، دار ومكتبة الجامد للنشر والتوزيع، عمان، 2016.
- _ هاني دويدرا، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2002.
- _ وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 2015.

2/ المقالات

- _ أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري"، في : المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، جامعة -أبي بكر بلقايد- تلمسان، 2016
- _ خليل بوعلام، حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية القوة القاهرة في القانون البحري و معاهدة بروكسل لسنة 1924، المجلة القضائية، الجزائر، 2003.
- _ سارة الثقافي، " مسؤولية الناقل البحري "، مجلة القانون و الأعمال الدولية، جامعة الحسن الأول، المغرب، 2017.
- _ سهام زروالي، "النظام القانوني لعملية النقل البحري للبضائع الخطرة"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، العدد الخامس، جامعة حسيبة بن بوعلي-الشلف، الجزائر 2017.
- _ سهام زروالي، "إجراءات الأمن والسلامة في أنماط النقل الثلاث للبضائع الخطرة"، مجلة الباحث لدراسات الأكاديمية،، العدد الثالث عشر، جامعة الشلف، الجزائر، لسنة 2018.
- _ شهاب عينونة، "القواعد الفنية لرص البضائع في السفينة"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 7، العدد 1، سنة 2020.
- _ طيب إبراهيم ويس. " الجرائم الماسة بالأمن و السلامة المينائية"، في : مجلة القانون العام الجزائري و المقارن، العدد الأول، جامعة جيلالي ليابس-سيدي بلعباس، الجزائر، 2020.

_ عمار فيصل، " المسؤولية المدنية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة"، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الرابع.
_ مريم درويش، " التهريب البحري للأسلحة و المخدرات و أثره على استقرار و أمن الدولة"، في : مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد السابع، كلية الحقوق-جامعة أبو بكر بلقايد- تلمسان، 2017.

3/الرسائل و المذكرات

أ/ أطروحات الدكتوراه

_ زكراوي حمودي، "نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري"، أطروحة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، 2018-2019.

ب/ رسائل ماجستير

_ أمين خلفي، " المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع"، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري اتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2009.

_ فريدة فريدة، عوامل الخطر والوقاية من تعاطي الشباب للمخدرات، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم اجتماع التنمية، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2009.

_ وديع خياري، النظام القانوني لحق المرور البريء، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، جامعة الجزائر 1 كلية الحقوق-بن عكنون-، 2011-2012.

4/ المقابلات

_ مقابلة مع السيد بابوري سفيان رئيس مصلحة ربط البواخر في المؤسسة المينائية سكيكدة، بتاريخ 15 أبريل 2023، على الساعة 11:17.

_ مقابلة مع السيد كرموز جمال الدين ضابط في المؤسسة المينائية سكيكدة، بتاريخ 25 أبريل 2023، على الساعة 11:41.

_ مقابلة مع السيد عاشوري عصام رئيس مصلحة التدقيق في المؤسسة المينائية سكيكدة، بتاريخ 15 أبريل 2023، على الساعة 10:20.

5/ مواقع الإنترنت

_ جدول المخالفات والعقوبات الملحقة باللائحة المنظمة لنشاط نقل البضائع، الصادرة عن الهيئة العامة لنقل،السعودية، 2019،تم الإطلاع عليها من الموقع الإلكتروني:

<https://qistas.com>ksa>view>. Consulté le 14 mai 2023،19:38.

- www.almeezan.qa. Consulté le 02 mai 2023،18:26.
- www.arabic.mat.gelsonluz.com. ConsultéLe 01 mai 2023،11:25.
- www.omemotors.as. Consulté le 03 mai 2023، 11:30.
- <http://emergency.cdc.gov/radiation>. ConsultéLe 03 mai 2023،12:12.
- www.wikiwand.com. Consulté le 29 avril 2023،13:02.
- www.turkmirsal.com. Consulté le 28 avril 2023،10:30.
- www.fedex.com. Consulté le 26 mai 2023،12.32
- <http://www.q8ship.com/qqq/ships.htm>.Consulté le 17 avril 2023،22:15.
- www.kfupm.edu.sa.Consulté le 16 mai 2023،23:09.
- <http://www.q8ship.com/qqq/ships.htm>. Consulté le 27 avril 2023،21:14.
- www.bbc.com. Consulté le 05 mai 2023،15:27.
- www.kfupm.edu.sa. Consulté le 16 mai 2023،18:27
- <https://arabian.chmistry.com>.Consulté le 10 mai 2023،12:05.

الملاحق

الملحق 01: التصنيف البحري الدولي للبضائع الخطرة

التصنيف البحري الدولي للبضائع الخطرة	
	تصنيف رقم ١ : المتفجرات طرق المكافحة : ١ / إخلاء المنطقة. ٢ / استخدام ضغط المياه عمودي. ٣ / عدم استخدام ضغط المياه رذاذ.
	تصنيف رقم ٢ : الغازات (قابلة للاشتعال، مضغوطة، سامة) طرق المكافحة : استخدام الماء او البودرة.
	تصنيف رقم ٣ : السوائل القابلة للاشتعال. طرق المكافحة : ١ / المواد البترولية ومشتقاتها تكافح بواسطة. الرجوة لعزلها عن الهواء. ٢ / السوائل الأخرى بواسطة الماء او البودرة الجافة.
	تصنيف رقم ٤ : المواد الصلبة (مشتعلة، ذاتية الاشتعال، خطرة مع الماء) طرق المكافحة : المواد المشتعلة وذاتية الاشتعال يستعمل الماء عمودي أو رشاش.
	تصنيف رقم ٥ : المؤكسدات (العوامل المؤكسدة، بيروكسيدات عضوية) طرق المكافحة : ١ / البودرة الخاصة. ٢ / رذاذ الماء للتبريد.
	تصنيف رقم ٦ : المواد السامة طرق المكافحة : تكافح بواسطة المختصين وذلك باستخدام الأقنعة الواقية واجهزة التنفس الصناعي وهي مواد غير مشتعلة.
	تصنيف رقم ٧ : المواد المشعة : طرق المكافحة : بواسطة المختصين حيث يتم الكشف عنها بواسطة أجهزة خاصة.
	تصنيف رقم ٨ : المواد الأكلة طرق المكافحة : ١ / بواسطة المختصين مع استخدام الملابس الواقية للجسم. ٢ / يستخدم الماء لتخفيف التركيز.
	تصنيف رقم ٩ : متنوعات من البضائع الخطرة. طرق المكافحة : تعتمد مكافحتها على معرفة التصنيف البحري الدولي للمادة.

الملحق 02: قائمة المواد الخطرة المتداولة في ميناء سكيكدة

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Énergie et de Mines

LISTE DES MATIERES ET/OU PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX OBJET DE LA DEMANDE

ENTPL SPA UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD

N° Ordre	Adresse unité de stockage	N° ONU	Designation technique	Autres designations	Concentration ou capacité (Récipients)	Quantité totale	Unité de mesure
1	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Ilmenite à base d'oxide de titane et de fer (Fe TiO3)	oxide de titane 57% min, oxide de silicium 1% max, oxide de fer 12% max, phosphore 0,07% max, soufre 0.02% max, fer total 21-27%	big bag de 1 tonne	800.00	tonne
2	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Rutile:à base de dioxide de titane (TiO2)	oxide de titane 95% min, oxide de silicium 1% max, oxide de zirconiumr 1% max, oxide ferrique 1,5% max, phosphore 0.03%, soufre 0.03%	big bag de 1 tonne	600.00	tonne
3	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Ferro-Manganèse carburé	Mn 75-80%, Si 2% max, C 6-7%, P 0.20% max, S 0.02% max, Fe reste	fut de 100kg	40.00	tonne
4	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Ferro-Managanèse affiné	Mn 78-84%, Si 2% max, C 1-1.5%, P 0.25% max, S 0.02% max, O 1 % max, Fe reste	sac de 25kg	200.00	tonne
5	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Acide silicique (Sillitin Z86)	oxide de silicium 80-85%, soufre 0.03% max, H2O à 105°C 1% max, perte au feu 3-4%	sac de 25kg	120.00	tonne
6	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Sulfate de cellulose (Arbocel B385, cellulose, arbocel BOO)	cellulose 99%min, impurité 1% max, H2O à 105°C 8% max.	sac de 20-25kg	150.00	tonne
7	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Carboxyméthyl cellulose (CMC)	chlorure de sodium 1.7% max, glycolate de soium 1.30% max, reste après combustion 8-15%, reste après combustion et ajout H2SO4 15-25%, degré de substitution 0.6-0.8%	sac de 25kg	10.00	tonne
8	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Kaolin (Remblend)	oxide de silicium 47-52%, oxide d'aluminium 33-36%, soufre 0.04% max, phosphore 0.05%, H2O à 105°C 1% max, perte au feu 11-12%	sac de 25kg	100.00	tonne

الملحق 02: قائمة المواد الخطرة المتداولة في ميناء سكيكدة

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Énergie et de Mines

LISTE DES MATIERES ET/OU PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX OBJET DE LA DEMANDE

ENTPL SPA UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD

N° Ordre	Adresse unité de stockage	N° ONU	Designation technique	Autres designations	Concentration ou capacité (Réceptients)	Quantité totale	Unité de mesure
9.	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Poudre de fer (Iron powder)	C 0.05% max, SiO2 0.30% max, P 0.015% max., S 0.015% max, perte H2 0.5% max	big bag de 1 tonne	240.00	tonne
10	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Feldspath de potassium	oxide de silicium 65-70%, oxide d'aluminium 17-20%, oxide de potassium 13-15%, oxide de sodium 0.5-1.5%, soufre 0.01% max, phosphore 0.07%, H2O à 105°C 0.2% max, perte au feu 0.5%	sac de 50 kg	100.00	tonne
11	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Silicate de potasse liquide	SiO2 27%, K2O 12,5%, Na 2o 0.05% max, So4 0.10% max, Cl 0.05% max	IBC de 1500 kg	840.00	tonne
12	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Silicate de sodium liquide	SiO2 23-24%, Na 2O 7-7.5% max, So4 0.10% max, Cl 0.05% max	IBC de 1500 kg	40.00	tonne
13	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Fluorure de calcium à base de CaF2 (Fluorspar)	CaF2 95% min, SiO2 2.5% max, CaCO3 2.5% max, P 0.025% max, S 0.04% max, Pb 0.02%, perte au feu à 500°C 0.3% max, H2O à 105°C 0.2% max	sac de 25-50kg	150.00	tonne
14	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	1408	Ferro-silicium atomité	Si 43-47%, C 0.1% max, P 0.05% max, S 0.04% max, Mn 0.5 % max, Al 1 % max, Fe reste	Fut de 100 kg	60.00	tonne
15	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	1418	Alluminium magnésium	Al 48-50 %, Mg 49-51%, Fe 0.50 % max, dégagent de gaz 50ml après 1h (5g dans KOH 10% à 50°C)	Fut d 100 kg	6.00	tonne
16	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Poudre pre-mélangée à base de TiO2 et ferroalliage (Fe-Cr)	Fe 98%, C 0.06%, Si 0.12% max, Mn 0.2% max, P 0.005%, S 0.010% max, V 0.10% max, perte H2 0.5% max, O 0.8% max	sac de 25kg	50.00	tonne

الملحق 02: قائمة المواد الخطرة المتداولة في ميناء سكيكدة

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Energie et de Mines

LISTE DES MATIERES ET/OU PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX OBJET DE LA DEMANDE

ENTPL SPA UNITE DE PRODUCTION TRÉFISOUD

N° Ordre	Adresse unité de stockage	N° ONU	Designation technique	Autres designations	Concentration ou capacité (Récipients)	Quantité totale	Unité de mesure
17	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Borax (Na ₂ B ₄ O ₇ , 5à 10H ₂ O)	composition chimique typique concentration =/plus 98%, densité 1.040, humidité 2% max, poids moléculaire 291.36g	sac de 25kg	40.00	tonne
18	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	1050	ACIDE CHLORHYDRIQUE anhydre	HCL 31-33%, masse moléculaire 36.461g, densité 1.16 à 1.19	IBC de 240 kg	560.00	tonne
19	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	2693	Inhibiteur de corrosion et d'entartrage pour eau de refroidissement à base d'acide phosphorique et chlorure de zinc et pour eau de chaudière à base de bisulfite de sodium	acide phosphorique 1-5%, chlorure de zinc 10-30%, méthanol 0.1-1%, ou bisulfate de sodium 10-20% (Nalco 77262 (3DT149, Nalco 73400)	fut de 25L	5.00	tonne
20	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	1760	Inhibiteur de décapage pour les bains d'acide sulfurique (Rodine 87- Bonderite C-AD87)	densité 1.07-1.10, PH moins de 1, solubilité complète dans l'eau	fut de 200 L	6.00	tonne
21	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Vermiculite à base de Mgo et Al ₂ O ₃ pour les bains de galvanisation à chaux	Sio ₂ 39% min, Mgo 25% min, Al ₂ O ₃ 8.8% max, K ₂ O 5% max, Fe ₂ O ₃ 5.5% max, TiO ₂ 0.75% max, CaO 2% max, Cr ₂ O ₃ 1.25% max	sac de 7-8kg	15.00	tonne
22	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Zinc électrolytique 99.995% pur en (Zn)ngot	Zn 99.99% mini, Pb 0.003% maxi, Cd 0.003% maxi, Fe 0.002% maxi, Sn 0.001 % maxi, Cu 0.001% maxi, Al 0.005% maxi	lingot	850.00	tonne
23	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	1760	Colphos P10M (liquide corrosif N.S.A)	acide phosphorique H ₃ PO ₄ 25% max, acide nitrique 20% max, solution aqueuse à base d'acides phosphorique et nitrique contenant des sels de zinc et des traces de sels de nickels moins de 0.10%, servant pour le montage du bain de phosphatation	fut de 1000 kg	10.00	tonne

22

42

4329 Le 27 DEC 2021

الملحق 02: قائمة المواد الخطرة المتداولة في ميناء سكيكدة

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Énergie et de Mines

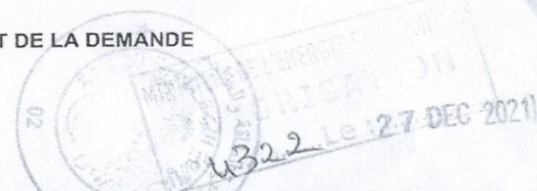
LISTE DES MATIERES ET/OU PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX OBJET DE LA DEMANDE

ENTPL SPA UNITE DE PRODUCTION TRÉFISOUD

N° Ordre	Adresse unité de stockage	N° ONU	Designation technique	Autres designations	Concentration ou capacité (Réceptifs)	Quantité totale	Unité de mesure
24	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	1760	Colphos P10R (liquide corrosif N.S.A)	acide phosphrique H3PO4 20-30%, acide nitrique 10-20%, solution aqueuse à base d'acides nitrique et phosphorique, légèrement visqueuse contenant des sels de zinc, destiné pour la régénération du bain de phosphatation	fut de 1000 kg	30.00	tonne
25	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Medaflux (sel double fluxage, chlorure de zinc)	chlorure de zinc ZnCL2 54-56%, chlorure d'ammonium NH4 CL 42-44%, Fe 0.001% max, sulfate SO2 0.02% max	sac de 25kg	30.00	tonne
26	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	1759	Charbon de bois (Galvasmooth X)	charbon de bois 70% mini, Eau 12% maxi, additifs 18%maxi pour essuyage du fil galvanisé	sac de 25kg	5.00	tonne
27	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Savon de tréfilage (vicafil sumac 3T)	C17H35 COO Na, teneur en matière grasse 73.5-76.5%, teneur en eau moïn à 2%, Soluble, très moussant	sac de 25kg	10.00	tonne
28	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Savon de tréfilage (vicafil sumac 3)	C17H35 COO Na, teneur en matière grasse 70-80%, teneur en eau moïn à 2%, Soluble, très moussant	sac de 25kg	5.00	tonne
29	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Savon de tréfilage (vicafil 3952)	C17H35 COO Na, teneur en matière grasse 50+/-1.5%, teneur en eau moïn à 2%, Soluble, moussant	sac de 25kg	5.00	tonne
30	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Savon de tréfilage (Traxit 2830)	C17H35 COO Na, teneur en matière grasse 75-80%, teneur en eau moïn à 2%, Soluble, moussant	fut de 120-140 kg	5.00	tonne

20

28



الملحق 02: قائمة المواد الخطرة المتداولة في ميناء سكيكدة

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Energie et de Mines

LISTE DES MATIERES ET/OU PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX OBJET DE LA DEMANDE

ENTPL SPA UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD

N° Ordre	Adresse unité de stockage	N° ONU	Designation technique	Autres designations	Concentration ou capacité (Récipients)	Quantité totale	Unité de mesure
31	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Fluide lubrifiant MM705	Hudrocarbons, isoalkanes, moin 2% aromatiques, Ce 918-167-1, concontration plus de 75%, Asp.tox 1h304, Euh066, flam liq.3 H226	bidon de 1 litre	50.00	litre
32	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Résine (purolite C104 plus, C100)	forme H+, capacité totale 4.7 eq/L, rétention d'humidité 45-55%, plage de granulométrie des billes 300-1600mm, densité réelle 1.19, densité apparente 740-780g/l, température limite 120°C	sac de 25kg	5.00	tonne
33	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Résine anti acide (adhésif cryogénique Foster 82-77	livré en kits à 3 compartiments 1.85kg/l, depend de la nature du matérielu a coller 3kg/m2 à 1,6mm, 6kg/m2 à 3.2mm, 0.4mm à 3 mm de film humide, 0,24mm à 1,8mm de film sec	sac de 25kg	50.00	kilogramme
34	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Savon de tréfilage (vicafil X8G, lubrifiant de tréfilage à base de stréarate de calcium)	C17H35 COO Na, teneur en matière grasse 31+/-1.5%, teneur en eau moin à 2%, isoluble dans l'eau	sac de 25kg	50.00	tonne
35	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	1500	NITRITE de SODIUM	Toner 30, nitrite de sodium 30-40%, PH plus 7, masse volumétrique à 20°C 1240 KG/M3, miscible	fut de 1500kg	15.00	tonne
36	UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD ELEULMA	-	Soude caustique liquide 40-45% (natrex 40)	NaOH 40-50%, Nacl moin 30pp3, nacio3 moin 25ppm, fer moin 0.5ppm, chrome moin 3.0ppm, nickel moin 3.0ppm, selenium moin 5.0ppm	IBC de 1200 kg	5.00	tonne

4322
27 DEC 2021

الملحق رقم 03: رموز وملصقات الخطر

رموز الخطر

رسومات تستخدم للتحذير من المواد أو الأماكن الخطرة



مادة ملوثة



سام جدا



مادة مضغوطة



مادة أكالة



مادة متفجرة



سريع الاشتعال



مادة مضرّة



مؤكسد



مخاطر صحية



@chemistry1science



العلوم science

الملحق رقم 04: رخصة اقتناء المواد الخطرة

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة الطاقة والمناجم
رخصة اقتناء المواد، المنتجات الكيميائية الخطرة وأوعية الغاز
رقم 4322 بتاريخ
27 DEC 2021

ان وزير الطاقة و المناجم،

- بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 21-281 المؤرخ في 07 جويلية 2021، و المتضمن تعيين أعضاء الحكومة،
- بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 21-239 المؤرخ في 31 ماي 2021، والذي يحدد صلاحيات وزير الطاقة و المناجم
- بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 03-451 المؤرخ في 01 ديسمبر 2003، المعدل و المتمم، المحدد لقواعد الأمن المطبقة على النشاطات المتصلة بالمواد و المنتجات الكيميائية الخطرة و أوعية الغاز المضغوطة.
- بمقتضى الموافقات من وزارة الدفاع الوطني 2021/12/15
- بناء على إستمارة المعلومات للشركة و الطلب المقدم بتاريخ 2021/12/02

يرخص

المادة 01: SPA ENTPL UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD، الكائنة بـ المنطقة الصناعية ص ب رقم 09 العلمة ولاية سطيف، لاقتناء المواد الكيميائية المطلوبة وهذا حسب الكيفيات المعروفة في المواد التالية.

المادة 02:

طبيعة الاقتناء: سوق خارجي

مقصد المواد: لاحتياجات نشاط الشركة

ترفق قائمة المواد بهذه الرخصة.

المادة 03: تخزن هذه المواد بـ وحدة انتاج TREFISOUD العلمة ولاية سطيف

المادة 04: يتعهد صاحب الرخصة بـ:

- تصريح شهري بالمواد الكيميائية التي يحوزها، لدى مصالح مديرية الطاقة و المناجم لولاية مكان الحيازة.
- احترام كافة الأحكام القانونية المذكورة في المرسوم التنفيذي رقم 03-451 المؤرخ في 01 ديسمبر 2003 المذكور أعلاه.
- ايداع ملف الاعتماد لدى مصالح مديرية الطاقة و المناجم للولاية المعنية، طبقا لأحكام القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 8 جويلية 2014، الذي يحدد شروط و كيفيات تسليم الإعتماد للمتعاملين لممارسة النشاطات التي تتطلب استعمال المواد و المنتجات الكيميائية الخطرة و أوعية الغاز المضغوطة، قبل اي طلب تجديد.
- أخذ الاحتياطات الأمنية الملائمة لعدم تجاوز ساعات تخزين هذه المواد، تأمين تخزينها و نقلها و استعمالها و/أو توزيعها.
- احترام الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المنتجات و المواد الكيميائية الخطرة طبقا لإجراءات المرسوم التنفيذي رقم 03-452 المؤرخ في 01 ديسمبر 2003.
- طلب تجديد هذه الرخصة ثلاثة (03) أشهر قبل إنقضاء تاريخ صلاحيتها.
- تقديم وثيقة تثبت عدم إنتهاء مدة صلاحية المواد الكيميائية إلى مصالح الجمارك.

المادة 05: تحدد مدة صلاحية هذه الرخصة بسنة (01) ابتداء من تاريخ امضاءها.

المادة 06: لا تسلم من هذه الوثيقة إلا نسخة واحدة و أي تعديل، إضافة أو تصحيح يلغي صلاحيتها ويجعلها بدون فعالية.

المادة 07: يكلف السيد مدير الطاقة و المناجم لولاية مكان الحيازة بتنفيذ أحكام هذه الرخصة

تتضمن هذه الرخصة على سبع صفحات

عن الوزير وبتفويض منه
الأمين العام لوزارة الطاقة و المناجم
عبد الكريم عوليس

الملحق رقم 04: رخصة اقتناء المواد الخطرة

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Energie et des Mines

Autorisation d'acquisition de matières, de produits chimiques dangereux et de récipients de gaz

N° 4322 du 27 DEC 2021

Le Ministre de l'Energie et des Mines,

- Vu le décret Présidentiel n°21-281 du 07 Juillet 2021 portant nomination des membres du gouvernement
- Vu le décret exécutif n° 21-239 du 31 Mai 2021 fixant les attributions du ministre de l'Energie et des Mines.
- Vu le décret exécutif n°03-451 du 1^{er} décembre 2003, modifié et complété, définissant les règles de sécurité applicable aux activités portant sur les matières et produits chimiques dangereux ainsi que les récipients de gaz sous pression,
- Vu les avis du ministère de la défense nationale du 15/12/2021
- Vu la notice de renseignements de la société et la demande formulée le 02/12/2021

AUTORISE

Article 1^{er} : SPA ENTPL UNITE DE PRODUCTION TREFISOUD sise Zone Industrielle BP N° 09 El Eulma wilaya de Sétif, à acquérir les produits chimiques désignés et selon les modalités définies dans les articles ci-après.

Article 2 :

Type d'acquisition : **Marché extérieur**

Destination du produit : **Besoins de l'activité de la société**

La liste des produits est jointe à la présente autorisation.

Article 3 : Les produits sont stockés à Unité de production TREFISOUD El Eulma wilaya de Sétif

Article 4 : Le titulaire de l'autorisation s'engage à :

- Déclarer mensuellement les matières et produits chimiques en sa possession, auprès des services de la direction de l'énergie et des mines du lieu de détention ;
- Respecter l'ensemble des dispositions réglementaires prévues par le décret exécutif n° 03-451 du 01 décembre 2003 susvisé ;
- **Formuler le dossier d'agrément au niveau des services de la direction de l'énergie et des mines de la wilaya concernée, conformément aux dispositions de l'arrêté interministériel du 08 Juillet 2014, fixant les conditions et modalités de délivrance de l'agrément des opérateurs pour l'exercice des activités nécessitant l'emploi des matières et produits chimiques dangereux ainsi que des récipients de gaz sous pression, avant toute demande de renouvellement ;**
- Prendre les dispositions adéquates garantissant le non dépassement des capacités de leur stockage, la sécurité de leur transport et de leur utilisation et/ou distribution aux fins pour lesquelles cette autorisation a été délivrée;
- Respecter les conditions spécifiques de transfert de tout produit dangereux par une société dûment agréée pour l'exercice de cette activité conformément aux dispositions du décret exécutif n° 03-452 du 1^{er} décembre 2003 ;
- Solliciter le renouvellement de la présente autorisation trois (03) mois avant son expiration ;
- Fournir aux services des douanes, une pièce justificative attestant que les produits chimiques ne sont pas périmés.

Article 5 : Cette autorisation est valable une (01) année à partir de la date de sa signature.

Article 6 : La présente autorisation est délivrée en un seul et unique exemplaire. Toute modification, rajout ou surcharge, la rendra caduque et de nul effet.

Article 7 : Le directeur de l'énergie et des mines du lieu de détention est chargé de l'application des dispositions de la présente autorisation.

La présente autorisation comprend sept pages.

الملحق رقم 04: رخصة اقتناء المواد الخطرة

ENTREPRISE PORTUAIRE DE SKIKDA



المؤسسة المينائية لسكيكدة

FORM-MJ-06-03-08	AUTORISATION D'ACCES AU PORT DES MARCHANDISES DESTINEES A L'EXPORT CONTENEURS ET DIVERS
------------------	--

Le Transitaire..... **TRANSIT FOUGHALI**

Type de conditionnement... **EXPORT**.....

Nombre de colis ou conteneur..... **1 citernes pleines**

Nature de la marchandise.....**HELIUM**.....

Destination.....**FRANCE**.....

Numéros des conteneurs à embarquer (CF liste annexée) : **MTGU 691 010/3 TS WT435**

POIDS BRUT 4200 kg

Date d'embarquement : 16/03/2023.....Navire : **PAULINE RUSS**

Autorisation d'accès au port à compter duTRANSIT

Lieu d'entreposage.....**NSAP**.....

Skikda le : 16/03/2023

(Griffe et Visa) Client



Avis et Visa Du Responsable Acconage

Opération autorisée le : 16/03/2023



Société par actions au capital de 5 000 000 000 de Dinars


Adresse : Petite zone industrielle près embouchure oued SAFSAF, BP.65-21 000 Skikda – Algérie

Téél : 038.75.23.95-038.75.22.80 Fax : 038.75.20.15-038.75.22.55

Email : epskikda@skikda-port.com Web : http://www.skikda-port.com



الملحق رقم 05: رخصة عبور البضائع الخطرة في الميناء

 E.P.SKIKDA	Transit des marchandises dangereuses dans le port		
	REFERENCE PROC-MJ-03-02	Version I	Page 2 / 7

2. BUT :

La présente procédure a pour objectif de définir les différentes étapes à suivre pour le transit des marchandises dangereuses (classées selon le code IMDG de l'OMI) dans l'enceinte portuaire.

3. CHAMP D'APPLICATION :

La procédure s'applique à toutes les marchandises dangereuses transitées au port (chargement ou déchargement) spécifiées selon la codification internationale IMDG CODE.

Cette procédure ne s'applique pas :

- Aux marchandises dangereuses en vrac traitées au niveau des installations hydrocarbures spécialisées (hydrocarbures liquides et gazeux) ni aux niveaux des bouées de chargement d'hydrocarbures en mer SPM B1 et SPM B2.
- Aux marchandises dangereuses transportées par les unités de la marine nationale.


4. REFERENCES :

- Ordonnance N°76-80 du 23 octobre 1976 modifiée et complétée par la loi n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime Algérien
- Décret exécutif n°02-01 du 26 janvier 2002 portant règlement général d'exploitation et de sécurité des ports algériens
- Ordonnance 75-40 portant organisation du séjour des marchandises dans les ports.
- Décret exécutif n° 19-157 du 24 Chaabane 1440 correspondant au 30 avril 2019 fixant les règles et les conditions du transport de marchandises dangereuses par mer, ainsi que leur séjour et transit dans les ports.
- Code IMDG
- La convention MARPOL
- Liste des matières et produits chimiques dangereux soumis à autorisation préalable du ministère de l'énergie et des mines.

5. DEFINITIONS ET ABREVIATIONS :

Marchandises dangereuses : Il est entendu par marchandises dangereuses spécifiées selon la codification internationale IMDG, les marchandises transportées en colis, en fûts, palettes ou en conteneurs pouvant présenter un risque pour la sécurité du navire, des installations portuaires, des personnes et de l'environnement.

الملحق رقم 05: رخصة عبور البضائع الخطرة في الميناء

 E.P.SKIKDA	Transit des marchandises dangereuses dans le port		
	REFERENCE PROC-MJ-03-02	Version 1	Page 3 / 7

6. CONTENU :

Sur la base de la lettre d'engagement signée par l'officier de port et enregistrée sur le registre des marchandises dangereuses spécialement ouvert à cet effet, un numéro d'ordre est apposé sur chaque lettre ainsi que la date d'enregistrement.

Le produit chimique mentionné sur la lettre d'engagement doit faire l'objet d'une vérification (**Liste des matières et produits chimiques dangereux soumis à autorisation préalable**) pour s'assurer que ce dernier n'est pas sujet à autorisation préalable du ministère de l'énergie et des mines.

Si le produit est soumis à autorisation préalable du ministère de l'énergie et des mines, une copie de l'autorisation en cours de validité doit être jointe avec la lettre d'engagement avant sa validation.

Ce document dûment approuvé et signé par l'officier de port doit être envoyé par le transitaire ou l'importateur aux fournisseurs pour l'embarquement des produits.

A l'accostage des navires aux ports de Skikda, l'officier de port de service récupère à bord du navire une copie du manifeste de la marchandise dangereuse.

Le déchargement des marchandises dangereuses des navires, s'effectue sous le mode **Sous Palan** conformément à la réglementation en vigueur.


En cas où l'importateur ou son représentant dispose de tous les documents nécessaires au dédouanement des marchandises, l'officier de port en service délivre une autorisation provisoire de débarquement en sous palan des produits dangereux classés OMI en deux (02) exemplaires dont une copie remise par le transitaire à l'acconier et une copie pour classement sur la base des documents suivants :

- Une copie de la déclaration en douane des marchandises ;
- Une copie de la lettre d'engagement ;
- Une copie du connaissement (Bill of Lading) ;
- Une copie de l'autorisation de déchargement en sous palan émise par la Douane ;
- Une copie de l'autorisation préalable du ministère de l'énergie et des mines si le produit est soumis ;

En cas de déficit de document en douane et à la demande de l'importateur ou son représentant, l'officier de port en service délivre une autorisation provisoire de débarquement en sous palan des produits dangereux classés OMI en deux (02) exemplaires dont une copie remise par le transitaire à l'acconier et une copie pour classement sur la base des documents suivants :

- Une copie de la déclaration en douane des marchandises ;
- Une copie de la lettre d'engagement ;
- Une copie du connaissement (Bill of Lading) (copie à remettre par le transitaire à l'acconier) ;
- Une demande de transfert vers le parc à feu signé et cacheté par IPB (Modèle joint en annexe) (copie à remettre par le transitaire à l'acconier) ;
- Une copie de l'autorisation de déchargement sous palan émise par la Douane ;

الملحق رقم 05: رخصة عبور البضائع الخطرة في الميناء

 E.P.SKIKDA	Transit des marchandises dangereuses dans le port		
	REFERENCE PROC-MJ-03-02	Version I	Page 4 / 7

- Une copie de l'autorisation préalable du ministère de l'énergie et des mines, si le produit est soumis

Dans le cas où le produit est transféré vers le parc à feu du site des 12Ha, le service compétant de la DMA fera appel à la SIL pour la mise à disposition des moyens de transport et d'escorte sous le contrôle douanier durant tout le trajet.

Le débarquement en Sous Palan ainsi que le transfert du produit, s'effectue exclusivement sur les camions mis à la disposition par la SIL.

Une fois tous les moyens mis en place, le magasinier relevant de la Direction de la Manutention et de l'Acconage délivre un bulletin de transfert en 06 exemplaires contre signé par les services des douanes (brigade de transfert) dont cinq (05) exemplaires au client, qui remet à son tour :

- Un exemplaire à l'agent de la Sûreté interne relevant de l'EPSkikda présent au niveau des accès.
- Deux exemplaires à la Brigade de transfert relevant de l'administration des douanes.
- Deux exemplaires à la SIL.

Une fois le transfert physique et de responsabilité du produit effectué, un exemplaire du bulletin doit être contre signé par le service compétant de la SIL et remis au service compétant de l'EPSkikda, ce dernier servira de base de facturation pour les frais de transit portuaire.

Le client devra s'acquitter des frais liés à la manutention et l'entreposage du produit auprès du service compétant de la SIL.

Le bon de sortie des marchandises dangereuses à partir du parc à feu est délivré par le service compétant de la SIL sur la base du :

- Bon à enlever douane.
- Bon à délivrer Consignataire.
- Modalités de paiement adopté par la SIL.

Une copie des documents cités ci-dessus doit être remis au service compétant de l'EPSkikda par la SIL pour chaque dossier apuré pour classement.


7. DOCUMENTS ASSOCIES :

- la lettre d'engagement ;
- l'autorisation provisoire de débarquement des produits dangereux classés OMI ;
- le bulletin de transfert ;

8. LOGIGRAMME : pas nécessaire.

9. ANNEXES : 03.

الملحق رقم 05: رخصة عبور البضائع الخطرة في الميناء

 E.P.SKIKDA	Transit des marchandises dangereuses dans le port		
	REFERENCE PROC-MJ-03-02	Version I	Page 5 / 7

ANNEXE 1 : DEMANDE DE TRANSFERT

En-tête client

Skikda le :

**A Monsieur l'Inspecteur Principale Aux Brigades
Des Douanes Skikda**


Monsieur,

Nous vous demandons de bien vouloir autoriser le transfert des marchandises dangereuses arrivée à bord du navire du sous le numéro de B/L appartenant à vers le parc à feu sis au site dit des 12 ha sous escorte et contrôle douanier.

Je m'engage par la présente demande à fournir à l'administration des douanes tous les documents nécessaires pour l'accomplissement des formalités règlementaires en la matière et ce dans les meilleurs délais.

**Cachet et Signature
Du Transitaire**

الملحق رقم 05: رخصة عبور البضائع الخطرة في الميناء

 E.P. SKIKDA	Transit des marchandises dangereuses dans le port		
	REFERENCE PROC-MJ-03-02	Version 1	Page 6 / 7

ANNEXE2 : LETTRE D'ENGAGEMENT

LETTRE D'ENGAGEMENT Transit produits classés I.M.D.G Code

N° d'ordre	
Date d'émission	

Cadre réservé pour les services
de la Capitainerie du port Skikda - Algérie

Raison sociale du réceptionnaire :			
Adresse :			
E-mail :	Mobile :	Fax :	Tél :

Caractéristiques Techniques du produit :	
Classe IMDG:	
N° UN :	PSN :
Groupe d'emballage :	Nature d'emballage :
Nombre de colis :	Poids brut : Poids net :
Port d'embarquement :	Port de débarquement :

Coordonnées du fournisseur à l'étranger :			
Adresse :			
E-mail :	Mobile :	Fax :	Tél :

Coordonnées du transitaire en Algérie :			
Adresse :			
E-mail :	Mobile :	Fax :	Tél :

Article 1 : le Transitaire et le consignataire s'engagent à exiger du fournisseur une déclaration d'expédition de produits IMDG dès la sortie du navire du port d'embarquement.

Article 2 : le Transitaire et le consignataire s'engagent à retirer les produits IMDG sous palan avant la fin des opérations commerciales du navire transportant ces produits.

Article 3 : En cas de non retrait suivant les conditions précisées à l'article 2, le consignataire s'engage à supporter intégralement les frais d'attente à quai en cas de demande d'immobilisation du navire par le consignataire, jusqu'à enlèvement sous palan.

Les produits IMDG ainsi, non débarqués seront classés en rend port aux frais, risques et périls du réceptionnaire.

Article 4 : le consignataire et le transitaire, attestent avoir lu et approuvé les conditions de transit par le port de Skikda des produits IMDG, en vertu de l'ordonnance 75-40 du 17 juin 1975 en vigueur et les dispositions en la matière, du décret exécutif N° 02-01 du 6 janvier 2002 fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports.


Signature du Transitaire

Signature du Consignataire

Visa Capitainerie du port de Skikda

NB : Se munir obligatoirement d'une copie de cette lettre d'engagement, à présenter à la Capitainerie, lors de l'escale du navire pour l'obtention de l'autorisation provisoire de débarquement sous palan des produits classés IMDG.

الملحق رقم 05: رخصة عبور البضائع الخطرة في الميناء

 E.P. SKIKDA	Transit des marchandises dangereuses dans le port		
	REFERENCE PROC-MJ-03-02	Version 1	Page 6 / 7

ANNEXE2 : LETTRE D'ENGAGEMENT

LETTRE D'ENGAGEMENT Transit produits classés I.M.D.G Code

N° d'ordre	
Date d'émission	

Cadre réservé pour les services
de la Capitainerie du port Skikda - Algérie

Raison sociale du réceptionnaire :			
Adresse :			
E-mail :	Mobile :	Fax :	Tél :

Caractéristiques Techniques du produit :	
Classe IMDG:	
N° UN :	PSN :
Groupe d'emballage :	Nature d'emballage :
Nombre de colis :	Poids brut : Poids net :
Port d'embarquement :	Port de débarquement :

Coordonnées du fournisseur à l'étranger :			
Adresse :			
E-mail :	Mobile :	Fax :	Tél :

Coordonnées du transitaire en Algérie :			
Adresse :			
E-mail :	Mobile :	Fax :	Tél :

Article 1 : le Transitaire et le consignataire s'engagent à exiger du fournisseur une déclaration d'expédition de produits IMDG dès la sortie du navire du port d'embarquement.

Article 2 : le Transitaire et le consignataire s'engagent à retirer les produits IMDG sous palan avant la fin des opérations commerciales du navire transportant ces produits.

Article 3 : En cas de non retrait suivant les conditions précisées à l'article 2, le consignataire s'engage à supporter intégralement les frais d'attente à quai en cas de demande d'immobilisation du navire par le consignataire, jusqu'à enlèvement sous palan.

Les produits IMDG ainsi, non débarqués seront classés en rend port aux frais, risques et périls du réceptionnaire.

Article 4 : le consignataire et le transitaire, attestent avoir lu et approuvé les conditions de transit par le port de Skikda des produits IMDG, en vertu de l'ordonnance 75-40 du 17 juin 1975 en vigueur et les dispositions en la matière, du décret exécutif N° 02-01 du 6 janvier 2002 fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports.

Signature du Transitaire

Signature du Consignataire

Visa Capitainerie du port de Skikda

NB : Se munir obligatoirement d'une copie de cette lettre d'engagement, à présenter à la Capitainerie, lors de l'escale du navire pour l'obtention de l'autorisation provisoire de débarquement sous palan des produits classés IMDG.

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
6	مقدمة
9	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للبضائع الخطرة
10	المبحث الأول: مفهوم البضائع الخطرة
10	المطلب الأول: تعريف البضائع الخطرة
10	الفرع الأول: التعريف اللغوي للبضائع الخطرة
10	أولاً : التعريف اللغوي لكلمة بضاعة
12	ثانياً: التعريف اللغوي لكلمة خطرة
12	الفرع الثاني: التعريف الاصطلاحي للبضائع الخطرة
12	أولاً: التعريف القانوني للبضائع الخطرة
17	ثانياً: التعريف الفقهي
19	المطلب الثاني: أصناف البضائع الخطرة
19	الفرع الأول: الأصناف العامة للبضائع الخطرة
19	أولاً: المواد الخطرة العالية الخطورة
22	ثانياً: المواد الخطرة الأقل خطورة
24	الفرع الثاني: الأصناف الخاصة للبضائع الخطرة
24	أولاً: المحروقات
24	ثانياً: المواد النووية
25	ثالثاً: النفايات الخطرة
26	الفرع الثالث: الأصناف المحظورة
26	أولاً: المخدرات
26	ثانياً: الأسلحة النووية
28	المبحث الثاني: الشروط المتعلقة بمناولة البضائع الخطرة في الميناء
28	المطلب الأول: الشروط المتعلقة بالبضاعة
29	الفرع الأول: رخصة تداول البضائع الخطرة

30	الفرع الثاني: بالنسبة لتعبئة والتغليف
31	المطلب الثاني: الشروط المتعلقة بالأشخاص المسؤولين عن مناولة البضائع الخطرة في الميناء
31	الفرع الأول: شرط التدريب و الكفاءة
32	أولاً: التدريب الهادف إلى التوعية
32	ثانياً: اللباس المتعلق بمناولة البضائع الخطرة
33	الفرع الثاني: شرط الكفاءة
34	المطلب الثالث: الشروط المتعلقة بوسيلة مناولة البضائع الخطرة في الميناء
34	الفرع الأول: في مجال تصميم المركبة المخصصة لمناولة البضائع الخطرة
35	الفرع الثاني: في مجال المراقبة الدورية وتنظيف المركبات المخصصة لمناولة البضائع الخطرة
35	أولاً: في مجال المراقبة الدورية
35	ثانياً: في مجال تنظيف المركبة
38	الفصل الثاني: الأحكام الإجرائية لعملية مناولة البضائع الخطرة في الميناء
39	المبحث الأول: أساليب شحن وتفريغ البضائع الخطرة في الميناء
39	المطلب الأول: أساليب شحن البضائع الخطرة في الميناء
39	الفرع الأول: شروط قبل شحن البضائع الخطرة
40	الفرع الثاني: أثناء شحن البضائع الخطرة
41	المطلب الثاني: أساليب تفريغ البضائع الخطرة في الميناء
41	الفرع الأول: شروط ما قبل تفريغ البضائع الخطرة
43	الفرع الثاني: أثناء عملية تفريغ البضائع الخطرة
44	المبحث الثاني: الآثار المترتبة عن مناولة البضائع الخطرة في الميناء
45	المطلب الأول: الأخطار المترتبة عن مناولة البضائع الخطرة

45	الفرع الأول المخاطر الأمنية الناجمة عن مناولة البضائع الخطرة في الميناء
46	الفرع الثاني: المخاطر البيئية الناجمة عن مناولة البضائع الخطرة في الميناء
48	الفرع الثالث: المخاطر الاقتصادية الناتجة عن مناولة البضائع الخطرة في الميناء
48	المطلب الثاني: المسؤولية الناشئة عن مناولة البضائع الخطرة
48	الفرع الأول: مسؤولية الشاحن البحري عن مناولة البضائع الخطرة في الميناء
49	الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري عن مناولة البضائع الخطرة في الميناء
50	أولاً: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري عن مناولة البضائع الخطرة في الميناء
53	ثانياً: حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية
52	الفرع الثالث: الجزاءات المترتبة عن عدم إحترام شروط وإجراءات مناولة البضائع الخطرة في التشريع الجزائري
58	خاتمة
60	قائمة المصادر والمراجع
71	الملاحق
94	الفهرس