

## إجراءات الأمن والسلامة في أنماط النقل الثلاث للبضائع الخطرة

أ/ زروالي سهام

جامعة الشلف

*Siham\_zerouali@yahoo.fr*

تاريخ الإرسال: 2017/06/15 تاريخ المراجعة: 2017/11/02 تاريخ القبول: 2018/03/13

### ملخص:

يعتبر النقل بمختلف أنواعه بحري، بري، جوي، شريان الحياة الاقتصادية وعصب حركة تداول السلع والبضائع المختلفة، لما يحققه من مزايا للأفراد والمؤسسات تتماشى مع تطورات الحياة، إلا أنه في السنوات الأخيرة إزدادت عملية نقل 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 السواء إذا ما تم تداولها والتعامل معها بشكل خاطئ، لذي إهتمت جل القوانين الدولية بهذا النوع من البضائع من خلال إصدار مجموعة من النصوص واللوائح الخاصة بتنظيم عملية نقل البضائع الخطرة والوصول إلى ضمان النقل الآمن لها.

الكلمات المفتاحية: البضائع الخطرة، إجراءات الأمن، وسائط النقل، إجراءات

السلامة

### Abstract:

Transportation with its different types (maritime, air and land transportation) is considered to be the economic lifeline and basis for the movement of different goods because of the advantages that it achieves for individuals and institutions in line with the life development

However, in recent years the transport of dangerous goods in particular has increased due to an expansion into the field of chemical industries



There is a greater need for this type of dangerous goods although it carries the risk of harming both humans and the environment if they are traded and handled incorrectly

For this reason, most international laws have been concerned with and cared about this kind of goods through the issuance of a set of texts and regulations to regulate the transport of dangerous goods and access to secure transportation for them

**Key words:** dangerous goods, modes of transportation, Security procedures, safety procedures

#### مقدمة:

إن عقود نقل البضائع بمختلف أنماطها تعتبر من أهم العقود التجارية بصفة عامة وعقود التجارة الدولية بصفة خاصة، وذلك لأرتباطها بالنشاط الاقتصادي والتجاري للإنسان، كما أنها تمثل خدمة ضرورية لا غنى عنها للحصول على احتياجاته الضرورية من سلع وخدمات من مختلف مناطق العالم.

لكن في السنوات الأخيرة خاصة مع عصر التطور والتقدم التكنولوجي إزدادت عملية نقل البضائع الخطرة بصفة خاصة وإرتفع معدل تداولها نتيجة التوسع في مجال الصناعات الكيماوية، ونظرا لخطورة هذه المواد وما قد ينجم عنها من أضرار نتيجة أي تقصير في اتخاذ ما يلزم من إجراءات أثناء نقلها، مما يؤدي إلى وقوع حوادث تصل إلى درجة الكوارث وما ينجم عنها من أضرار قد تصيب الإنسان والكائنات الحية الأخرى والممتلكات والبيئة، فقد قامت العديد من الدول بتنظيم عملية نقل هذه النوعية من البضائع من خلال تشريعاتها الوطنية إلا أن هذه القوانين والأنظمة تباينت في إيطارها ومضمونها من دولة إلى أخرى، وعملا على توحيد الأحكام الخاصة بهذه المسألة صدر على المستوى الدولي العديد من اللوائح والنصوص التنظيمية الموحدة لعملية نقل البضائع الخطرة عبر مختلف وسائط النقل.

و نظرا لأهمية هذا الموضوع الواسع والمتشعب، رأينا أن نسلط الضوء في هذه الدراسة على إشكالية تتمثل أساسا في ماهي أهم شروط وإحتياجات نقل البضائع الخطرة في إطار الاتفاقيات الدولية المنظمة لأنماط النقل الثلاث لهذه النوعية من

البضائع، وهذا من أجل الوصول إلى عملية النقل الآمن لها، والإجابة على هذه الإشكالية تكون من خلال تقسيم هذه الدراسة إلى مبحثين:

**المبحث الأول:** تناولنا فيه النظام القانوني لنقل المواد الخطرة، وذلك من خلال الوقوف على تعريف وأنواع هذه المواد الخطرة إضافة إلى أهم التشريعات المنظمة لها على المستوى الدولي.

أما **المبحث الثاني:** فخصصناه لأهم الشروط المادية والبشرية الواجبة الاتباع في نقل البضائع الخطرة.

### المبحث الأول: النظام القانوني لنقل المواد الخطرة

تعتبر المواد الخطرة من المنظور الدولي سلاح ذو حدين، فمن جهة هي عصب الصناعات الكيماوية المتطورة في عصر التقدم التكنولوجي، إلا أنها من جهة ثانية تعتبر المهدد الأكبر والأخطر لسلامة الإنسان والبيئة ككل نظرا لما ينتج عنها من خطورة نتيجة أي تقصير أو تهاون في إتخاذ الحيطة اللازمة للتعامل مع هذا النوع من المواد، وهذا ما سعى بالدول المصدرة لها لإيجاد نظام قانوني شامل وموحد لتنظيم عملية نقلها وتداولها، وسنحاول في هذه النقطة الخوض في تفاصيل هذا النظام من خلال العناصر التالية:

### المطلب الأول: الإطار المفاهيمي للمواد الخطرة

إن تعريف المواد الخطرة في مجال النقل يعد من الموضوعات التي تثير الكثير من الجدل والاختلاف ما بين الفقهاء، والقوانين، فالبعض وضع لها تعريفا ضيقا ومحصورا، أما البعض الآخر فقد توسع في مفهومها ولم يحصرها في حالات معينة بل توسع أيضا في الحالات والأنواع التي يشملها هذا التعريف.

### الفرع الأول: تعريف المواد الخطرة

تنقسم الأشياء بصفة عامة إلى أشياء خطيرة وأشياء غير خطيرة، والشيء الخطر يكون في حالتين: الأولى إذا كانت طبيعة الشيء ذاته تقتضي عناية خاصة في حراسته لكونه خطرا بطبيعته أو بحكم تكوينه وتركيبه كما هو الشأن في المواد الكيماوية السريعة الإلتهاب أو الانفجار، أما الثانية فهي الحالة التي يكون فيها

الشيء خطرا بسبب الظروف والملابسات التي وجد فيها حتى وإذ لم يكن خطرا بطبيعته، ولهذا فتعريف المواد الخطرة في مجال النقل يأخذ صورتين:

#### أولاً: التعريف الموسع

الفكرة الأساسية التي يقوم عليها هذا التعريف تقضي أن البضائع الخطرة ليست فقط تلك التي تشكل خطورة بسبب طبيعتها المادية أو الفيزيائية، وإنما البضاعة تكون خطرة أيضا استنادا إلى المفهوم الموسع بالنظر إلى الظروف التي تحصل عند نقلها، فإذا ما أدت هذه الظروف إلى تأخير النقل أو خضوع البضاعة للحجز، أو إصدار أوامر قضائية بوضع اليد عليها، فإن هذه جميعا تجعل البضاعة خطرة من الناحية القانونية، ومن ثم تكون متساوية من حيث الدرجة مع البضائع الخطرة إستنادا إلى طبيعتها وخواصها<sup>(1)</sup>.

#### ثانياً: التعريف الضيق:

يقوم هذا التعريف أساسا على فكرة مفادها أن البضائع 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<sup>(2)</sup>.

إذن فالبضائع الخطرة هي أي مادة صلبة أو غازية أو سائلة، قد تؤذي البشر والأحياء الأخرى والممتلكات والبيئة على حد السواء، وهذه المواد الخطرة قد تكون إما مشعة أو متفجرة أو سريعة الإشتعال، كما يمكن أن تكون آكلة أو سامة أو مؤكسدة أو خطرة كيميائيا، أو ذات خواص تجعلها خطرة بسبب بعض الظروف الملابس<sup>(3)</sup>.

#### الفرع الثاني: تصنيفات المواد الخطرة

أصدرت الأمم المتحدة كتابا يتضمن عمل لجنة من الخبراء، تمثلت في توصيات حول نقل المواد الخطرة، وتطمح هذه التوصيات لتشكيل قاعدة وبرنامج يسمح بتنظيم مختلف أنماط النقل \_ بري، بحري، جوي \_ والسيطرة عليها وتطويرها بشكل محدد ومتمثل، وقد جاء في هذه التوصيات الأصناف أو الرتب التسع للمواد الخطرة



والضارة، وقد وضع نظام تصنيف هذه البضائع تبعا لطبيعة المخاطر الكامنة فيها على النحو التالي<sup>(4)</sup>:

•الرتبة 1: المواد المتفجرة

•الرتبة 2: الغازات

✓ الغازات اللهوية أو سريعة الإشتعال

✓ الغازات الخاملة

✓ 3الغازات السامة

•الرتبة 3: السوائل اللهوية " المواد سريعة الإشتعال "

•الرتبة 4: المواد الصلبة القابلة للإشتعال

✓ مواد صلبة ملتهبة

✓ مواد قابلة للإحتراق التلقائي

✓ المواد التي تطلق غازات لهوية لدى ملامستها للماء

•الرتبة 5: المواد المؤكسدة

✓ عوامل مؤكسدة

✓ البروكسييدات العضوية

•الرتبة 6: المواد السامة والمعدية

•الرتبة 7: المواد المشعة

•الرتبة 8: المواد الآكلة

✓ الشديدة الخطورة

✓ المواد المنطوية على خطر متوسط

✓ المواد المنطوية على خطر ضئيل

•الرتبة التاسعة: مواد وسلع خطرة متنوعة بما في ذلك المواد الخطرة بيئيا

المطلب الثاني: نظرة في التشريع الدولي لنقل البضائع الخطرة

على الرغم من أن التشريع الدولي لنقل البضائع الخطرة ذو تاريخ طويل وقديم إلا أن قلة هذه المواد في السنوات الماضية جعل نطاق التشريعات المنظمة لأحكامها محدودا وهذا حتى نهاية النصف الثاني من القرن التاسع عشر<sup>(5)</sup>، حيث إزدادت كمية إنتاج

هذه المواد وارتفع معدل تداولها عبر أنماط النقل المختلفة، وهو ما إستلزم أمر تنظيمها دوليا وداخليا.

وقد إهتم المشرع الدولي بتنظيم عملية نقل هذا النوع من البضائع، من خلال العديد من النصوص واللوائح الدولية سواء الموحدة لأنماط النقل الثلاث أو من خلال بعض الاتفاقيات التي تناولت كل نمط نقل على حدا.

#### الفرع الأول: النصوص الموحدة لأنماط النقل الثلاث

من أهم النصوص القانونية على المستوى الدولي التي تولت تنظيم عملية نقل البضائع الخطرة عبر أنماط النقل الثلاث نجد:

• **التوصيات الصادرة عن منظمة الأمم المتحدة:** صدرت الصيغة الأولى من هذه التوصيات التي أعدتها لجنة الخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة التابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة سنة 1956، وعملا بالقرار 645 المؤرخ في 26/04/1957 والقرارات اللاحقة التي أصدرها هذا المجلس، جرى تعديل لهذه التوصيات وتحديثها بصورة منتظمة في الدورات اللاحقة التي عقدتها لجنة الخبراء وذلك لمواكبة التطورات التكنولوجية، كما اعتمدت لجنة الأمم المتحدة في دورتها التاسعة عشر المنعقدة بتاريخ 10/12/1996 صيغة أولى لللائحة التنظيمية النموذجية لنقل البضائع الخطرة وكان الهدف من ذلك هو تيسير إدراج هذه اللائحة مباشرة في جميع اللوائح الوطنية والدولية، وبالتالي تعزيز التنسيق وتسهيل التحديث المنتظم لجميع الصكوك القانونية المعنية بذلك، وبحسب القرار رقم 65/1999 الصادر في 26/10/1999، وسع المجلس الاقتصادي والاجتماعي نطاق تفويضه للجنة ليشمل تحقيق التنسيق على الصعيد العالمي بين مختلف الأنظمة المتعلقة بتصنيف ووسم المواد الكيميائية التي يمكن تطبيقها ضمن اللوائح التنظيمية المتعلقة بقطاعات مختلفة، مثل النقل والسلامة في مكان العمل، وحماية المستهلك والبيئة.. الخ، ثم أعيد تشكيل اللجنة وأطلق عليها إسم " لجنة الخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة وبالنظام المنسق عالميا لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها، والتي أضحت مدعومة بلجنة فرعية متخصصة في نقل البضائع الخطرة، ولجنة أخرى معنية بالتنسيق العالمي لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها<sup>(6)</sup>.

### الفرع الثاني: النصوص المتخصصة في نقل البضائع الخطرة

على الرغم من وجود النصوص الموحدة لعملية نقل البضائع الخطرة إلا أن خصوصية وإستقلال أنماط النقل الثلاث عن بعضها جعل المشرع الدولي يخصص كل نوع منها بأحكام خاصة تتماشى مع خصوصيته، وهو ما يتضح على النحو التالي:

#### أولا: النقل البري

هناك العديد من المنظمات الدولية الخاصة بتنظيم النقل الدولي عن طريق البر سواء بالنسبة للأشخاص أو البضائع<sup>(7)</sup>، ومن بينها الإتحاد الدولي للنقل البري والمنظمة الدولية للنقل الدولي للبضائع والركاب بالسكك الحديدية<sup>(8)</sup>، وقد صدر عن هذه المنظمات جملة من الاتفاقيات واللوائح التي أخذت على عاتقها مهمة وضع شروط ومعايير النقل الآمن للبضائع الخطرة ومن أهم هذه الاتفاقيات نجد:

1- الاتفاقية الأوروبية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة عن طريق البر  
ADR<sup>(9)</sup>

2- دليل نقل السلع الخطرة عن طريق السكك الحديدية RID

#### ثانيا: النقل البحري

##### 1- اتفاقية SOLAS

تعرف هذه الاتفاقية باسم " الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحر " Safety of Life at Sea SOLAS، قضت هذه الاتفاقية بأن البضائع التي بسبب طبيعتها وخواصها أو طريقة رصها من المحتمل أن تؤدي إلى تعريض أرواح المسافرين للخطر، أو من شأنها أن تؤدي إلى تعريض سلامة السفينة للخطر محظورة نهائيا، بمعنى أن هذه الاتفاقية منعت شحن البضائع الخطرة<sup>(10)</sup>، إلا أن اتفاقية solas لم تدخل حيز التنفيذ، مما أصبح الموضوع بكامله منوطا بقوانين الدول المتعاقدة في اتخاذ القرار حول تعريف البضائع الخطرة والتعامل معها، وقد نجم عن ذلك تنوع واختلاف في التشريعات المنظمة لها<sup>(11)</sup>، ونظرا لهذه الأسباب قد عدلت هذه الاتفاقية عدة مرات، الأول كان سنة 1929 غير أن هذا التعديل لم يأتي بأي جديد، ثم عدلت سنة 1948 حيث أضاف هذا التعديل فصلا كاملا وهو الفصل السادس المتعلق بنقل الحبوب والبضائع الخطرة Grain and Dangerous Goods ولم يدخل هذا التعديل حيز



التنفيذ حتى سنة 1958<sup>(12)</sup>، أما التعديل الثالث فكان سنة 1960 وأخيرا التعديل الرابع لسنة 1974<sup>(13)</sup>، حيث نجد أن الفصل السابع من هذه الاتفاقية قد منع نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر، باستثناء حالة ما إذا كانت هذه البضائع تنقل على نحو مطابق تماما مع نصوص اتفاقية Solas لسنة 1974<sup>(14)</sup>.

## 2- التقنين البحري الدولي IMDG

و يعرف بالغة الانجليزية ب International Maritime Dangerous Goods Code وهو صادر عن لجنة السلامة البحرية MSC<sup>(15)</sup>، حيث شكلت هذه الأخيرة مجموعة عمل لتحضير هذا القانون سنة 1961، وذلك بالتعاون مع لجنة الخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة التابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة، وفي سنة 1965 خرجت إلى النور وثيقة جديدة خاصة بالنقل البحري للبضائع الخطرة وهي التي تعرف اليوم ب " التقنين الدولي البحري للبضائع الخطرة "، والجدير بالذكر أن هذا القانون له صلة وثيقة جدا بينود الفصل السابع من اتفاقية سولاس، إلا أنه يعتبر وثيقة منفصلة عنها<sup>(16)</sup>.

يضم هذا القانون قائمة من البضائع الخطرة تشمل أكثر من 1000 مادة، ويتكون من خمسة أجزاء، الجزء الأول عبارة عن مقدمة عامة لهذا القانون، أما الجزء الثاني والثالث والرابع يتضمن معلومات تقنية تفصيلية لبعض البضائع الخطرة الخاصة والتي تقسم بدورها إلى تسعة أصناف مختلفة، بينما الجزء الخامس هو ملحق للقانون، وكل فصل تسبقه مقدمة توضح خصائص وتعريف البضاعة وتحديد الاجراءات والشروط التفصيلية الخاصة عملية نقلها، وكيفية رصها وعزلها وكذا الدرجة التي يجب أن تكون فيها البضاعة الخطرة عن البضائع الأخرى العادية عند نقلها بواسطة السفن<sup>(17)</sup>.

## ثالثا: النقل الجوي<sup>(18)</sup>

أهم النصوص الدولية في مجال النقل الجوي للبضائع الخطرة تتحدد فيما يلي:

### 1- التوصيات الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي<sup>(19)</sup>

إهتمت هذه المنظمة بوضع قواعد ومعايير قانونية وفنية دولية متعلقة بسلامة الطيران المدني، وقد خصصت الملحق 18 للنقل الآمن للبضائع الخطرة عن طريق الجو، وتستند



أحكام هذا الملحق على توصيات لجنة خبراء الأمم المتحدة بشأن نقل هذا النوع من البضائع والوثيقة الصادرة عنها بشأن التعليمات الفنية لنقل البضائع الخطرة والمعروفة بـ Doc 9284.

## 2- منظمة النقل الدولي الجوي<sup>(20)</sup>

تهدف هذه المنظمة إلى تطوير النقل الجوي الآمن سواء للركاب أو البضائع ومنها البضائع الخطرة، وذلك تحقيقا لزيادة النمو في معدلات التجارة الدولية.

### المبحث الثاني: شروط النقل الآمن للبضائع الخطرة

تخضع عملية نقل البضائع الخطرة لعدة مقاييس وشروط موحدة لأنماط النقل، وهذا بهدف ضمان النقل الآمن لهذه النوعية من البضائع، وحتى يكون من يعمل في مجال نقلها على علم بكيفية التعامل معها وبالأخطار المترتبة عنها وسبل الوقاية منها، وتتلخص هذه الشروط أساسا في شروط بشرية متعلقة بالعنصر البشري العامل في مجال البضائع الخطرة، إضافة إلى الشروط المادية الخاصة بالبضائع في حد ذاتها إضافة إلى وسيلة نقلها أي المركبة المخصصة لنقل هذه البضائع.

### المطلب الأول: الشروط البشرية

يجب أن يلتزم الأشخاص المتعاملين بالبضائع الخطرة سواء كانوا عمال أو ناقلين أو ملاك لهذه البضائع بمجموعة من الشروط والإحتياجات تختلف باختلاف صفة هؤلاء الأشخاص وهو ما يتضح من خلال الفروع التالي:

### الفرع الأول: الشروط الخاصة بالعمال

يشترط في الطاقم العامل في مجال نقل البضائع الخطرة التمييز بالكفاية والكفاءة لضمان السير الحسن والأمن لهذه العملية<sup>(21)</sup>، حيث يجب أن يكون هذا الأخير ذو كفاءة عالية في مجال عمله، ويستطيع التعامل مع الحالات الطارئة بمنتهى المهارة، ويتحقق ذلك من خلال مجموعة من التدريبات والاحتياجات الواجب على العاملين في مجال البضائع الخطرة، إحترامها والالتزام بمقتضياتها<sup>(22)</sup>، وقد نصت منظمة الأمم المتحدة من خلال اللائحة النموذجية التي أصدرتها بشأن نقل البضائع الخطرة على أهم معايير الأمان الواجب إحترامها والتقيدها بها في مجال الأنماط المختلفة لعملية نقل للبضائع الخطرة، ومن أهم هذه المعايير:



### أولاً: التدريب

يجب ان يخضع الأشخاص العاملون في مجال نقل البضائع الخطرة إلى تدريبات خاصة حول اشتراطات نقل هذه البضائع، كما يجب أن لا يقوموا بأي عمل أو مهمة لم يحصلوا بشأنها على التدريب المطلوب إلا تحت الإشراف المباشر لشخص مدرب، ومن بين هذه التدريبات<sup>(23)</sup>:

1- **التدريب الهادف إلى التوعية العامة:** والهدف منه هو تعريف الشخص بالأحكام العامة لشروط نقل البضائع الخطرة ويشمل هذا التدريب:

- ✓ وصف رتب البضائع
- ✓ وضع بطاقات التعريف والعلامات
- ✓ التعبئة، الرص، التخزين
- ✓ الإجراءات المتخذة في حالة الطوارئ

2- **التدريب الخاص بالوظيفة:** بحيث يدرّب كل شخص تدريباً مفصلاً حول شروط نقل البضائع الخطرة والتي تنطبق على الوظيفة التي يؤديها هذا الشخص<sup>(24)</sup>.

3- **التدريب على معايير الأمان:** يدرّب كل شخص حسب ما يتناسب مع احتمال تعرضه للخطر تبعاً للوظيفة التي يؤديها، ويكون هذا التدريب حول ما يلي:

- ✓ طرق وإجراءات تفادي الحوادث
- ✓ المعلومات المتاحة لمواجهة الطوارئ وكيفية إستخدامها
- ✓ كيفية تفادي التعرض للمخاطر التي تنطوي عليها مختلف رتب البضائع الخطرة<sup>(25)</sup>.

### ثانياً: اللباس

يجب ان يرتدي العاملون في مجال شحن البضائع الخطرة لباساً خاصاً إما بدلة حماية كاملة أو مريلة بلاستيك مما يتناسب مع عمله ووضع قفازات ونظارات خاصة سواء كانت زجاجية أو بلاستيكية إضافة إلى وضع كمامات ضد الأتربة أو الأبخرة وهذا تفادياً لأي ملامسة أو استنشاق لهذه المواد الخطرة، إضافة إلى عدم التدخين خلال عملية الشحن أو بالقرب من البضائع<sup>(26)</sup>.

### الفرع الثاني: الشروط الخاصة بالمساهمين في نقل البضائع الخطرة

إن النقل الآمن للبضائع الخطرة يلقي على عاتق المساهمين فيه سواءا كان شاحن أو ناقل، مجموعة من الشروط والالتزامات الخاصة بتطبيق نظام مراقبة البضائع الخطرة وقبول نقلها وفقا للمعايير التي نصت عليها اللوائح الدولية.

#### أولا: إلتزامات الشاحن

إضافة إلى الإلتزامات التي تفرضها القواعد العامة، فإن شاحن البضائع الخطرة يتلزم في عقده مع الناقل على ما يلي:

#### 1- الإلتزام بالإعلام

يجب على الشاحن ضرورة إعلام الناقل بالصفة الخطرة للبضاعة التي لديه كالبضائع القابلة للإشتعال أو المتفجرة، والتي تتطلب عملية نقلها طريقة خاصة، وتحتاج إلى إتخاذ إجراءات وقائية كافية<sup>(27)</sup>، وفي المقابل يجوز للناقل إذا علم أن هناك بضائع خطرة قد تم شحنها دون علمه أو إخطاره. التلخص منها ولا يترتب عليه أي إلتزام في مواجهة الشاحن<sup>(28)</sup>.

#### 2- الإلتزام بالتعبئة والتغليف

طبقا للوائح الدولية المنظمة لعملية نقل البضائع الخطرة يجب على الشاحن الإلتزام بتعبئة وتغليف الحزم بطريقة لا تعرض البضاعة أثناء النقل للتلف أو الهلاك من جهة ولا تعرض سلامة الأشخاص العاملين في مجالها أو وسيلة نقلها للخطر من جراء سوء التغليف والتعبئة<sup>(29)</sup>.

#### 3- الإلتزام بوضع العلامات والرموز على البضائع الخطرة:

يقع على الشاحن إلتزام آخر يتمثل في وضع علامات على البضائع الخطرة تبين وتحدد خطورتها Etiquettes de Danger، إضافة إلى البطاقات الفردية Les Fiches Individuelles لتبيان طبيعة الخطر بصورة واضحة ومفصلة<sup>(30)</sup>.

#### ثانيا: إلتزامات الناقل

تتلخص أهم الإلتزامات والشروط الملقاة على عاتق الناقل من أجل ضمان النقل الآمن والسليم للبضائع الخطرة فيما يلي:



### 1- تجهيز وسيلة النقل

يقع على عاتق الناقل البحري إلتزاما أساسيا يتمثل في تجهيز وسيلة نقل البضائع الخطرة بحسب نمط النقل الذي ينتمي إليه ، وذلك وفقا للقواعد المحددة على مستوى اللوائح والنصوص الدولية وكذا القوانين الداخلية في الدول .

### 2- تعيين ومراقبة الطاقم

يلتزم الناقل ببذل العناية اللازمة في اختيار وتوظيف الطاقم العامل في مجال نقل ورس البضائع الخطرة على مستوى وسيلة النقل ، بحيث يجب أن يكون هذا الأخير ذو كفاءة عالية في مجال عمله ، ويتحقق ذلك من خلال مجموعة من التدريبات<sup>(31)</sup> التي سبق وأن أشرنا إليها.

### 3- فحص ومراقبة البضائع قبل الشحن

يجب على الناقل فحص البضائع والطرود قبل البدء في عملية شحنها على مستوى وسيلة النقل ، والتأكد من تعبئتها بشكل المطلوب ، ووجود العلامات التحذيرية عليها ، إضافة إلى تطابق مواصفاتها مع ما هو وارد في وثيقة الشحن<sup>(32)</sup>

#### المطلب الثاني: الشروط المادية

يقصد بالشروط المادية الواجب توافرها في عمليات نقل البضائع الخطرة عبر أنماط النقل المختلفة ، مجموعة الإجراءات والإحتياطات الواجب على العاملين في مجال البضائع الخطرة الإلتزام بها ، والتي تتعلق أساسا إما بالبضائع في حد ذاتها أو بوسيلة النقل والشروط الواجب توافرها فيها لنقل هذه النوعية من البضائع.

#### الفرع الأول: الشروط المتعلقة بالبضاعة

حددت اللوائح الدولية المنظمة لنقل البضائع الخطرة مجموعة من المعايير الخاصة بطريقة نقل ورس وتعبئة البضائع الخطرة حتى تتماشى مع أساسيات النقل الآمن والسليم لهذه البضائع ، ومن أهم هذه المعايير المتعلقة أساسا بالبضائع الخطرة في حد ذاتها:

### 1- المعايير المتعلقة بالتعبئة والتغليف:

✓ يجب أن تكون البضائع الخطرة معبأة في عبوات ذات نوعية جيدة ومحكمة الإغلاق لمنع التسرب أثناء ظروف النقل، ومقاومة لتغيرات درجة الحرارة والرطوبة والإهتزاز<sup>(33)</sup>.

✓ 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 مباشرة فيجب أن تكون مقاومة لأي تأثير كيميائي، ومطابقة للمواصفات الواردة في التعليمات الفنية الخاصة بمواد التصنيع وشروطه<sup>(34)</sup>.

✓ يجب أن تكون الأغلفة الداخلية محكمة ومؤمنة أو مبطنة بشكل وسادي بحيث يمنع كسرها أو قطعها أو تسرب المواد منها.

### 2- المعايير المتعلقة بوضع العلامات التحذيرية والرموز

✓ يجب أن تكون الرموز والعلامات التحذيرية الموضوعة على البضائع الخطرة موجودة ومنصوص عليها سواء كانت كتابات أو رموز أو صور أو أشكال، في اللوائح الفنية الصادرة عن المنظمات الدولية مثل وثيقة ICAO ووثيقة لجنة الأمم المتحدة<sup>(35)</sup>.

✓ يجب أن يكون لكل بضاعة رمز مكون من أربعة حروف، بحيث تدل هذه الرموز على نوع البضاعة هل هي سائلة أم صلبة أم غازية، وهل هي متفجرة أو مشعة أو معدية<sup>(36)</sup>.

✓ يجب أن تلتصق على أي طرد يحتوي على مادة خطرة بطاقات تكتب عليها بكتابة واضحة وغير قابلة للمحو عبارات تحدد طبيعة المادة الخطرة والأخطار المنطوية عليها<sup>(37)</sup>.

### 3- المعايير المتعلقة بالشحن والرص<sup>(38)</sup>:

✓ قطع التيار الكهربائي نهائياً عن مكان الشحن وإختباره لعدم وجود أي مجال مغناطيسي منبعث من الأسلاك والتأكد من العزل التام للأسلاك .

✓ عدم ترك فراغات بين البضائع حرصاً على منع حركتها أثناء سير المركبة .

✓ يجب أن يتم رص المواد الخطرة بعيداً عن مصادر الحرارة وحسب إرشادات الكتب .



✓ تنفيذ التعليمات المكتوبة على الصناديق واتباع الأسهم المشيرة إلى الجانب الذي يجب أن يكون للأعلى .

✓ وضع الصناديق الخفيفة أعلى من الصناديق الثقيلة .

#### الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بوسيلة النقل

عرفت لائحة الأمم المتحدة بشأن توصيات نقل البضائع الخطرة وسيلة النقل بأنها: (أ) أي مركبة "سيارات أو شاحنات أو قطارات" في حالة النقل بالطرق البرية أو السكك الحديدية<sup>(39)</sup>؛ (ب) وأي سفينة أو عنبر أو حجيعة، أو مساحة محددة على ظهر السفينة، في حالة النقل البحري؛ (ج) وأي طائرة أو هليكوبتر في حالة النقل بطريق الجو<sup>(40)</sup>.

إلا أنه يشترط في هذه المركبات معايير خاصة قد تختلف عن تلك المطلوبة في مجال نقل البضائع العادية أو نقل الركاب، ومن أهم هذه المعايير نجد:

#### أولاً: في مجال تصميم المركبة

يجب أن يكون تصميم المركبة الناقلة للمواد الخطرة متناسب مع طبيعة ومميزات هذه المواد<sup>(41)</sup> 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 والبيئة التي يتم نقلها فيها<sup>(42)</sup>، كما يجب أن تشمل المركبة الناقلة للمواد الخطرة على إشارة واضحة خاصة بكل صنف لتحديد طبيعة الخطر<sup>(43)</sup>، كما يجب أن تحمل كل مركبة مجموعة من الوثائق مثل سندات الشحن، ووثائق البضائع الخطرة

#### ثانياً: في مجال المراقبة الدورية

يجب على ناقل المواد الخطرة التأكد من المعدات التابعة لوسيلة النقل وكافة ماكيناتها، وفي ما إذا تعمل بالشكل المطلوب وبكامل طاقتها، وذلك عن طريق المراقبة التقنية والدورية وفقاً لأحكام اللوائح الدولية الخاصة بكل نمط من أنماط النقل الثلاث .

### ثالثاً: في مجال تنظيف المركبة

من أهم معايير النقل الآمن للبضائع الخطرة، تنظيف وسيلة النقل بعد تفرغها لتخليصها من كل أثر للمواد الخطرة أو عدوى قبل عملية الشحن اللاحقة، إلا في بعض الحالات التي تكون الجمولة الجديدة مماثلة للحمولة السابقة، كما أن تنظيف هذه الوسيلة يجب أن يحترم فيه قواعد حماية البيئة<sup>(44)</sup>

### خاتمة

في ختام هذه الدراسة ومن خلال ما سبق توصلنا إلى بعض النتائج والتوصيات التي ندرجها فيما يلي:

#### أ- النتائج:

- 1- البضائع الخطرة بصفة عامة هي كل بضاعة تشكل خطراً وتأثيراً سلباً على الصحة والسلامة العامة للبيئة والممتلكات بسبب خواصها الخطرة.
- 2- تصنف البضائع الخطرة في تسع رتب أساسية وموحدة حسب اللوائح الدولية الخاصة بالأنماط الثلاث للنقل .
- 3- إهتمت جل التشريعات الدولية بضبط وتحديد أهم الإحتياطات والشروط المادية والبشرية اللازمة لنقل البضائع الخطرة، عبر مختلف أنماط النقل.

#### ب- التوصيات:

- 1- على الرغم من سعي التشريعات المنظمة لنقل البضائع الخطرة لتفادي الحوادث التي تصيب الأشخاص أو الممتلكات أو تضرر البيئة، وتفادي الأضرار التي تلحق بوسائل النقل المستخدمة أو بالبضائع الأخرى، إلا أن تباين وتنوع الأحكام الخاصة لهذه التشريعات، جعل النتائج المرجوة منها غير كافية لذلك يجب أن تصاغ هذه القواعد والضوابط في لوائح موحدة.
- 2- ينبغي أن تصاغ التشريعات واللوائح المنظمة لنقل البضائع الخطرة بطريقة لا تعوق حركة هذه البضائع، باستثناء ما يعتبر منها أخطر من أن يقبل نقله وفيما عدا ذلك، فإن الغرض منها هو جعل النقل ممكناً عن طريق إزالة المخاطر أو تقليلها إلى أدنى حد وبالتالي فالمسألة تتعلق بالسلامة بقدر ما تتعلق بتسهيل النقل.

### الهوامش:

- (1)- عمار فيصل، المسؤولية المدنية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، مخبر القانون البحري والنقل العدد 04، 2016، ص 306.
- (2)- د/ وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة- دراسة مقارنة- منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، 2015، بيروت لبنان، ص 13.
- (3)- <https://ar.wikipedia.org> سحب بتاريخ: 2017/05/12.
- (4)- لمزيد من التفصيل حول أصناف المواد الخطرة وتعريفات ودرجة خطورة كل صنف أنظر كلا من: ✓ اللائحة التنظيمية النموذجية "توصيات نقل البضائع الخطرة"، الصادرة عن الأمم المتحدة، الطبعة المنقحة السابعة عشر، نيويورك وجنيف، 2011، ص 57 إلى 159.
- ✓ الرائد عبد الله أحمد العمري، ضوابط نقل البضائع الخطرة عبر البحار، مجلة الأمن والحياة، العدد 225، صفر 1422، ص 58، 59، 60.
- (5)- وليد خالد عطية، مرجع سابق، ص 21.
- (6)- انظر موقع: <http://www.unece.org/trans/danger.htm>
- (7)- شتواح عياشي، عقد النقل البري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، قانون اعمال، كلية الحقوق جامعة قسنطينة، 2005، ص 01.
- (8)- انظر: <http://tfig.itcilo.org/AR/contents/international-transport-organizations.htm> سحب بتاريخ 2017/05/25.
- (9)- أبرمت هذه الاتفاقية في 30 سبتمبر 1957 بجنيف، ودخلت حيز النفاذ في 29 يناير 1968.
- (10)- Chang Lu , A comparative Study of Liability arising from The Carriage of Dangerous goods between Chinese and English Law, 2009 , P 119.
- (11)- Ibid.
- (12)- R. Colinvanx, Carvers Carriage by sea thirteenth Edition, London Stevens 1982 , P1116.
- (13)- صادقت الجزائر على اتفاقية solas لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرمة في لندن 1974 وبروتوكولها التطبيقي المؤرخ في 17 فبراير 1978 بموجب المرسوم رقم 83- 510 المؤرخ في 27 غشت 1983، ج.ر عدد 36 لسنة 1983.
- (14)- عمار فيصل، مرجع سابق، ص 307.
- (15)- The Maritime Safety Committee (MSC): is a subsidiary body of the Council. MSC, which consists of all Member States, is the highest technical body of the Organization. The functions of the Maritime Safety Committee are to "consider any matter within the scope of the Organization concerned with aids to navigation, construction and equipment of vessels, manning from a safety standpoint, rules for the prevention of collisions, handling of dangerous cargoes, maritime safety procedures and requirements, hydrographic information, log- books and navigational



records, marine casualty investigations, salvage and rescue and any other matters directly affecting maritime safety". www.uscg.mil/imo/MSC.

(16) - كان مؤتمر Solas لسنة 1960 بمثابة الخطوة الأولى لنشأة القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة IMDG، حيث خرج هذا المؤتمر بمجموعة من التوصيات مفادها أنه يجب على حكومات الدول المتعاقدة، تبني قانون دولي موحد ينظم عملية النقل البحري للبضائع الخطرة، مع ضرورة أن يغطي هذا القانون المسائل المتعلقة بالتعبئة والتغليف والحاويات، ويكون بمثابة ملحق لتعليمات Solas www.imo.org

(17) - انظر: [http://www.dg-net.org/upload/attach/imdg\\_maritime\\_shipping\\_codes.pdf](http://www.dg-net.org/upload/attach/imdg_maritime_shipping_codes.pdf)

(18) - ويُعد قطاع الطيران عنصراً أساسياً من عناصر التجارة العالمية، ففي عام 2014 نُقل بالشحن الجوي ما قيمته 6.8 تريليون دولار من السلع، أي ما يُعادل 35٪ من قيمة التجارة العالمية.

(19) - المنظمة الدولية للطيران المدني أو إيكافو: ICAO أُسِّست سنة 1944، هي إحدى منظمات الأمم المتحدة، يقع مقر المنظمة الرئيسي في القسم الدولي في مدينة مونتريال الكندية. مهمتها هي تطوير أسس أو تقنيات الملاحة الجوية والتخطيط لها. والعمل على تطوير صناعة النقل الجوي لضمان أمنها وسلامتها ونموها ICAO. هو رمز لجميع المطارات حول العالم ويتكون من أربعة حروف إنجليزية، الرمز اختصار لـ (International Civil Aviation Organization) - أنظر:

[https://www.icao.int/about-icao/Pages/FR/default\\_FR.aspx](https://www.icao.int/about-icao/Pages/FR/default_FR.aspx)

(20) - الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA: International Air Transport Association تأسس في 19 أبريل 1945 لمواجهة المشاكل التي قد تتجم عن التوسع السريع لخدمات الطيران المدني في أعقاب الحرب العالمية الثانية.

(21) - في المجال البحري على سبيل المثال أولت العديد من الاتفاقيات عنايتها بالعنصر البشري، كاتفاقية جنيف الموقعه بتاريخ 13 ماي 1958، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 90-38 المؤرخ في 30 يناير 1990، الجريدة الرسمية رقم 05 لسنة 1990، حيث جاءت هذه الاتفاقية من أجل وضع إطار تنظيمي للبحارة على متن السفن.

(22) - خالد وليد عطية، مرجع سابق، ص 86.

(23) - توصيات نقل البضائع الخطرة، مرجع سابق، ص 37.

(24) - المرجع نفسه، ص 39.

(25) - المرجع والموضوع نفسه.

(26) - إحتياجات شحن البضائع الخطرة على مستوى السفن، مقالة منشورة بموقع المنارة البحرية بتاريخ 08/03/2008، تم الإطلاع عليها في 19/10/2016.

<http://www.q8ship.com/qqq/ships.htm>

(27) - Gamo Gomez, Le Transporteur de Marchandises par Mer sous Connaissance, Etude comparative entre la Législation Colombienne et la Convention de Bruxelles 1924, thèse de Doctorat Université de Nantes, P 86.



- (28) - انظر: د/محمد العريني، النقل الجوي وحوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة، 2007، ص71-
- شتوح العياشي، مرجع سابق، ص44.
- (29) - عباس سامية، إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2012، ص41.
- (30) - د/ندى سالم حمدون، الأحكام الخاصة بنقل البضائع الخطرة جوا، دراسة مقارنة، المؤتمر الدولي القانوني للطيران المدني، 24 أفريل 2012، دبي، ص895.
- (31) - وليد خالد عطية، مرجع سابق، ص87.
- (32) - د/هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2002، ص235.
- (33) - وهو نفس ما نصت عليه المادة 06 فقرة 02 من المرسوم 03- 452 المحدد للشروط الخاصة بنقل البضائع الخطرة عبر الطرقات، ج ر رقم 75 لسنة 2003.
- (34) - المادة 06 فقرة 03 من المرسوم 03- 452 السابق الذكر.
- (35) - مجيد حميد الغنبيكي، قانون النقل العراقي، المبادئ والأحكام، منشورات مركز البحوث القانونية، وزارة العدل، بغداد، 1984، ص182.
- (36) - Doc 9284- AN/905- 2005- 2006 Edition – ADDENDUM / 18/3L05- ICAO UNA/PART 7 / PROVISIONS CONCERNING TRANSPORT OPERARTION
- (37) - المادة 09 من المرسوم 03- 452 السابق الذكر .
- (38) - لمزيد من المعلومات حول هذه المعايير راجع:
- ✓ احتياجات شحن البضائع الخطرة على مستوى السفن، مرجع سابق .
- ✓ - د/ندى سالم حمدون، الأحكام الخاصة بنقل البضائع الخطرة جوا، مرجع سابق، ص905، 906.
- (39) - نصت المادة 02 من القانون رقم 1/13 المؤرخ في 2001/08/07 الخاص بتوجيه النقل البري وتنظيمه، على أن: النقل البري هو كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعى أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر، عبر الطريق أو السكة الحديدية على متن مركبة ملائمة ج ر عدد 44 لسنة 2001.
- (40) - بن عبيد هجيرة، عقد النقل الجوي، مذكرة ماستر، تخصص قانون شركات، كلية الحقوق جامعة ورقلة، 2016، ص01.
- (41) - دالع سعيد، إلتزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، مخبر القانون البحري والنقل، العدد 04، 2016، ص121.
- (42) - المادة 01 فقرة "ط" من اتفاقية النقل البري الدولي لسنة 1975.
- (43) - انظر المادة 15 من المرسوم 03- 452 السابق الذكر.
- (44) - انظر في ذلك: توصيات بشأن نقل البضائع الخطرة، مرجع سابق، ص27، 28.