

## The Impact of Dangerous Goods Transportation for Maritime Carrier Responsibility

Associate Professor Doctor  
Hani Mohamed Mounes Awad  
Northern Border University –  
College of Business Administration  
[Hani.mounes@gmail.com](mailto:Hani.mounes@gmail.com)

Receipt Date: 6/4/2023, Accepted Date: 17/5/2023, Publication Date: 15/6/2023.

DOI: 10.35246/jols.v38i1.604



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

### Abstract

The study dealt with The impact of dangerous goods Transportation for Maritime carrier responsibility, the study was exposed to the definition of dangerous goods. the study also dealt with the impact of IMDG code on the responsibility of the carrier, and the duties of the parties, as the study spotlights The duty of the carrier to prepare a compatible ship for dangerous goods transport, as well as the duty of the carrier to preserve the goods while highlighting to the difference in this obligation while transporting dangerous goods, and the study also reviewed the duties of the shipper, for example, his duty to inform the carrier with the dangerous nature of the goods and the role of IMDG code in dealing with the danger of these goods. the study also reached several recommendations, the importance to regulate the non- packaged goods as same with packaged goods, also the importance to accept dealing with dangerous goods in light of the acceptable risk, and the necessity of periodic updating of the lists of dangerous goods.

**Keywords:** The Responsibility of the Maritime Carrier, Dangerous Goods, IMDG Code, Carrier Duties, Shipper Duties.

## نقل البضائع الخطرة وأثره على مسؤولية الناقل البحري

أستاذ مشارك دكتور

هاني محمد مؤنس عوض

جامعة الحدود الشمالية – كلية إدارة الاعمال

[Hani.mounes@gmail.com](mailto:Hani.mounes@gmail.com)

تاريخ الاستلام: 2023/4/6، تاريخ القبول: 2023/5/17، تاريخ النشر: 2023/6/15.

### الملخص:

تناولت الدراسة تأثير نقل البضائع الخطرة على مسؤولية الناقل البحري، حيث تعرضت الدراسة لماهية البضائع الخطرة كأساس تنطلق منه الدراسة وتوصلت الدراسة في هذا الشأن لعدم تبني التشريعات الوطنية أو الدولية لتعريف موحد للبضائع الخطرة، وأن التشريعات والاتفاقيات في هذا الشأن تستدل ببعض الآثار التي تترتب على خطورة تلك البضائع لتميزها عن غيرها من البضائع التي لا تتمتع بتلك الصفة كقابليتها للانفجار أو سرعة الاشتعال، كما تطرقت الدراسة لتأثير القانون الدولي للبضائع الخطرة على مسؤولية ناقلها، وبما أنه لا سبيل لتحديد المسؤولية دون تحديد التزامات الأطراف فقد تناولت الدراسة التزامات أطراف عقد نقل البضائع الخطرة وأهمها التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة لنقل البضائع الخطرة، وأن وصف البضائع بكونها خطرة يحتم بأن تكون السفينة قادرة على التعامل مع تلك الخطورة، كذلك التزام الناقل بالمحافظة على البضائع مع إبراز محاور اختلاف هذا الإلتزام في حالة عدم وصف البضائع بصفة الخطورة، واستعرضت الدراسة كذلك لإلتزامات الشاحن وأهمها التزامه بضرورة إعلام الناقل بالطبيعة الخطرة للبضائع ودور القانون الدولي للبضائع الخطرة في التعامل مع خطورة هذه البضائع، وما يصاحب هذا الإلتزام من التزامات فرعية كالإلتزامه بالتعبئة ووضع الرسوم التي تبين خطورة البضائع وكيفية التعامل معها وتوصلت الدراسة إلى عدة نتائج أهمها أهمية الإلتزام بمدونة نقل البضائع الخطرة، كذلك وجوب النص في القوانين الداخلية على الإلتزام بالمدونة المذكورة، كما توصلت الدراسة لعدة توصيات أهمها ضرورة التعامل مع البضائع الخطرة السائبة بأليات محددة كما هو الحال في البضائع المعبأة كونها لا تقل خطورة عن الأخيرة، كذلك ضرورة قبول التعامل مع البضائع الخطرة في ضوء الخطر المقبول بحث لا يتم الإحجام عن نقلها بشكل كامل ولا يتم التفريط في متطلبات مواجهة خطرهما، وضرورة التحديث الدوري لقوائم البضائع الخطرة لمواكبة التطوير العلمي الذي قد يؤدي إلى توليد الخطر من بضائع لا يفترض تحقق تلك الصفة فيها إلا أنها عمليا ينتج عنها خطراً.

**الكلمات المفتاحية:** مسؤولية الناقل البحري، البضائع الخطرة، مدونة نقل البضائع الخطرة، التزامات الناقل، التزامات الشاحن.

**المقدمة Introduction:**

يعتبر النقل البحري أحد أهم صور الإستغلال التجاري للسفينة، لما تتمتع به السفينة من خصائص لا تتمتع بها أي وسيلة نقل أخرى، ويخضع النقل البحري لتنظيمات متعددة وطنية ودولية، بحسب القانون أو الإتفاقية الواجب تطبيق أيهما على عقد النقل البحري، حيث تتولى التشريعات الوطنية تنظيم النقل البحري الواقع في مياهاها الإقليمية وحال اتفق أطراف عقد النقل على أنه القانون الواجب التطبيق على عقد النقل، ونظراً لتعارض المصالح ما بين الدول الشاحنة والدول الناقلة سعى المجتمع الدولي لأجل تنظيم النقل البحري لأجل إيجاد رؤية متقاربة بين الدول حول النقل البحري، وظهرت اتفاقية بروكسيل 1924م وبرتوكولات تعديلاها، ومن بعدها اتفاقية هامبورج 1987م، وأخيراً اتفاقية روتردام 2009م، كما سعى المجتمع الدولي لأجل إيجاد اتفاقية تعنى بسلامة الأرواح في البحار وذلك في صورة اتفاقية سولاس 1974م، جميع تلك التنظيمات حاولت في جانب من جوانبها التعرض بنقل البضائع الخطرة.

البضائع الخطرة هي ليست بضائع محظور نقلها أو التعامل عليها، كل ما في الأمر أن تلك البضائع لما لها من خصوصية تجعلها بطبيعتها خطرة فيتعين التعامل معها بأليات تختلف عن أليات التعامل مع البضائع التي لا تتصف بالخطورة، لذلك حرصت النظام البحري السعودي من جهة والإتفاقيات الدولية المعنية بالنقل البحري لإيجاد نظام قانوني يحكم المسؤولية عن نقل البضائع الخطرة يختلف عن نقل البضائع غير الخطرة، وبالتبعية ستتحدد التزامات أطراف عقد النقل بحسب ما إذا كانت البضائع المطلوب نقلها خطرة أو دون ذلك، كما لم يغفل المجتمع الدولي أهمية تقنين سبل التعامل مع المواد الخطرة لذلك عكفت المنظمة البحرية الدولية IMO على وضع تقنين موحد للمواد الخطرة وذلك في صورة IMDG CODE حيث تناول بالتنظيم 1000 مادة خطرة، ويستهدف في نهاية المقام تأمين خطورة تلك المواد تلافياً لأخطارها.

إذا كانت حدود الضرر في نقل البضائع العادية لن تتعدى مصالح أطراف علاقة النقل، إلا أن أضرار نقل البضائع الخطرة تتعدى أطراف علاقة النقل، بما مؤداه إمكانية التأثير على الملاحة البحرية في مجملها والثورة السمكية وأنشطة التنقيب عن النفط وغيرها ، وقد يتعدى حدود المضار للغلاف الجوي في حالة الانفجارات والإنبعاثات الكربونية في ظل سعي دول العالم نحو "عالم خالي من الكربون"، كما قد تتعدى حدود الأضرار للبنية التحتية ولنا في حادثة انفجار مرفأ بيروت التي جرت أحداقها في عام 2020 خير دليل، حيث تسببت مادة كيميائية تسمى نترات الامونيوم في ذلك الانفجار، وهي مادة خطرة مدرجة ضمن مدونة البضائع الخطرة IMDG وتحمل رقم UN1942 ضمن ترقيم النظام المنسق عالمياً لتصنيف المواد الكيميائية الصادر عن الأمم المتحدة، وقد

خلف ذلك الانفجار خسائر قدرت ب 15 مليار دولار أمريكي، لذلك من الأهمية بمكان الاهتمام بتنظيم البضائع الخطرة وكيفية التعامل معها.

### **مشكلة الدراسة :Research Problem**

تتمثل المشكلة التي دعت لتلك الدراسة في دراسة المسؤولية التي تترتب على الناقل البحري حال خطأ في نقل البضائع الخطرة، وتأثير عدم التزام الناقل البحري بمتطلبات التعامل مع البضائع الخطرة على مسؤوليته.

### **منهجية الدراسة : Research Methodology**

سيتم إتباع المنهج الوصفي التحليلي الاستقرائي، حيث سيتم استخدام المنهج الوصفي لأجل تناول خطورة نقل البضائع الخطرة وسبل تلافيها من تحديد التزامات الأطراف ذوي العلاقة، وتحليل النصوص القانونية الحاكمة لها سواء الواردة بالنظام البحري السعودي أو التشريع العراقي أو في الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وبالتالي سيتم استخدام المنهج المقارن.

### **خطة الدراسة :Research Plan**

سنتناول موضوع الدراسة من خلال الخطة التالية:-

**المبحث الأول:- ماهية البضائع الخطرة**

**المطلب الأول:-تعريف البضائع الخطرة**

**المطلب الثاني:-النظام القانوني لمدونة IMDG**

**المبحث الثاني:- النظام القانوني للمسؤولية عن نقل البضائع الخطرة**

**المطلب الأول:- النصوص المنظمة لمسؤولية الناقل البحري في القانون السعودي والاتفاقيات الدولية**

**المطلب الثاني:- التزامات الأطراف في عقد نقل البضائع الخطرة**

## المبحث الأول

### The First Topic

#### ماهية البضائع الخطرة

#### What are Dangerous Goods

نتناول في هذا المبحث من الدراسة التعريف بالبضائع الخطرة، وذلك من خلال البحث في الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بمسئولية الناقل البحري والبضائع الخطرة والنظام البحري السعودي، بالإضافة لمدونة البضائع الخطرة المعروفة باسم IMDG باعتبارها القانون الدولي لنقل البضائع الخطرة.

## المطلب الأول

### The First Requirement

#### تعريف البضائع الخطرة

#### The Definition of Dangerous Goods

وعلى الرغم من الاستخدام العام والقوائم الطويلة المدرجة في تنظيمات البضائع الخطرة مثل مدونة IMDG<sup>1</sup>، فإن مصطلح "البضائع الخطرة" يظل غير دقيق من الناحية العملية، نتيجة لحقيقة مؤداها أن أي شحنة كانت من الممكن أن تسبب ضرراً وبالتالي هذا يجعل معنى الخطورة معقداً، فما هو المقصود بالخطر<sup>2</sup>؟

**موقف التشريعات:**

لم يعرف المشرع السعودي صراحة المادة الخطرة رغم أنه أورد تعريفاً في نظام البيئة<sup>3</sup> للنفائات الخطرة<sup>4</sup>، وعرف الإضرار بالبيئة بأنه "تأثير سلبي في البيئة، يقلل من قيمتها البيئية أو الاقتصادية، أو يؤثر في إمكان الاستفادة منها أو يغير من طبيعتها، أو يؤدي إلى اختلال التوازن الطبيعي بين عناصرها سواء بشكل مباشر أو غير مباشر"، كما عرف النظام تلوث البيئة بأنها "وجود مادة أو أكثر من المواد أو العوامل بكميات أو صفات معينة لمدة زمنية؛ تؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلى الإضرار بالبيئة".

بينما نجد نص الفقرة الثانية من المادة 183 من النظام البحري السعودي تحدد يحدد بعضاً من أو النتائج التي تترتب على المواد الخطرة وذلك لتمييز البضائع الخطرة عن غيرها التي لا تتصف بالخطورة حيث جاء نص الفقرة الثانية على أن " 2- إذا كانت البضاعة خطرة أو قابلة للاشتعال أو الانفجار وجب على الشاحن أن يبلغ الناقل بذلك، وأن يضع بياناً على البضاعة للتحذير من خطورتها، وبياناً بكيفية الوقاية منها"، ويتضح من نص الفقرة الثانية من المادة 183 أنها لم تحدد أنواع البضائع الخطرة فقط حددت بخاصيتين من خصائص البضائع الخطرة ألا وهما القابلية للاشتعال والقابلية للانفجار.

ونجد قانون البيئة المصري<sup>5</sup> يعرف صراحة المواد الخطرة بأنها " المواد ذات الخواص الخطرة التي تضر بصحة الانسان أو تؤثر تأثيرا ضارا علي البيئة مثل المواد المعدية أو السامة أو القابلة للانفجار أو الاشتعال أو ذات الإشعاعات المؤينة"، وفي ذات السياق جاء تعريف المشرع العراقي للمواد الخطرة وذلك بموجب الفقرة الثالثة عشر من المادة الثانية من قانون حماية وتحسين البيئة حيث عرفها بأنها "المواد التي تضر بصحة الإنسان عند إساءة استخدامها أو تؤثر تأثيراً ضاراً في البيئة مثل العوامل الممرضة أو المواد السامة أو القابلة للانفجار أو الاشتعال أو ذات الإشعاعات المؤينة أو الممغنطة"<sup>6</sup>.

ومن خلال التعريفات التشريعية السابقة يتضح أن كل من القانون المصري والقانون العراقي للبيئة يعتبران المادة خطرة بإحداثها إضراراً بصحة الإنسان أو إضراراً بالبيئة وتكون المادة محدثة لهاذ الإضرار إذا كانت معدية أو سامة أو قابلة للانفجار أو الاشتعال أو مشعة.

#### موقف الفقه:

من شأن حصر البضائع الخطرة في البضائع التي هي بسبب نوعها و طبيعتها<sup>7</sup> وخواصها قد تؤدي إلى تعريض أرواح الأشخاص الى الخطر أو تجعل السفينة في وضع خطر؛ استبعاد العديد من البضائع التي لا تتمتع بحسب طبيعتها وخواصها بتلك الخطورة رغم أن تلك الأخيرة من الممكن أن يتولد عنها خطراً أكبر من البضائع الخطرة نتيجة لخطورتها وخواصها، وبالتالي اتجه الفقه<sup>8</sup> لأجل تحديد البضائع الخطرة إلى أنه يجب أن يتم الاستناد للموقف في ذاته وليس لطبيعة المادة فحسب، وبالتالي إذا تسببت البضائع في تأخير النقل أو خضوع البضاعة إلى حجز أو إصدار أوامر قضائية بوضع اليد على البضائع، فإن هذه جميعاً تجعل البضائع خطرة من الناحية القانونية ومن ثم تكون متساوية من حيث الدرجة مع البضائع الخطرة استناداً إلى طبيعتها وخواصها<sup>9</sup>.

وذهب البعض<sup>10</sup> وبحق إلى أن "البضائع الأقل خطورة هي أكثر خطورة من البضائع شديدة الخطورة"، وذلك ببساطة لأنه في حالة البضائع شديدة الخطورة ، يقدر الجميع الخطر ويتم اتخاذ احتياطات خاصة، وإضافة لما تقدم لا يتصور والحال كذلك تحديد البضائع أو المواد الخطرة على نحو قطعي فهي متطورة بقدر التطور العلمي والتكنولوجي، فقد يكشف التطور العلمي عن أن مواداً كانت في وقت سابق غير خطيرة وأضحت مصدر للخطورة<sup>11</sup>، وفي ظل عدم إمكانية حصر المواد الخطرة بشكل قطعي يمكننا تعريف البضائع الخطرة بأنها "ما يمكن أن تمثل خطورة على البضائع الأخرى أو السفينة أو البضائع التي قد تصبح خطراً على الإنسان أو الأموال بشكل عام"<sup>12</sup>.

**موقف القضاء:**

اعتبرت محكمة أرجنتينية في حكم لها شحنة من الفاكهة الطازجة بأنها خطيرة وتدخل بالتالي ضمن مضمون قواعد لاهاي<sup>13</sup> ، وهذا القرار إنما يؤكد على أن طبيعة الموقف هي التي تحدد الخطر من عدمه.

ويذهب البعض<sup>14</sup> إلى أن القضاء الإنجليزي يركز بشكل عام على الموقف الذي حدث فيه الضرر لذلك فإن القضاء الإنجليزي يهتم بالموقف الخطير بدلاً من الطبيعة الخطرة للبضائع، لذلك فإن كلمة خطرة تطلق على الأمور التي يحتمل أن تسبب خسارة أو ضرراً مادياً للسفينة<sup>15</sup>، أو لأفراد الطاقم<sup>16</sup>، أو لشحنة أخرى<sup>17</sup>، أو رسوم التأخير<sup>18</sup>، وتغطي أي كلمة خطرة- جميع سمات البضائع التي قد تؤدي إلى احتجاز السفينة<sup>19</sup>.

على الرغم من أن كلمة "خطرة" تشير إلى أن المادة يجب أن تكون خطرة في جوهرها، إلا أن جوهر الخطر قد يكون ببساطة احتمال الخسارة الاقتصادية من خلال التأخير أو فقدان الممتلكات أو تلف السفينة أو غيرها من البضائع، وقد ترتبط فكرة "الخطر" بالإصابات البدنية<sup>20</sup>

هناك حالات ينشأ فيها الضرر عن البضائع غير الضارة تمامًا أو ناتجاً عن عيب في تغليف البضائع، وغالباً ما تشتمل الحالات التي تتعامل مع التعبئة المعيبة على شحنات خطرة تتسرب من حاوية معيبة، ولكن هناك أيضاً حالات تنطوي على حالة تسبب فيها شحنة غير ضارة في حدوث ضرر، وقد تكون الشحنة خطرة إذا كانت معبأة بشكل خطير<sup>21</sup> أو تستلزم تنظيف السفينة على سبيل المثال ، في قضية *Ministry of Food v. Lampport & Holt Line* لوثت شحنة الشحم شحنة أخرى من الذرة<sup>22</sup>.

ويتبين مما تقدم أن القضاء لا يكتفي بالمعيار الضيق للحظر والذي يعنى فقط بنوع المادة محل النقل وكونها خطرة، بل توسع في مفهوم الخطر بحيث أضحى معيار الخطورة هو بحسب الموقف، وبالتالي تقدر المحكمة كل حالة على حدى، فقد لاحظنا أن احتمال الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير أو هلاك البضائع أو تلفها يعتبر خطراً، ومن جانبنا لا نسلم بهذا الاتجاه على إطلاقه، خاصة وأن نقل البضائع الخطرة يحمل أطراف علاقة النقل التزامات تزيد عن التزامات نقل البضائع الغير خطرة، وبالتالي من شأن إطلاق صفة الخطر دون قيد سيحدث إلى تضارب في المراكز القانونية لأطراف علاقة النقل، ونرى أن تقدير الموقف يجب أن يرتبط بوصف البضائع وما إذا كانت خطرة من عدمه، فإذا كانت البضائع خطرة بحسب طبيعتها يتم تقدير الموقف المصاحب لها لأن عدم إتباع إرشادات السلامة البحرية لنقل بضائع خطرة سيؤدي إلى تأخير والذي بدوره سيؤدب لخسارة اقتصادية، كذلك من شأن عدم إتباع تعليمات السلامة البحرية اللازمة لنوع البضائع الخطرة سيترتب عليه هلاك لها أو تلف بحسب الأحوال.

## موقف الاتفاقيات الدولية:

ومن جهة أخرى؛ تنص الفقرة الرابعة من المادة 13 من اتفاقية هامبورج على أن "في الحالات التي لا تنطبق عليها أحكام الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة 2 من هذه المادة أو التي لا يمكن فيها الاستناد إلى تلك الأحكام، يجوز، إذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطراً فعلياً يهدد الأرواح أو الممتلكات، إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض، إلا في الحالات التي يوجد فيها التزام بالاشتراك في العوارية العامة، أو التي يكون فيها الناقل مسؤولاً وفقاً لأحكام المادة 5".

وباستقراء الفقرة الرابعة من المادة 13 من الاتفاقية نجد أنها لم تحدد المقصود من البضائع الخطرة، أو بمعنى آخر لم تحدد ما إذ كانت مادة ما خطرة من عدمه حيث لم تتضمن قائمة بالمواد الخطرة، ومن المعلوم أن قواعد المنظمة البحرية العالمية I.M.O بشأن البضائع الخطرة تتضمن قائمة مقسمة إلى تسع فئات هي: المتفجرات، الغازات المضغوطة، السوائل القابلة للإشتعال، المواد الصلبة القابلة للاشتعال، السموم، المواد المؤكسدة، المواد المشتعلة، المواد الأكلة، والمواد الخطرة المتنوعة، كما أن هذه القواعد تناولت طرق تغليف كل فئة بما في ذلك وضع العلامات والملصقات عليها، وهذه القواعد تخضع للمراجعة والتعديل المستمر حتى تكون متفقة دائماً مع الوقت ولتغطي المنتجات الجديدة، ويذهب البعض إلى أنه كان من الأفضل لو أن المادة 13 من اتفاقية هامبورج قد أحالت إلى مجموعة I.M.O الخاصة بالبضائع الخطرة<sup>23</sup>.

أما اتفاقية روتردام 2008 فلم تحدد قائمة بالبضائع التي تعتبرها خطرة وتناولت البضائع الخطرة بموجب المادة 15 والتي جاء نصها على أن "بصرف النظر عن أحكام المادتين 11 و13، يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يرفض تسلم البضاعة أو تحميلها ويجوز أن يتخذ ما يراه معقولاً من تدابير أخرى، بما في ذلك تفريغ البضاعة أو إتلافها أو إبطال أذاها إذا كانت البضائع تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسئولية الناقل".

ويتضح من نص المادة 15 من اتفاقية روتردام أن الاتفاقية أسوة باتفاقية هامبورج تتبنى مبدأ عام حول التعريف بالبضائع الخطرة مؤداه كل مادة من الممكن أن تشكل خطراً دون تحديد لتلك المواد.

وجدير بالإشارة؛ أن المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار 1974 Salos لا تحدد البضائع الخطرة حيث أنها تنص فقط على أن البضائع الخطرة تعني المواد والأشياء التي تتناولها مدونة IMDG.

أما الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973م، وتعديلاتها MARPOL 73 تستخدم عبارة "ضار" لتعريف الملوثات البحرية. وبناءً على ذلك، فإن المواد الضارة



هي أي مواد ، إذا تم إدخالها في البحر ، من شأنها أن تسبب مخاطر على صحة الإنسان ، أو الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية ، أو إتلاف المرافق أو التدخل في الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر ، وهذا يشمل المواد الخاضعة للرقابة بموجب هذه الاتفاقية<sup>24</sup>، بالإضافة إلى أن الاتفاقية بموجب الملحق الثالث المعنون بـ"لوائح منع التلوث بالمواد الضارة المنقولة عن طريق البحر في شكل معبأ" فإن المواد الضارة هي تلك المواد التي تم تحديدها على أنها ملوثات بحرية في مدونة IMDG<sup>25</sup>.

وبناء على ما تقدم من الطبيعي اعتبار أي مادة مدرجة في مدونة IMDG مادة خطرة، لكن المحاكم تميل إلى تطبيق القواعد على المواقع الخطرة بالإضافة للبضائع الخطرة<sup>26</sup>.

ويتضح من خلال ما تقدم أن اتفاقية SOLAS و اتفاقية MARPOL وقواعد هامبورج و قواعد روتردام لم يحددوا البضائع الخطرة، فيما أن يشار إلى مدونات تصنيف البضائع الخطرة مثل مدونة IMDG، أو تقدم فقط بعض الأمثلة العامة على البضائع الخطرة مثل؛ البضائع القابلة للاشتعال والمتفجرة وأي بضائع خطرة أخرى، ويمكن من خلال هذا المنهج للبضائع الخطرة أن تدرج البضائع الخطرة في الفئة ذات العلاقة بها والتي هي -إي تلك الفئات- من العمومية بحيث يمكنها إستيعاب البضائع الخطرة.

ويتضح من مما سبق أن الاتفاقيات الدولية لم تقدم تعريفاً للبضائع الخطرة حيث أنه بإستقراء بنود تلك الاتفاقيات نجد أنها قدمت فقط أمثلة للبضائع الخطرة وذلك من خلال النتائج التي قد تحدثها -باعتبار أنها خطرة- مثل قابلية البضائع للانفجار أو قابليتها للاشتعال، ويذهب البعض<sup>27</sup> إلى أن تبني المعيار المادي أو الفيزيائي للبضائع الخطرة للتدليل على البضائع الهطرة من عدمه دون وضع تعريف جامع لها والذي أنتهجه اتفاقية Salos و Marpol يهدف إلى منح مرونة أكثر للدول الراغبة في الإنضمام إلي أي منهما بحيث تتمكن الدول المنضمة للاتفاقية من خلال تشريعاتها الداخلية من إضافة وصف أو تعريف أو تحديد للبضائع الخطرة دون أن تكون نصوص الاتفاقية عائقاً أمامها، بينما يذهب البعض<sup>28</sup> إلى أن هذا التوجه الذي دأبت عليه الاتفاقيات الدولية مرده تخويل التشريعات الوطنية مهمة تعريف البضائع الخطرة في تشريعاتها الداخلية التي تنظم البضائع الخطرة، ومن الممكن قبول وجهة النظر تلك فباستقراء تعريف المادة الخطرة في التشريع السعودي والمصري والعراقي للبيئة نجد أنهم إجتمعوا على أن المادة الخطرة هي تلك التي تضر بصحة الإنسان أو تؤثر تأثيراً ضاراً بالبيئة ثم أوردت تلك التشريعات أمثلة على إحداث تلك الإضرار في صورة المواد المعدية أو السامة أو القابلة للانفجار أو الاشتعال أو المواد المشعة.

## المطلب الثاني

### The Second Requirement

#### النظام القانوني لمدونة IMDG

#### The Legal Regulation of IMDG Code

سعى المجتمع الدولي ممثلاً في المنظمة البحرية الدولية IMO التابعة لهيئة الأمم المتحدة لأجل وضع تقنين للبضائع الخطرة بحيث يكون مرجعاً عالمياً لكيفية التعامل مع تلك البضائع حال نقلها وحفظها وبالتالي تعريف الغير بخطورة تلك البضائع وكيفية التعامل معها فأقرزت مدونة IMDG والتي تعتبر وبحق القانون الدولي لنقل البضائع الخطرة.

## الفرع الأول

### The First Branch

#### أهمية مدونة IMDG في النقل البحري الآمن

#### The Importance of IMDG Code for Safety Maritime Transportation

القواعد المنظمة للبضائع الخطرة من حيث الأساس هي قواعد ترتبط بالقانون العام بحيث تنطبق على الدول والأشخاص الذين يجب أن يتقيدوا بهذه القواعد. النقطة المحورية لإطار السلامة في مجال النقل عموماً والبحري خصوصاً هي توفير سفن آمنة وعمليات شحن آمنة لصالح كل من قد يتأثر بتلك العمليات، في الغالب يتم توجيه المسؤولية عن عمليات نقل البضائع الخطرة للمالك وقد يتم توجيه المسؤولية لشخص آخر مرتبط بعملية النقل، ويتم الإعتماد في تحديد المسؤولية على عقد النقل، وهو بدوره يقودنا لتحديد التزامات الأطراف ذوي العلاقة بنقل البضائع الخطرة.<sup>29</sup> على الرغم من أن مدونة IMDG لا تتعلق بشكل مباشر بتوزيع المخاطر، إلا أنها يؤثر بشكل كبير على العلاقة بين الناقل والشاحن والغير. اعتمدت المدونة بشكل أساسي على الخبرة المتراكمة للمشاركين في مداولات صياغتها ويتم تحديثها باستمرار.

وتعتبر المدونة بمثابة القانون الدولي للبضائع الخطرة، حيث تضمنت المدونة مجموعة كبيرة من أنواع البضائع الخطرة وكيفية التعامل معها، وجدير بالإشارة أن الإتفاقية تطبق أحكامها على جميع السفن أياً ما يكن حجمها أو مواصفاتها طالما أنها تنتقل بضائع ورد النص عليها في المدونة<sup>30</sup>

الغرض من هذه المدونة هو تحقيق السلامة، كما هو الغرض من القاعدة المحددة للبضائع الخطرة في الاتفاقيات الدولية سواء كانت هامبورج أو روتردام أو غيرهما، حيث

تتطلب شروطاً معينة للتخزين والتحكم في درجة الحرارة والتعبئة، تلك المتطلبات هي الحد الأدنى من المعايير المطبقة في الممارسات العملية، ويعتبر عدم إمتثال الناقل والشاحن لتلك المعايير –وهي المعايير السائدة في عمليات النقل والسلامة المرتبطة بها- إهمالاً من أيأ منهما بحسب الحال<sup>31</sup>.

النسخة الحالية من مدونة IMDG تنص صراحة في ديباجتها على ما يلي:  
يتم تنظيم نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر من أجل منع إصابة الأشخاص بشكل معقول أو إلحاق الضرر بالسفن أو حمولاتها.

ويذهب البعض أن إذا كان مدونة IMDG يقدم حلاً جيداً إلا أن هذا الحل جزئياً لأنه ينظم البضائع الخطرة المعبأة، ولم ينظم البضائع السائبة وتلك الأخيرة قد لا تقل في خطورتها عن البضائع المعبأة<sup>32</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أن؛ مدونة IMDG تتعامل مع البضائع الخطرة من خلال تصنيفها لفئات مختلفة وتحديد خصائصها وتحدد البضائع التي تقع ضمن كل فئة أو قسم وكل فئة من تلك الفئات لها تعريفها، حيث تضمن هذا التقنين تعريف البضاعة الخطرة وتحديد الإجراءات وشروط عملية نقلها وكيفية رصها، وكذلك كيفية تمييزها عن البضائع العادية عند نقلها بواسطة السفن، حيث تضمنت أكثر من ١٠٠٠ مادة خطرة، وكانت أول إشارة إلى ظهور هذا التقنين خلال مؤتمر اتفاقية سلامة الأرواح البشرية في البحر لسنة 1960 فقد أقرت لجنة السلامة البحرية MSC التابعة للمنظمة البحرية الدولية في سنة ١٩٦٥ وثيقة تخص النقل البحري للبضائع الخطرة والمعروفة الآن باسم "التقنين الدولي البحري للبضائع الخطرة" IMDG

## الفرع الثاني

### The Second Branch

#### تصنيف البضائع الخطرة في مدونة IMDG

#### IMDG Code Classification Goods

تصنيف البضائع الخطرة يعد من أهم المسائل المعقدة التي تواجه المشرع الدولي في مجال وضع نظام قانوني لنقل هذا النوع من البضائع وذلك راجع لكثرتها وتنوعها وعدم تنظيمها، فالتقنين الدولي للبضائع الخطرة Code IMDG تضمن 1000 مادة خطرة أو أكثر وبالتالي سنسرد هنا أهم الأصناف المتعارف عليها، تم تصنيف البضائع الخطرة حسب الكود الدولي البحري للبضائع الخطرة (Code IMDG الصادر عن المنظمة البحرية الدولية IMO التابعة لهيئة الأمم المتحدة UN وتم الاستناد في هذا التصنيف إلى النظام المنسق عالمياً لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها (ن م ع الصادر عن

الأمم المتحدة، الطبعة المنقحة السادسة ويتم تصنيف البضائع حسب الضرر التي تسببه كما يلي:

أولاً: المواد الخطرة عالية الخطورة وتنقسم إلى:

#### 1- المواد المتفجرة <sup>33</sup>Explosives

تعني المادة المتفجرة أو المخلوط المتفجر؛ أي مادة صلبة أو سائلة قابلة لأن تولد في حد ذاتها نتيجة تفاعل كيميائي غازات لها درجة حرارة وضغط وسرعة ويترتب عليها حدوث أضرار بالمنطقة المحيطة، ويندرج تحت هذا التعريف مواد الألعاب النارية حتى لو لم تتولد عنها غازات.

2- الغازات <sup>34</sup>Gases هي شكل من أشكال المادة، حيث تتميز بخاصية الانتقال من مكان إلى آخر بسهولة كبيرة<sup>35</sup>.

3- السوائل القابلة للاشتعال <sup>36</sup>Flammable liquids وتتعامل هذه الفئة مع السوائل التي تنبعث منها أبخرة (قابلة للاشتعال) وتنقسم بحسب درجة حرارتها بما لا يزيد عن 61 درجة مئوية<sup>37</sup>.

4- المواد الصلبة القابلة للاشتعال <sup>38</sup>Flammable solids or substances، المواد الصلبة التي تكون في ظل الظروف العادية للنقل قابلة للاحتراق بسهولة أو التي يمكن أن تسبب الحريق أو أن تساعد في إشعاله بالاحتكاك؛ والمواد الذاتية التفاعل التي يمكن أن تحدث تفاعلاً طارداً للحرارة بشدة والمتفجرات الصلبة المنزوعة الحساسية التي يمكن أن تنفجر ما لم تخفف بقدر كاف<sup>39</sup>.

#### ثانياً: المواد الخطرة منخفضة الخطورة:

1 - المؤكسدات <sup>40</sup>Oxidizing substances، هي مواد تساعد على الاشتعال بسبب توفيرها للأكسجين، لذلك يجب حفظ جميع المواد المؤكسدة بعيداً عن المواد القابلة للاشتعال و عن أية مادة أخرى يمكن أن تتأكسد<sup>41</sup>.

2- المواد السامة والمعدية <sup>42</sup>Toxic and infections substances، هي مواد يمكن أن تسبب الوفاة أو إصابة حادة أو أضرار بصحة الإنسان في حالة ابتلاعها أو استنشاقها أو تلامسها مع الجلد<sup>43</sup>.

#### 3- المواد المشعة <sup>Radioactive materials</sup>

تستند أحكام هذه الفئة إلى مبادئ لوائح الوكالة الدولية للطاقة الذرية بشأن النقل الآمن للمواد المشعة. حيث أنها تقدم إرشادات بخصوص مناوله ونقل المواد المشعة في الموانئ وعلى متن السفن دون الرجوع بالضرورة لوائح السلامة الخاصة بالوكالة الدولية للطاقة الذرية، حيث أن لوائح الوكالة الدولية للطاقة الذرية قد أدرجت في مدونة IMDG في الفئة 7.

تختلف التعبئة، ووضع الملصقات، والتخزين، والتستيف، والفصل والمتطلبات الأخرى وفقاً للنشاط الإشعاعي للمادة. تنقسم المواد المشعة إلى ثلاث فئات، اعتماداً على مستويات الإشعاع.

#### 4- المواد المسببة للتآكل Corrosives

هي مواد تسبب بفعالها الكيميائي ضرراً بالغاً للأنسجة الحية التي تلمسها، أو قد تسبب في حالة تسربها ضرراً بالغاً أو حتى تدميراً للبضائع الأخرى المنقولة أو لمركبات النقل.

#### 5- مواد خطرة متنوعة Miscellaneous

هي مواد وسلع تنطوي أثناء النقل على خطر لا تغطيه الفئات الأخرى نظراً لتنوع خصائصها، وتتضمن الجداول الفردية الخاصة بتلك الفئات معلومات مفصلة عن الرص والفصل والتعبئة وضوابط مراقبته كل منها<sup>44</sup>.

### المبحث الثاني

## The Second Topic

### النظام القانوني للمسئولية عن نقل البضائع الخطرة

## The Legal Regulation of Transportation of Dangerous Goods

### المطلب الأول

## The First Requirement

### التزامات الأطراف في عقد نقل البضائع الخطرة

## Duties of the Parties for the Contract of Shipping Dangerous Goods

بموجب عقد النقل يكون كل من طرفيه ملتزماً تجاه الآخر بالالتزامات عامة يلتزم بها أطرافه أيما ما يكن نوع البضائع المنقولة حيث يجب على الناقل توفير سفينة صالحة للإبحار، وممارسة العناية المعقولة للبضائع وتوفير النقل دون انحراف غير ضروري وذلك بالاعتماد على نوع عقد النقل، يلتزم الشاحن بأن تكون البضاعة جاهزة للتحميل، وتحديد ميناء التحميل ودفع أجرة النقل أما عن الشحن والتفريغ فيتم تحديد المسئول عنهما أو كلاهما بناء على العقد المبرم بين الطرفين، أما بخصوص نقل البضائع الخطرة فيلتزم أطراف عقد النقل بعدة التزامات ترتبط بالبضائع الخطرة، ويلتزم المرسل إليه بإستلام البضائع الخطرة.

جدير بالإشارة أن نقل البضائع الخطرة يتميز بأنه متعدد الوسائط، مما يؤدي بالتالي إلى ظهور مخاطر داخلية ومحتملة بسبب اشتراك أكثر من وسيلة في إتمام عملية

النقل<sup>45</sup>، وفي كل مرحلة من مراحل النقل المتعدد الوسائط المرتبط بالبضائع الخطرة يتعين الإلتزام ببروتوكول الحماية الخاص بها الوارد في IMDG.

## الفرع الأول The First Branch التزامات الشاحن Duties of the Shipper

### أولاً:- تصنيف البضائع الخطرة:

يجب على الشاحن حال شحن بضائع خطرة، أن يحدد فئة البضائع على هدي تحديد الفئات الوارد بـ IMDG وبالتالي اتخاذ التدابير اللازمة كما هو منصوص عليه في IMDG، وإذا لم تكن البضائع مدرجة في IMDG فإن ذلك لا يعني أنها ليست بضائع خطرة ويقع على عاتق الشاحن مسؤولية تحديد فئة المواد وفقاً للتصنيفات الواردة في IMDG.

### ثانياً: تعبئة البضائع الخطرة:

تتمثل الحكمة من التعبئة في سهولة التعرف على البضائع وحفظها من الأسباب التي قد تعرضها لمخاطر، ويمكن من خلال التعبئة وضع العلامات التحذيرية الخاصة بكل نوع من أنواع البضائع (الوسم) بما يفيد أن تلك البضائع خطرة حتى يسهل التعامل معها بعد أن تخرج من يد الشاحن.

يعتبر الدفع بكفاية التعبئة من عدمه من أبرز الدفوع التي يوجهها الناقل للشاحن للتحلل من التزامه بالمحافظة على البضائع أو للتحلل من التزامه بما نتج عن البضائع من أضرار ودرجت أغلب القوانين المنظمة للنقل والاتفاقيات الدولية على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر التي تحدث نتيجة عدم كفاية التعبئة / التحريم<sup>46</sup>.

وإذا كانت التعبئة مطلوبة من حيث الأساس لسائر البضائع المشحونة بغض النظر عن توافر صفة الخطر فيها، إلا أن وصف البضائع بأنها خطيرة يستدعي الاهتمام بالتعبئة والتأكيد عليه كالتزام أساسي على عاتق الشاحن ما لم يتفق الأطراف في عقد النقل على غير ذلك.

لا يوجد معيار محدد لعدم كفاءة التعبئة، وبالتالي يتم التحقق من مدى كفاية التعبئة مع عدمه كل حالة على حدة وتعتبر من مسائل الموضوع التي تقدرها محكمة الموضوع. مخاطر وقوع حادث خطير تقل بشكل كبير إذا كانت التعبئة مناسبة، حيث يلعب تغليف البضائع الخطرة دوراً مهماً في حماية البضائع الأخرى، والسفينة، غالباً ما تتضمن السوابق القضائية التي تتناول عيوب التعبئة الخاصة بالبضائع الخطرة التي تسرب من الحاويات، حيث يجب تعبئة البضائع الخطرة في حاويات جيدة النوعية بما يمكنها من

تحمل الصدمات والأحمال التي تصادفها عادة أثناء النقل، ويجب مراعاة التغييرات في درجة الحرارة أو الرطوبة أو الضغط ويجب إغلاقها وفقاً للمعلومات المقدمة من قبل الشركة المصنعة<sup>47</sup>.

### ثالثاً: وضع علامات على البضائع الخطرة:

يلتزم الشاحن بتوفير تفاصيل مكتوبة عن البضائع في بوليصة الشحن، وبالتالي، تتطلب شروط بوليصة الشحن عادةً من الشاحن وضع علامة على الشحنة ووصفها بدقة، ويكون مسؤولاً في مواجهة الناقل عن أي خسائر تنتج عن نقص أو عدم دقة تلك الأوصاف أو العلامات<sup>48</sup>.

ويتمثل الغرض من وضع علامات على البضائع الخطرة، إعلام الأشخاص ذوي الصلة بمحتويات العبوات للسماح لهم بالتعامل مع البضائع بشكل مناسب لأغراض السلامة والصحة ولضمان إمكانية التعرف على المواد بسهولة أثناء النقل، وتظهر أهمية تلك العلامات بشكل خاص في حالة وقوع حادث يتعلق بهذه البضائع، من أجل تحديد إجراءات الطوارئ اللازمة للتعامل بشكل صحيح مع الموقف، وفي حالة الملوثات البحرية، لكي يمثل الربان لمتطلبات الإبلاغ الخاصة الوارد النص عليها في اتفاقية MARPOL، كما أن وضع تلك العلامات يعطي إشعاراً واضحاً وفورياً بالخصائص الخطرة للبضائع أكثر مما يحققه ذكر مخاطر البضائع في سند الشحن<sup>49</sup>.

يحتوي الفصل الخامس من مدونة IMDG على أحكام مفصلة بشأن وضع العلامات عن طريق رمز، يمكن توضيح طبيعة الخطر لجميع المعنيين؛ بغض النظر عن اللغة التي يتحدثونها، حيث تسهل الملصقات الملونة بأشكال مختلفة تمييز البضائع، فمن خلال مظهرها العام يمكن التعرف عليها بسهولة من مسافة على أنها تشير إلى البضائع الخطرة، ولأجل وضع العلامات وفقاً لـ IMDG يجب وضع اسم الشحن ورقم الأمم المتحدة مسبقاً بحرفين UN على كل عبوة تحوي بضائع خطيرة<sup>50</sup>.

## الفرع الثاني

### The Second Branch

#### التزامات الناقل

#### Duties of the Carrier

#### أولاً:- تجهيز السفينة الصالحة لرحلة البضائع الخطرة:-

ورد النص في قواعد لاهاي/فيسبي في الفقرة الأولى من المادة الثالثة على أن "يلتزم الناقل قبل بداية الرحلة وفي بدايتها ببذل العناية الواجبة من أجل (أ) جعل السفينة صالحة للإبحار (ب) تجهيز السفينة وإمدادها بالشكل المناسب (ج) عمل الحجرات وغرف

التبريد وجميع الأجزاء الأخرى من السفينة التي تنقل فيها البضائع صالحة وأمنه لإستلامها ونقلها وحفظها"<sup>51</sup>.

أما اتفاقية هامبورج 1987م فلم تتناول صراحة التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للرحلة البحرية، إلا أن نص الاتفاقية في مادتها الخامسة باعتباره نصاً عاماً للمسئولية، يقرر انعقاد مسؤولية الناقل البحري متى وقع الحادث -يشمل ذلك عدم صلاحية السفينة- المؤدي للضرر في الوقت الذي تكون فيه البضاعة في حوزة الناقل، فإن لم يتمكن من دفع مسؤوليته بإثبات اتخاذ التدابير المعقولة اعتبر الناقل مخلاً بالتزامه بإعداد سفينة صالحة للرحلة البحرية، ويضيف البعض وبحق، أنه لما كانت الاتفاقية قد ربطت انعقاد المسؤولية بشكل عام بوقوع الضرر في الوقت الذي تكون فيه البضاعة بعهدة الناقل؛ فإن هذا النص العام الذي لم يرد عليه قيد صريح يجعل التزام الناقل بصلاحية السفينة مستمراً طوال الرحلة البحرية<sup>52</sup>.

وفي ذات السياق تنص المادة 14 من اتفاقية روتردام 2008 على الإلتزامات التي يجب على الناقل القيام بها قبل الرحلة البحرية وضمن استمرارها -أي استمرار تلك الإلتزامات- طوال الرحلة، حيث تنص على أن " يكون الناقل ملزماً، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها، ببذل العناية الواجبة من أجل:  
أ- جعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك؛  
ب- وتطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم وإبقائها مطقمة ومزودة بالمعدات والإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة؛  
ج- وجعل عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضائع، وما يوفره الناقل من حاويات تنقل البضائع فيها أو عليها، مهيأة وأمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك".

والواضح من نص المادة 14 من اتفاقية روتردام أنها جاءت لصالح الشاحنين من خلال إلزام الناقل بإبقاء السفينة صالحة للإبحار وتطبيقها وتزويدها بالمعدات والإمدادات على نحو ملائم طوال الرحلة<sup>53</sup>، ومن ثم فإن هذا الإلتزام يعد التزاماً مستمراً على الناقل قبل الرحلة وأثناء الرحلة وحتى إنهاء الرحلة وتسليم البضاعة ومن ثم فهو التزام يغطي كامل الرحلة البحرية.

كما ويتضح من خلال نص المادة 14 من اتفاقية روتردام أن طبيعة التزام الناقل من حيث صلاحية السفينة للإبحار والإبقاء عليها كذلك وما بني عليه من الإلتزامات المنصوص عليها في البند (ب) و (ج) من المادة ذاتها التزام ببذل عناية، فيتحلل الناقل من المسؤولية متى أقام الدليل على أنه بذل عناية الشخص الحريص المعتاد في جعل السفينة



صالحة للملاحة من الناحية الملاحية والتجارية. وفي حال المنازعة يقع على الناقل عبء إثبات بذلك للعناية المطلوبة<sup>54</sup>.

وتعني العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للإبحار بذل الجهد المعقول للوفاء بالالتزام، وذلك بمراعاة ظروف الرحلة وطبيعة البضائع التي سيتم نقلها. تجدر الإشارة إلى أن؛ التزام الناقل حيال توفير وسيلة النقل ينقسم إلى قسمين القسم الأول هو التزام الناقل بتوفير وسيلة نقل صالحة للملاحة، وهذا في ذاته أمراً مفترضاً بإعتبار أن وسيلة النقل البحري هي السفينة، والقسم الثاني أن تكون وسيلة النقل مؤهلة لنقل البضائع الخطرة، الصلاحية للإبحار تعني أن السفينة ملائمة من حيث التصميم والهيكل والحالة والعاملين والمعدات لمواجهة المخاطر العادية للرحلة<sup>55</sup>، وبالتالي يلزم أن تكون عنابر السفينة مؤهلة لنقل البضائع الخطرة، بالإضافة إلى رص البضائع على السفينة يجب أن يتواءم مع الطبيعة الخطرة لتلك البضائع، وبالتالي في حال كان هناك على السفينة بضائع متنوعة مطلوب نقلها جميعها تتصف بالخطورة، فيجب على الناقل رص تلك البضائع بحيث لا يحدث تفاعل فيما بينها ويؤدي بالتالي إلى إحداث النتائج التي كان مطلوباً تلافيها لولا رص الناقل الخاطئ للبضائع بشكل يتعارض مع الإجراءات الواجبة لدرء خطورتها.

وجدير بالإشارة أن الفصل 1.3 من IMDG يتطلب تدريب الطاقم البحري، حيث يجب أن يكون الطاقم البحري مؤهلاً للتعامل مع الشحنات الخطرة وذو البعوض إلى أن عدم وجود طاقم بحري كفاء لا يستطيع التعامل مع البضائع الخطرة يؤدي إلى إعتبار السفينة غير صالحة للإبحار<sup>56</sup>.

ويتعين على الناقل البحري أن يتحقق من أن وجود حمولة ذات طبيعة خاصة على سطح السفينة لن يؤدي إلى جعل باقي الحمولات الأخرى على سطح السفينة في خطر، وقد تم تأكيد ذلك في قضية تنلخص وقائعها بأن<sup>57</sup> حمولة ذات طبيعة خطيرة تم شحنها على سطح السفينة ولكن مالكها لم يعلن عن طبيعة الحمولة كونها خطيرة وأيضاً الناقل البحري شحن وحمل فوق سطح السفينة نفسها حمولة أخرى عالية الاحتراق وتحتاج إلى مفرغات هواء سليمة لغرض ضمان غاز وبخار الحمولة سريعة الاحتراق لغرض تقليل حالة خطر انفجارها ولكن الناقل البحري لم يزود السفينة بمفرغات الهواء، وأثناء الرحلة البحرية الحمولة ذات الطبيعة الخطرة انفجرت على سطح السفينة ونتيجة لهذا الانفجار تشقق سطح السفينة وانتشرت النيران مباشرة إلى العنابر مما جعل الحمولة السريعة الاحتراق تنفجر أيضاً ونتيجة لذلك غرقت السفينة، مالك الحمولة طالب بأن تعتبر السفينة غير صالحة للملاحة والسبب ان الناقل البحري قد وضع على سطحها حمولة ذات طبيعة خطيرة إضافة إلى أن السفينة لا تحتوي على نظام تهوية مناسب وتأسيساً على ذلك قررت المحكمة بأن

هناك إخلال من جانب الناقل البحري بعدم بذله العناية اللازمة في هذا الصدد كونه لم يزود سفينته بنظام مفرغات الهواء لغرض سحب البخار والغاز من الحمولة السريعة الاحتراق أما بشأن الحمولة ذات الطبيعة الخطرة فأن الناقل البحري لا ينسب إليه إخلال تجاهها وذلك لان صاحب الحمولة لم يقيم بإعلام الناقل عن طبيعتها الخطرة فلو كان الناقل البحري رفض تحميلها فان الضرر سيتحدد ولن يتوسع ليؤثر على سطح السفينة ومن ثم فأن الناقل البحري مسؤول في هذه القضية لعدم بذله العناية اللازمة لرص الحمولة.

محكمة الموضوع توصلت الى استنتاج ورأي مفاده أن سبب الحريق كان هو عدم إعلام الناقل البحري حول طبيعة الحمولة المشحونة على سطح السفينة كونها خطيرة مما جعل الناقل البحري عاجزاً عن القيام بأي شئ عند حصول الانفجار فهو غير مرتبط بالتزام مفاده ان يبذل العناية اللازمة بل هو ملتزم بالتزام مطلق على الرغم من ان الانفجار الثاني ما كان ليحصل إذا كان الناقل البحري لم يقيم بشحن الحمولة سريعة الاشتعال في أسفل سطح السفينة أي في عابرها وجوفها التي لم تكن مزودة بنظام تهوية سليم لذا فالناقل البحري يسأل والحالة هذه عن سوء الرص والتخزين<sup>58</sup>.

ومع تقديرنا لتحليل لتأسيس المحكمة الحكم السابق ذكره- إلا أننا نرى أن السبب الرئيسي الأضرار التي لحقت بالشحنة التي لم يفصح مالكها عن طبيعتها الخطرة أو الأضرار التي لحقت بالسفينة سببها في عدم صلاحية السفينة، والسبب في ذلك أن صلاحية السفينة لنقل البضائع الخطرة يتحدد بناء على البضائع المطلوب نقلها، فإذا كانت البضائع الخطرة -والمعلوم لدى الناقل بطبيعتها الخطرة- تحتاج لنظام لتفريغ الهواء ولم يوفر هذا النظام للبضائع فإن السفينة في هذه الحالة تكون غير صالحة لنقل هذا النوع من البضائع الخطرة، خاصة وأن الانفجار الذي حصل للبضائع الغير مفصح عن طبيعتها الخطرة ما كان ليحصل لو أن الناقل وفر نظام تفريغ الهواء.

### ثانياً: المحافظة على البضائع:

يعتبر الإلتزام بالمحافظة على البضائع التزام عام يلتزم به الناقل، وإذا وافق الناقل على نقل البضائع الخطرة، فمن واجبه ممارسة درجة أعلى من العناية في تحميل هذه المواد وتخزينها والعناية بها<sup>59</sup>، لأن النظام القانوني الذي ينظم نقل البضائع الغير خطيرة يختلف كلياً وجزئياً عن النظام القانوني الذي ينظم البضائع الخطرة.

حيث يقصد بالمحافظة اتخاذ كل ما يلزم من إجراءات معقولة لحفظ البضاعة بالحالة التي شحنت بها<sup>60</sup>، وهو التزام غير قابل للتنازل، وعليه يكون الناقل مسؤولاً عن التصرفات الصادرة من الربان وسائر أفراد الطاقم، إلا أنه لا يكون مسؤولاً عن تصرفات مالكي الحمولة خاصة إذا أخلوا بالإلتزامات المفروضة عليهم بعدم إبلاغ الناقل بخطورة البضائع<sup>61</sup>.

ويعد التزام الناقل بالمحافظة على البضاعة المشحونة التزام متغير حيث يتحدد حسب نوع البضاعة المشحونة وذهب جانب من الفقه وبحق؛ إلا أن التزام الناقل بالمحافظة على البضاعة لا يعني إخراجها من مهنته الأساسية المختص فيها والتي يسأل عنها الا وهي النقل، فهو لا يسأل بوصفه خبيراً في حفظ جميع أنواع البضائع<sup>62</sup>، وباعتبار أن الناقل ليس خبيراً في حفظ جميع أنواع البضائع فيتعين على الشاحن أن يوضح الاشتراطات الخاصة بحفظ بضاعته في عقد النقل فإن قبل الناقل شحنها فيتعين عليه المحافظة عليها اتساقاً مع الاشتراطات الواردة في العقد النقل.

وجدير بالإشارة إلى أن التزام الناقل بالعناية والمحافظة على البضائع ذات الصفة الخطرة يتضمن إلزام الناقل البحري بضرورة دراسة الحمولة بعناية قبل شحنها لأجل إجراء وبذل العناية الواجبة وذلك على افتراض ان الشاحن اعلمه واطهره بالحقائق المتعلقة بالصفة الخطرة للبضاعة، كما أن الشاحن يقع عليه التزام متبادل بضرورة إعطاء الناقل البحري المستندات الخاصة بالحمولة، وفي حالة موافقة الناقل البحري على نقل البضاعة مع علمه بصفتها الخطرة، وان الشاحن قد زود الناقل بالتعليمات الخاصة بالحمولة، فإن الواجب على الناقل البحري إتباع تلك التعليمات، وبخلافه فإنه سيكون مسؤولاً عن كل الأضرار المتعلقة بالحمولة<sup>63</sup>

وفي منازعة تتلخص وقائعها ان المدعين كانوا مالكي شحنة من الذرة الصفراء شحنت في العنابر السفلية في سفينة المدعى عليه وهم أيضاً كانوا مالكين لحمولة الزيت الحيواني الذي شحن على السطوح الثانوية من سفينة المدعى عليه، وكان موقعها فوق حمولة الذرة الصفراء، وعند وصول السفينة إلى ميناء التفريغ وجد أن بعضاً من حمولة الذرة الصفراء ملوثة جراء تسرب الزيت الحيواني إليها. المدعى عليه أحتج أمام المحكمة بأنه لم يكن يعلم بطبيعة الزيت الحيواني، حتى يأخذ الخطوات الكافية لحماية حمولة الذرة الصفراء، لأن حمولة الزيت الحيواني كانت صناديق ولم تكن مرزومة بشكل صحيح وكاف، وبذلك فإن بند الإعفاء من المسؤولية المذكور في سند شحن حمولة الذرة الصفراء يعفيه من الأضرار الحاصلة، المحكمة لاحظت في ذلك ان بند الإعفاء المذكور في سند شحن حمولة الذرة الصفراء يعفي المدعى عليه عن الخسارة الحاصلة بسبب التكسر والتحطم ولكنه لا يعفيه من الضرر الحاصل بسبب تسرب حمولة الزيت الحيواني هذا من جهة وأخرى قررت المحكمة رد الدعوى القضائية المقابلة للمدعى عليه ضد المدعي لكونه مالكاً لحمولة الزيت الحيواني معلة حكمها بان المدعى عليه كان يملك المعلومات الكاملة عن كل العناصر الجوهرية المتعلقة بحمولة بالزيت الحيواني، وبذلك لم يكن بحاجة إلى اخطاره عن صفتها الخطرة<sup>64</sup>.

ففي تلك القضية نرى أن مسؤولية الناقل نشأت عن خطئه في رص البضائع والذي هو بالضرورة يؤثر على الإلتزام بالمحافظة على البضائع، فكان من المتعين على الناقل عدم رص مواد غذائية بالذرة أسفر مواد سائلة في صورة الزيت الحيواني، وتفسير المحكمة منضبط تماما بأن الناقل كان يملك المعلومات الكاملة عن الزيت الحيواني، فبالإضافة إلى أن عدم الرزم الصحيح كان بوسع الناقل إلى التحفظ عليه في سند الشحن وقت استلام البضائع من الشاحن وهو ما لم يحدث، فقد كان بإمكانه وضع بضائع في أسفل الزيت تتناسب مع طبيعته.

وفي حكم آخر ذهب إلى مسؤولية الناقل البحري إذا كان لديه الوسائل المعقولة التي تمكنه من التأكد من هذه المادة والكشف عنها حيث جاء في حكم للقضاء الإنجليزي في قضية *The Atlantis Duchess 1957* والتي تتلخص وقائعها بأن سفينة تم استنجازها بغية نقل حمولة من النفط الخام، وقد أضيف له مادة البيوتان، وهي عبارة عن مركب كيميائي و خلال عمليات توازن السفينة تم وضع جسم ثقيل في جوفها بهدف تحقيق توازنها، حدث حريق و انفجار على متن السفينة، بناء على هذا أقام مالك السفينة الدعوى على المستأجر مدعياً أنه قد أدخل بالعقد، وذلك بشحنه حمولة غير مرخص بها، وأن مادة البيوتان التي قام المستأجر بإضافتها أدت إلى حدوث خطر من نوع خاص ولم يحم الشاحن (المستأجر) بإخطار الناقل البحري (مالك السفينة) عن طبيعته، وبالتالي فإن المستأجر أخل بالإلتزامه في إعلام الناقل البحري عن صفة البضاعة الخطرة، غير أن المحكمة تبين لها أن الناقل لم ينجح في إثبات كون مادة النفط الخام المضاف إليها مادة البيوتان كانت غير مشمولة بالوصف العقدي، لذا قررت المحكمة رد دعوى مالك السفينة وأكدت في قرارها أن الناقل كانت لديه الوسائل المعقولة لغرض التأكد من هذه المادة والكشف عنها وبالتالي قد أخل بواجب السلامة واتخاذ التدابير من جانبه<sup>65</sup>.

وأول ما يلاحظ على الحكم المار أمامنا أن المحكمة فسرت ما جاء بالعقد لإعفاء الناقل من المسؤولية تفسيراً ضيقاً ولم تتوسع فيه، إضافة إلى أن مادة البيوتان لها خاصيتان في تقديرنا أنهما أوصلا المحكمة لتلك النتيجة، فهي من حيث الأساس مادة سريعة الإشتعال بطبيعتها، الأمر الآخر والأخطر أن مادة البيوتان عادة تضاف إلى النفط الخام في العادة لتحسين جودته<sup>66</sup>، وبالتالي فإن الناقل لم يتمكن من إثبات أن خلط المادتين أحدثا الأضرار الحاصلة، صحيح أن مادة البيوتان تضاف بمقدار محدد للنفط الخام لتحسين جودته إلا أنه لم يتمكن من إثبات أن الكميات النفط الخام ومادة البيوتان اللذان كانا على السفينة أدى خلطهما لإحداث تلك الأضرار.

وبالتالي؛ في حال كان الناقل على علم بالطبيعة الخطرة للبضائع أو كان عليه أن يعلم بالطبيعة الخطرة للبضائع فإنه يتحمل مسؤولية نقلها.

**ثالثاً: التسنيف والعزل من قبل الناقل:**

إن التزام الناقل بتحميل البضاعة والتعامل معها وتخزينها والاحتفاظ بها بشكل صحيح ودقيق هو التزام أساسي على الناقل، حيث تظل المسؤولية النهائية عن التسنيف المناسب في جميع الظروف على الناقل<sup>67</sup>، حتى وإن كان يتم بواسطة عمال غير تابعين له وحتى لو تكفل الشاحن بنفقات الرص، كذلك حتى إذا كان هناك سند الشحن تضمن شرط F.I.O<sup>68</sup> حيث يظل الرص تحت السيطرة المطلقة لربان السفينة وعلى هذا النحو يكون له القول الفصل في كيفية تنفيذ عملية الرص<sup>69</sup>، لأن الإلتزام بالرص يستهدف من حيث الأساس ضمان اتزان السفينة، لذلك يسأل الناقل من خلال الربان مسؤولية مطلقة عن الإلتزام بالتسنيف.

وإذا كان الناقل ملماً بشكل كامل بضوابط الرص الخاصة بالبضائع العادية وما يتعلق بها من التزام بالمحافظة على البضائع، فلا يتصور أن يكون الناقل على علم كامل بضوابط الرص ذات العلاقة بالمحافظة على البضائع فيما يتعلق بالبضائع الخطرة. لذلك يتعين على الشاحن إخطار الناقل بالعناية الخاصة بالبضائع الخطرة وما قد يرتبط بها من إجراءات يجب مراعاتها في الرص، وتطبيقاً لذلك قضي بأن "تخزين البضائع المعرضة للاحتراق التلقائي في درجات حرارة عالية دون توفير تهوية كافية يترتب عليه مسؤولية الناقل"<sup>70</sup>

وفي هذا الصدد يجب الإلتزام بالأحكام التفصيلية الواردة في مدونة IMDG الخاصة بالتسنيف والعزل للبضائع الخطرة الواردة في الفصل السابع، وما تضمنها من استخدام الأماكن المخصصة بالبضائع الخطرة.

**الفرع الثالث****The Third Branch****التزامات المرسل إليه****Duties of the Consignee****أولاً:- استلام البضائع الخطرة:-**

التسليم هو عملية قانونية ينتهي بها عقد النقل، و التزام الناقل بالتسليم يعني التزام الناقل بوضع البضاعة المشحونة تحت تصرف المرسل إليه في ميناء الوصول -وذلك حسب النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية- ولا ينقضي هذا الإلتزام إلا بالتسليم<sup>71</sup>.

ويتعين على المرسل إليه التوجه للميناء في الموعد المحدد في سند الشحن أو في عقد النقل، فإن لم يكن هناك موعد محدد وجب على الناقل إخطار المرسل إليه بوصول

السفينة حتى يثنى له استلام البضاعة ومتى كان موعد التسليم معلوماً فلا يلتزم الناقل بإخطار المرسل إليه بالوصول.

يلتزم الناقل بتسليم البضاعة المشحونة وفقاً لمواصفاتها وكمياتها أو أوزانها وكافة خصائصها الموضحة في سند الشحن، وللمرسل إليه الحق في معاينة البضاعة ومطابقة ما يتسلمه لبيانات سند الشحن.

وتنص المادة 209 من النظام البحري السعودي على أن " تبدأ مسؤولية الناقل عن البضائع وتعد في عهده من الوقت الذي يتلقى فيه هذه البضائع من الشاحن أو من شخص ينوب عنه أو سلطة أو طرف ثالث آخر توجب اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن، وتنتهي عند تسليمها إلى المرسل إليه، أو وضعها تحت تصرفه وفقاً للعقد أو النظام أو العرف المتبع في ميناء التفريغ، أو تسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث توجب اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليمها إليه."

كما تنص المادة 35 من قانون النقل العراقي على أن "أولاً:- يلتزم الناقل بتسليم الشيء إلى المرسل إليه فعلاً أو حكماً في المحل المتفق عليه ويعتبر التسليم إلى الجهات المختصة أو إلى الحارس الذي عينته المحكمة تسليمياً حكماً."

وتناولت اتفاقية هامبورج التسليم في الفقرة الثانية من المادة الرابعة فوفقاً لحكم المادة المذكورة تنتهي مسؤولية الناقل البحري -أو بالأحرى يتم تسليم البضائع- بتسليمه البضائع للمرسل إليه أو بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً لعقد النقل أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، أو بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين واللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له.

أما من جهة اتفاقية روتردام 2008 فقد اهتمت الاتفاقية المذكورة بتسليم البضائع لذلك خصصت لها الاتفاقية فصلها التاسع من خلال المواد من 43 إلى 49 فقد تعرضت المادة 48 لحالة عدم تسليم البضاعة واعتبرت أن البضائع تكون غير مسلمة في حال وصولها إلى مكان الوصول، ونصت الفقرة الخامسة من المادة 48 من اتفاقية روتردام على أنه "لا يكون الناقل مسؤولاً عما يحدث للبضاعة من هلاك أو تلف أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مسلمة بمقتضى هذه المادة ما لم يثبت المطالب أن ذلك الهلاك أو التلف قد نجم عن عدم اتخاذ الناقل ما كان يعقل اتخاذه في الظروف القائمة من تدابير للحفاظ على البضائع وأن الناقل كان على علم أو كان يجدر به أن يكون على علم بأن عدم اتخاذ تلك التدابير سيؤدي إلى هلاك البضائع أو تلفها."

وبموجب النصوص المشار إليها يتبين أن الناقل تنتهي مسؤوليته عن البضائع من لحظة تسليمها للمرسل إليه حقيقياً كان التسليم أم حكماً، ويثور التساؤل حول فرضية

مؤداها أن الناقل البحري وصل لميناء الوصول ولم يتقدم المرسل إليه لإستلام البضائع وذلك على فرض أن مكان وزمان الوصول محددان في سند الشحن أو أن الناقل أخطر المرسل إليه بالوصول حال عدم تحديد موعد الوصول في سند الشحن إلا أن المرسل إليه لم يتقدم لإستلامها، نجد نص الوارد في النظام السعودي أو العراقي كذلك اتفاقية هامبورج وقواعد روتردام يقتربان من نفس الصياغة والتي بموجبها يحق للناقل التقدم بطلب للجهة القضائية المختصة لطلب إيداع البضائع في أحد المخازن العمومية أو لدى أمين تحدده المحكمة، إلا أن ما يعنينا في هذا المقام ما تناولته اتفاقية روتردام من جهة عدم مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التي لم يتسلمها المرسل إليه، إلا إذا أثبت المرسل إليه أو صاحب الحق في إستلام البضائع أن الناقل لم يتخذ ما كان يعقل اتخاذه من تدابير للحفاظ على البضائع، وفي تقديرنا أن المسؤولية عن البضائع الخطرة في المرحلة ما بين وصول البضائع لميناء الوصول حتى إيداعها أحد المخازن العمومية أو لأمين تحدده المحكمة يسأل عنها الناقل لأن الفرضية أن الناقل على علم بالطبيعة الخطرة للبضائع، أما في المرحلة من إيداعها بأحد المخازن العمومية أو تسليمها لأمين تكون على مسؤولية إدارة المخزن أو الأمين بحسب الأحوال لأن بمجرد الإيداع أو التسليم من الناقل انتقلت الحيازة للمخزن أو للأمين، وفي تقديرنا أن تلك البضائع إن أحدثت خطرها خلال الفترة من وصولها وحتى تاريخ حدوث الخطر يشترك المرسل إليه أو صاحب الحق في البضائع في التعويض لأن المرسل إليه بعدم إستلامه وجدت البضائع في المخزن أو لدى الأمين.

### ثانياً:- الإخطار بتلف البضائع:-

يقصد بالإخطار توجيه المرسل إليه خطاباً مكتوباً للناقل مفاده أن البضاعة قد أصابها ضرر بهلاكها جزئياً أو أن ثمة تلف قد أصابها، وهذا ما ذهب إليه محكمة النقض حيث جاء بأحد أحكامها أن "المقصود بالإخطار هو أن يحاط الناقل علماً بالعجز أو العوار المدعي به وبأن المرسل إليه لا يرتضيه ويتمسك بحقوقه الناشئة عنه، وذلك حتى يتمكن من إعداد أدلته إستعداداً لدعوى المسؤولية، وعليه فإن علم الناقل بالعجز عند التسليم لا يعفي المرسل إليه من توجيه التحفظ حتى يفصح عن موقفه من هذا العجز، كما يشترط في التحفظ حتى يحفظ حق المرسل إليه قبل الناقل في حالة التلف والعجز أن يسلم للناقل أو وكيله أو يثبت امتناعه عن استلامه"<sup>72</sup>.

فيجب أن يتضمن الإخطار؛ ما أصاب البضاعة من أضرار، فلا يعتد بالإخطار الذي لا يتضمن توضيحاً للضرر على وجه التحديد، كما لا يعتد بالإخطار الذي يرسل قبل استلام البضاعة<sup>73</sup>.

بداية تكون العبرة في تحقيق الإخطار لأثره وانتفاء مسؤولية مستلم البضاعة بالإخطار بتاريخ إرسال الإخطار لا بلحظة وصوله إلى الناقل فمتى أرسل الإخطار خلال المدة المحددة أنتج أثره ولو وصل إلى الناقل بعد انتهاء المدة<sup>74</sup>.

تنص الفقرة الأولى من المادة 218 من النظام البحري السعودي على أن "1- في حالة هلاك البضاعة أو تلفها يجب على من يتقدم لتسلمها أن يبلغ الناقل كتابةً بالهلاك أو التلف في موعد لا يتجاوز يوم عمل يلي يوم تسلّم البضاعة، وإلا افترض أنها سُلمت بحالتها المبينة في سند الشحن حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك، وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الإبلاغ خلال الخمسة عشر يوماً التالية لتسلم البضاعة".

وتنص الفقرة الأولى من المادة 69 من قانون النقل العراقي على أن "أولاً:- على المرسل إليه تثبيت تحفظه على حالة الشيء إذا وجده تالفاً أو هالكاً جزئياً وأشعار الناقل بذلك كتابة خلال ثلاثين يوماً من تاريخ تسلمه الفعلي، ويعتبر عدم قيامه بذلك قرينة على أنه قد تسلّم الشيء بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في وثيقة النقل".

تناولت اتفاقية هامبورج إخطار الشاحن للناقل بهدف إعلامه بما لحق البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير في مادتها 19 والمعنونة بـ "الأخطار الخاص بالهلاك أو التلف أو التأخير" والتي جاء نصها على أن "1- ما لم يقر المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف، وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم بضائع المرسل إليه، اعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرة على أن الناقل سلم البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة".

2- إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر، تسري بالقدر نفسه أحكام الفقرة 1 من هذه المادة إذا لم يوجه الإخطار الكتابي خلال 15 يوماً متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

تناولت اتفاقية روتردام 2008 الإخطار الواجب إعماله بهدف إعلام الناقل بما لحق البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير في مادتها 23 وقد أطلقت الاتفاقية اصطلاح "إشعار" كبديل عن اصطلاح الإخطار، وجاء نص المادة 23 بعنوان "الإشعار في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخرها" على أن "1- يفترض أن يكون الناقل في غياب ما يثبت العكس قد سلم البضاعة وفقاً لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يكن قد وجه إشعار بحدوث هلاك أو تلف للبضائع يبين الطبيعة العامة لذلك الهلاك و التلف إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضائع قبل وقت التسليم أو عنده أو في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم بعد تسلّم البضاعة إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهراً.



بداية لن نتطرق لحالة هلاك البضائع باعتبار أن الهلاك يعني الإنعدام المادي للشيء، والهلاك في تلك الحالة لا يفترق بين ما إذا كانت البضائع خطرة من عدمه طالما أنها لم تسلم للمرسل إليه فيتحمل الناقل مسؤولية هلاكها مالم يكن سبب الهلاك سبباً أجنبياً عن إرادة الناقل وتابعة، أما في حالة تلف البضائع الخطرة؛ فقد يتسلم المرسل إليه البضائع وجد أنها بحالة مغايرة عم حالتها الموصوفة في سند الشحن، فقد يؤدي تغير حالة البضائع إلى تفاقم خطرهما، بما يكبد المرسل إليه تكلفة أعلى لأجل السيطرة على هذا الخطر، وقد يعجز المرسل إليه أن السيطرة على خطر البضائع بشكل كلي مهما كانت التكلفة، وهنا يجب على المرسل إليه حسب المواد السابق ذكرها إخطار -إشعار حسب المصطلح المستخدم في قواعد روتردام- الناقل بالتلف الذي أصاب البضائع، وإذا كان الإطار له أهمية جوهرية في نقل عبء الإثبات من المرسل إليه للناقل في الحالات العامة للنقل البحري، إلا أن الإخطار له أهمية خاصة في البضائع الخطرة، نتيجة لتحديد المسؤول عن المتسبب في حدوث الضرر المصاحب لخطر البضائع، ومن خلال ما تقدم يتبين أن المرسل إليه يجب عليه الإخطار خلال مدة محددة والملاحظ أن النظام البحري السعودي فرق أسوة بالاتفاقيات الدولية بين حالة التلف الظاهر والتلف غير الظاهر، ففي حالة التلف الظاهر يتعين إخطار الناقل خلال يوم عمل يلي يوم تسلم البضاعة. أما في حالة التلف غير الظاهر يكون الإخطار خلال الخمسة عشر يوماً التالية لتسلم البضاعة، أما القانون العراقي فلم يفرق بين التلف الظاهر والتلف غير الظاهر فقد حدد مدة الإخطار بثلاثين يوماً من تاريخ تسلمه الفعلي للبضائع وهي مدة يغلب عليها المبالغة، إلا أننا لا نرى أن السبب في زيادة تلك المدة في القانون العراقي أن قانون النقل من حيث الأساس جاء لحماية المرسل إليهم وليس الناقلين باعتبار أن العراق أسوة بالدول العربية لست دولة ناقلة وبالتالي قرر توفير أكبر قدر من الحماية لمواطنية وهو أمر بحسب للمشروع العراقي، ويلاحظ على قواعد روتردام قصر مدة الإشعار في حالة التلف غير ظاهر.

### المطلب الثاني

#### The Second Requirement

النصوص المنظمة لمسئولية الناقل البحري في القانون السعودي والاتفاقيات الدولية

#### Carrier Responsibility Legal Articles in Saudi Law and International Conventions

نتناول في هذا المطلب من الدراسة لتنظيم نقل البضائع الخطرة في النظام البحري السعودي بالإضافة للاتفاقيات الدولية محل العلاقة سواء كانت اتفاقية بروكسيل أو هامبورج أو روتردام أو Solas وكذلك تنظيم البضائع الخطرة في سندات الشحن البحرية.

## الفرع الأول

### The First Branch

النصوص المنظمة لمسئولية الناقل البحري في القانون السعودي

#### Carrier Responsibility Legal Articles in Saudi Law

تنص المادة 191 من النظام البحري التجاري السعودي على أنه " 1- إذا وضع الشاحن في السفينة بضائع خطرة أو قابلة للاشتعال أو الانفجار بغير علم الناقل، جاز للناقل إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها وفقاً للضوابط والإجراءات المحددة نظاماً، ولا يسأل الناقل عن ذلك إذا أثبت أنه ما كان ليرضى بشحنها في السفينة لو علم بطبيعتها، ويسأل الشاحن عن الأضرار والمصروفات التي تنشأ عن وضع هذه البضائع في السفينة.

2- إذا كان الناقل يعلم بطبيعة هذه البضائع، وأذن بشحنها، فلا يجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها، إلا إذا أصبحت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة، وفي هذه الحالة لا يتحمل الناقل أي مسؤولية إلا ما تعلق بالخسائر البحرية المشتركة عند الاقتضاء".

ويجب التمييز بناء على ما ورد بالنص بين البضائع الخطرة التي لم يكن الناقل ليرضى بشحنها في السفينة لو علم بطبيعتها، وبين البضائع الخطرة التي شحنت بعلم الناقل ورضاه، ونفرق في مسؤولية الناقل هنا بين أمرين:-

#### أ: حالة عدم علم الناقل بالطبيعة الخطرة للبضائع المشحونة:-

إذا تعلق الأمر ببضاعة خطيرة وضعت في السفينة بغير علم الناقل ورضاه؛ جاز للناقل أو للربان في أي وقت، وفي أي مكان؛ إخراجها من السفينة، أو إتلافها أو إزالة خطورتها وفقاً للضوابط والإجراءات المحددة نظاماً، فضلاً عن ذلك يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل والشاحنين الآخرين عن الأضرار والمصروفات التي تنشأ عن وضع هذه البضاعة في السفينة، وهذه الحقوق التي قررها القانون للناقل أملتتها ضرورة المحافظة على سلامة السفينة والحمولة وإنما يتوقف استعمالها على إثبات أن الناقل لم يكن يسمح بشحن هذه البضاعة في السفينة لو علم بطبيعتها، والواقع أن هذا الإثبات من الصعب على الناقل القيام به، بيد أنه يمكن للناقل أن يقيم الدليل على أن البيانات التي قدمها الشاحن لم تكن كافية، فلم تسمح له بمعرفة طبيعة البضاعة، أما إذا كان الناقل يعلم بطبيعة هذه البضاعة ووافق على شحنها؛ فلا يجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة، أو إتلافها أو إزالة خطورتها إلا إذا طرأت خطورتها بما يهدد السفينة أو الشحنة، وفي هذه الحالة لا يتحمل الناقل أية مسؤولية في مواجهة الشاحن<sup>75</sup> وهو ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 191 من النظام.

**ب: علم الناقل بالطبيعة الخطرة للبضائع المشحونة:-**

إستناداً لنص الفقرة الثانية من المادة 183<sup>76</sup> فيتعين على الشاحن أن يبلغ الناقل بأن البضائع المطلوب نقلها خطيرة أو قابلة للاشتعال أو الانفجار وأن يضع بياناً على البضاعة للتحذير من خطورتها، وبياناً بكيفية الوقاية منها وتجدر الإشارة إلى أن الفقرة الأولى من المادة 183 حصرت وسيلة إعلام الشاحن للناقل بالكتابة فقد حيث جاء نصها على أن "يقدم الشاحن -كتابة- البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل....".

**الفرع الثاني****The Second Branch**

**النصوص المنظمة لمسئولية الناقل البحري في الاتفاقيات الدولية وسندات الشحن  
Carrier Responsibility Legal Articles in International  
Conventions and Bill of Lading**

**أولاً- قواعد لاهاي:**

تناولت الفقرة السادسة من المادة الرابعة-التي تناولت حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية- حالة إعفاء الناقل من المسؤولية حال نقل البضائع الخطرة حيث جاء نصها على أن "البضائع القابلة للاشتعال أو الانفجار أو الخطرة التي لم يكن الناقل أو الرابن أو وكيل الناقل يسمح بشحنها في السفينة لو علم بنوعها أو طبيعتها، يجوز في أي وقت قبل تفرغها إنزالها من السفينة في أي مكان أو إعدامها أو إزالة خطورتها بمعرفة الناقل بدون أي تعويض ويكون شاحن هذه البضائع مسؤولاً عن الأضرار والمصاريف الناشئة والناجمة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة. وإذا شحنت بضائع من هذا القبيل بعلم الناقل ورضائه وأصبحت خطراً على السفينة أو شحنتها يجوز كذلك إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطرها بمعرفة الناقل بدون مسؤولية إلا فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية عند الاقتضاء"

**ثانياً:- اتفاقية هامبورج<sup>77</sup>:**

تنص المادة 13 من اتفاقية هامبورج والمعنونة بـ " قواعد خاصة للبضائع الخطرة" على أنه "1- على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطيرة.

2- إذا سلم الشاحن بضائع خطيرة سواء إلى ناقل أو ناقل فعلي، كان عليه أن يخطر به بالصفة الخطرة للبضائع، وإذا اقتضى الأمر، بالاحتياطات الواجب اتخاذها. فإذا لم يفعل الشاحن ذلك، ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلي عالماً، بوسيلة أخرى، بالصفة الخطرة للبضائع:  
(أ) يكون الشاحن مسؤولاً اتجاه الناقل واتجاه أي ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع.

(ب) ويجوز في أي وقت إنزال البضائع من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض.

3- لا يجوز لأي شخص الاحتجاج بأحكام الفقرة 2 من هذه المادة إذا كان قد أخذ أثناء عملية النقل، البضائع في عهده وهو عالم بصفقتها الخطرة.

4- في الحالات التي لا تنطبق عليها أحكام الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة 2 من هذه المادة أو التي لا يمكن فيها الاستناد إلى تلك الأحكام، يجوز، إذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطراً فعلياً يهدد الأرواح أو الممتلكات، إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض، إلا في الحالات التي يوجد فيها التزام بالاشتراك في العوارية العامة، أو التي يكون فيها الناقل مسؤولاً وفقاً لأحكام المادة 5".

### ثالثاً- قواعد روتردام 2008م<sup>78</sup>:

أما اتفاقية روتردام 2008 فقد تعرضت لأحكام المسؤولية عن البضائع الخطرة بموجب المادة 15 والتي جاء نصها على أن "بصرف النظر عن أحكام المادتين 11 و13، يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يرفض تسلم البضاعة أو تحميلها ويجوز أن يتخذ ما يراه معقولاً من تدابير أخرى، بما في ذلك تفريغ البضاعة أو إتلافها أو إبطال أذاها إذا كانت البضائع تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل".

### رابعاً- اتفاقية سولاس:

هناك الكثير من الالتزامات التي تفرضها اتفاقية سولاس على أطراف النقل البحري ومنها إلزام الناقل بتزويد الربان بالمعلومات المناسبة عن البضاعة خلال وقت محدد وكاف من التحميل<sup>79</sup>، وبناء على الاتفاقية يجب أن تتضمن هذه المعلومات: ما يتعلق بالنوع والكمية والطبيعة وما إذا كانت سائبة أم معبأة ومعامل الاتزان لها، ومتطلبات التسليم اللازمة للحيلولة دون الحاق الضرر بالسفينة أو بالبضائع الأخرى أثناء الرحلة البحرية<sup>80</sup>.

وجاءت الاتفاقية مغايرة في إلزام الناقل بتوفير هذه المعلومات التي يفترض حصول الناقل عليها من الشاحن خلاف الاتفاقيات الأخرى حيث تنص الفقرة الأولى من المادة 68 من اللائحة التنفيذية على أنه "يجب على الناقل أن يزود الربان أو ممثله بالمعلومات المناسبة عن البضاعة...." والنص هنا يعالج حالة ما إذا كان تعاقد الناقل مع الشاحنين تم من جانب شخص غير الربان، باعتبار أن الربان وكيلا عن الناقل، إلا أن الناقل قد يكون له وكلاء ملاحيين يتعاقدون مع الشاحنين فهنا يتعين على الوكلاء الملاحيين بوصفهم عن الناقل تزويد الربان بتلك المعلومات.

وتطلب الاتفاقية نقل المواد الخطرة وفقاً لتعليمات المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة IMDG كما تفرض على الناقل وجود قائمة خاصة بالبضائع الخطرة وخريطة تستيف تبين البضائع الخطرة وموقعها<sup>81</sup>.

ويجب التمييز بناء على ما ورد بنصوص الاتفاقيات السابق عرضها بين البضائع الخطرة التي لم يكن الناقل ليرضى بشحنها في السفينة لو علم بطبيعتها، وبين البضائع الخطرة التي شحنت بعلم الناقل ورضاه، فإذا تعلق الأمر ببضاعة خطيرة وضعت في السفينة بغير علم الناقل ورضاه؛ جاز للناقل أو للربان في أي وقت، وفي أي مكان؛ إخراجها من السفينة، أو إتلافها أو إزالة خطورتها، فضلاً عن ذلك يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل والشاحنين الآخرين عن الأضرار والمصروفات التي تنشأ عن وضع هذه البضاعة في السفينة، وهذه الحقوق التي قررها القانون للناقل أملتتها ضرورة المحافظة على سلامة السفينة والحمولة وإنما يتوقف استعمالها على إثبات أن الناقل لم يكن يسمح بشحن هذه البضاعة في السفينة لو علم بطبيعتها، والواقع أن هذا الإثبات من الصعب على الناقل القيام به، بيد أنه يمكن للناقل أن يقيم الدليل على أن البيانات التي قدمها الشاحن لم تكن كافية، فلم تسمح له بمعرفة طبيعة البضاعة، أما إذا كان الناقل يعلم بطبيعة هذه البضاعة ووافق على شحنها؛ فلا يجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة، أو إتلافها أو إزالة خطورتها إلا إذا طرأت خطورتها بما يهدد السفينة أو الشحنة، وفي هذه الحالة لا يتحمل الناقل أية مسؤولية في مواجهة الشاحن<sup>82</sup>.

والملاحظ بداية أن النص الوارد في قواعد لاهاي يتشابه إلى حد كبير مع النص الوارد في اتفاقية هامبورج ويكمن الاختلاف في الفارق الزمني بينهما والذي أدى بطبيعة الحال إلى زيادة وتنوع المواد الضارة، حيث نجد أن اتفاقية هامبورج نظمت أحكام نقل البضائع الخطرة من خلال عدة قواعد تحكم العلاقة بين الناقل والشاحن وهي كالتالي:

1- إذا كان الناقل لا يعلم أن بخطورة البضائع ومن ثم لم يقبلها فإنه يجوز له إنزالها من السفينة أو إعدامها دون أن يلتزم بتعويض الشاحن ويكون الشاحن مسؤولاً عن الأضرار التي تنجم عن خطورة البضائع.

2- إذا شحنت البضائع على السفينة بعلم الناقل ورضائه فإنه يجوز له إنزالها أو إعدامها إذا أصبحت خطراً على السفينة أو الشحنة دون أن يكون مسؤولاً عن تعويض الشاحن.

3- للناقل الحق في أن يطالب بالتعويض إذا لم يكن قد أخطر بالطبيعة الخطرة للبضائع أو كان لا يعرف ذلك أو كانت الطبيعة الخطرة غير واضحة.

4- يكون الشاحن مسؤولاً إذا كانت الخسارة أو التلف يرجع إلى الطبيعة الخطرة للبضائع وليس إلى خطأ الناقل كالتستيف السيء.

والفقرة الرابعة من المادة 13 من الاتفاقية لم تحدد المقصود من البضائع الخطرة، أو بمعنى آخر لم تحدد ما إذ كانت مادة ما خطرة أو لا حيث لم تتضمن قائمة بالمواد الخطرة، ويذهب البعض إلى أنه كان من الأفضل لو أن المادة 13 من اتفاقية هامبورج قد أحالت إلى مجموعة I.M.O الخاصة بالبضائع الخطرة<sup>83</sup> وهي المعروفة باسم مدونة IMDG.

ونرى من خلال نص قواعد لاهاي واتفاقية هامبورج أن الناقل إن لم يكن على علم بطبيعة البضائع فيحق للناقل أمرين أولهما إخراج البضائع أو إتلافها أو تعطيل خطرهما دون ثمة مسؤولية عليه من جانب الشاحن الذي قصر في واجب إعلام الناقل بالطبيعة الخطرة للبضائع، والأمر الثاني حق الناقل في الرجوع على الشاحن بالتعويضات الجارية للأضرار التي تكبدها سواء تكلفة إخراج البضائع من السفينة أو إتلاف البضائع بطريقة أمّنه أو تعطيل خطورتها، كذلك تعويض الأضرار التي نجمت عن تأخير السفينة في رحلتها حيث ربما تمنع السفينة من الدخول لأحد الموانئ بسبب الطبيعة الخطرة لتلك البضائع، أما إن كان الناقل على علم بالطبيعة الخطرة للبضائع وهدد الخطر المصاحب للشحنة السفينة أو الشحنات الأخرى وكان الناقل قد اتخذ الاحتياطات اللازمة مسبقاً لدرئه إلا أن الوضع أصبح من غير الممكن تقبله دون إنزال البضائع أو إتلافها أو تعطيل خطرهما، فهنا أجازت كلا من القواعد والاتفاقية حق الناقل في التعامل مع البضائع الخطرة دون أن يكون للناقل الحق في الرجوع على الشاحن بالتعويض كون الناقل قبل من حيث الأساس نقل البضائع التي يعلم من خلال الشاحن بطبيعتها الخطرة.

أما اتفاقية روتردام 2008، فقد أجازت للناقل وبموجب المادة 15 منها رفض استلام البضائع، وتحميلها ومن ثمّ رفض تنفيذ عقد النقل على مسؤولية الشاحن، وإذا كان الناقل قد حمل البضائع بالفعل يجوز له تفرغها أو إتلافها أو إبطال أذاها أو اتخاذ أي تدبير آخر بحدود المعقول -على حد تعبير النص- ويشترط لتطبيق حكم المادة 15؛ أن تكون البضاعة المتفق على نقلها تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة، ويجب أن يكون هذا الخطر جدياً "أي فعلياً"، لا مجرد وهم أو تصورات قائمة على افتراضات أو احتمالات، وأجازت المادة ذاتها للناقل اتخاذ تلك التدابير إذا بدا للناقل أنه من المعقول أن تشكل تلك البضائع خطراً فعلياً أثناء مدة مسؤولية الناقل أي منذ استلامه للبضاعة حتى تسليمه إياها، وهنا يكون الخطر غير متوافر عند استلام البضاعة لكنه يظهر أثناء مرحلة النقل إذا تراءى للناقل ذلك على وجه معقول، وهنا ثمة احتمال أن تشكل البضائع خطراً -أي حال عدم تمام استلامها وإلى أن يقوم بتسليمها لصاحب الحق فيها- أما في الفرض السابق- أي قبل استلامها- فإن الخطر فعلي وقائم.

ويجب على الناقل الذي يريد الانتفاع بهذا السبب من أسباب الإعفاء أن يثبت أن التدابير التي اتخذها والتي أدت إلى إلحاق الضرر بالبضائع كانت بسبب خطورتها وعليه إثبات هذه الخطورة الحالية والمتوقعة بحسب الأحوال<sup>84</sup>.

وتتبع النص الورد في اتفاقية روتردام نجد أنه من حيث المضمون غاير النصوص السابقة عليه سواء قواعد لاهاي أو اتفاقية هامبورج في أمرين؛ الأول إضافة تهديد البضائع الخطرة للبيئة علاوة على الأشخاص والممتلكات للحالات التي تجيز للناقل

التدخل لمواجهة خطر البضائع الخطرة، وتلك الحالة تتعلق وتهتم بالمحافظة على البيئة أو عدم الإضرار بها، على اعتبار أن الأضرار المرتبطة بالبيئة أخذت حيزاً كبيراً من الاهتمام على المستوى الدولي، لذلك وضع واضعوا الاتفاقية نصب أعينهم حماية البيئة حال معالجتهم لمسئولية الناقل، بحيث جعلت الاتفاقية حماية البيئة من خلال التدابير المعقولة الصادرة من الناقل أو من يقوم مقامه لتجنب الإضرار بالبيئة أو مجرد محاولة تجنب الإضرار بها سبباً من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية، بهدف تحفيز الناقلين على اتخاذ هذه التدابير دون خشية من إثارة مسؤوليتهم، شريطة أن تكون تلك التدابير بحدود المعقول، وهو ما تناوله البند (ن) من الفقرة الثالثة من المادة 17 من اتفاقية روتردام.

أما الأمر الثاني ما ورد بعجز نص المادة 15 من اتفاقية روتردام حينما قرنت حق الأقل في التعامل مع البضائع إذا كانت البضائع تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح كذلك "أثناء مدة مسؤولية الناقل"، وهي إضافة محل نظر من جانبنا حيث أن النطاق الزمني لمسئولية الناقل في ضوء اتفاقية روتردام يمتد من لحظة استلام البضائع إلى أي يتم تسليمها لصاحب الحق فيها أياً ما يكن مكان الاستلام أو التسليم وبالتالي فإن النطاق الزمني لمسئولية الناقل في اتفاقية روتردام أوسع من القواعد والاتفاقيات السابقة عليها باعتبار أن الاتفاقية استهدفت تنظيم النقل سواء كان يتم بصورة كلية أو جزئية عن طريق البحر، وبالتالي وحيث أن المادة 12 من الاتفاقية حددت النطاق الزمني لمسئولية الناقل، وبالتالي فإن عجز المادة 15 تزيد من واضعي الاتفاقية في ضوء نص المادة 12.

#### خامساً- تنظيم البضائع الخطرة في سندات الشحن:-

تحتوي نماذج بوالص الشحن عادة على بند البضائع الخطرة، إما صراحة أو عن طريق شرط بالبوليصة بهدف إلى دمج قواعد لاهاي/ لاهاي فيسبي مثال ذلك Ellerman East Africa/Mauritius Service Bill حيث تناول البند C1.19 البضائع الخطرة بنصه على أن "لا يجوز تسليم أي سلع تكون أو قد تصبح خطره أو قابلة للاشتعال أو ضارة (بما في ذلك المواد النشطة من المواد الفعالة)، أو التي تكون أو قد تصبح عرضه لتلف أي ممتلكات أياً كانت، إلى شركة النقل دون موافقته الصريحة في الأمر، وبدون الحاوية أو أي غطاء آخر يتم من خلاله نقل البضائع وكذلك يتم تمييز البضائع نفسها بوضوح من الخارج للإشارة إلى طبيعة أي من هذه السلع ومن أجل الامتثال لأي قوانين أو لوائح أو متطلبات معمول بها، إذا تم تسليم أي من هذه البضائع إلى الناقل دون الحصول على موافقة خطية و/ أو وضع علامة، أو إذا رأى الناقل أن البضائع خطيرة أو قابلة للاشتعال أو ضارة أو معرضة لذلك، فله الحق في التخلص منها في أي

وقت، ويتم التخلص منها أو التخلي عنها أو إبطال مفعولها دون تعويض التاجر ودون المساس بحق الناقل في الشحن.

1- يتعهد التاجر بأن هذه البضائع معبأة بطريقة مناسبة لتحمل مخاطر النقل مع مراعاة طبيعتها وبما يتوافق مع جميع القوانين أو اللوائح التي قد تكون قابلة للتطبيق أثناء النقل.

2- سواء كان التاجر على علم بطبيعة البضائع أم لا، يجب على التاجر تعويض الناقل عن جميع المطالبات أو الخسائر أو الأضرار أو النفقات الناشئة عن نقل البضائع، وتحتوي بوالص الشحن الأخرى على فقرات مشابهة للنص الوارد في Africa/Mauritius

<sup>85</sup>Ellerman East Service Bill



## الخاتمة

## Conclusion

تناولت الدراسة موضوع مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة حيث تعرضت الدراسة لماهية البضائع الخطرة وذلك من خلال التعرض لتعريفها سواء في النظام السعودي واتفاقية بروكسيل وهامبورج وروتterdam، وأيضاً الأحكام القضائية، وتبين أنهم إجمالاً لا يقدمون قائمة بالبضائع الخطرة، واعتنقوا مبدأ عاماً قوامه أن البضائع الخطرة هي تلك تشكل خطراً، أما كل من اتفاقية Salos و MARPOL فقد أحالوا لمدونة IMDG في تعريفهم للبضائع الخطرة.

كما تناولت الدراسة لأهمية المدونة المشار إليها في تحقيق النقل البحري الآمن للبضائع الخطرة باعتبارها تشكل القانون الدولي للبضائع الخطرة، حيث تم التعرض لتصنيف البضائع الخطرة في المدونة حيث يعتبر عدم الامتثال لمتطلبات المدونة إهمالاً من الناقل أو الشاحن بحسب الأحوال.

كما تناولت الدراسة في المبحث الثاني منها للنظام القانوني للمسئولية عن نقل البضائع الخطرة، حيث تم تناول النصوص المنظمة لمسئولية الناقل البحري للبضائع الخطرة في النظام السعودي والاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وأيضاً صورة تنظيم نقل البضائع الخطرة في سندات الشحن، وصولاً لبيان كيفية التعامل مع البضائع الخطرة وبالتالي رسم أطر العلاقة ما بين الناقل والشاحن، كما تناولت الدراسة لالتزامات أطراف عقد نقل البضائع الخطرة وذلك في صورة الناقل والشاحن، فبالإضافة للالتزامات العامة التي يلتزم بها أطراف عقد النقل، ترتب خطورة البضائع المنقولة التزامات من نوع خاص على أطراف عقد النقل وذلك في صورة التزام الشاحن بتصنيف البضائع وتعبئتها ووضع العلامات التحذيرية عليها ذات العلاقة بالبضائع الخطرة، أما الناقل فعليه التزاماً بصلاحية السفينة للملاحة، وتلك الصلاحية يجب أن تتوافق مع خطورة البضائع المنقولة، وأيضاً المحافظة عليها في صور خطورتها، وأخيراً تستيفها وعزلها عن غيرها من البضائع، وتوصلت الدراسة لعدة نتائج وهي:-

1. الفصل في تحمل الناقل البحري للمسئولية عن نقل البضائع الخطرة من عدمه هو إعلامه من جانب الشاحن بالطبيعة الخطرة للبضائع المطلوب نقلها.
2. سلطة الناقل في التخلص من البضائع الخطرة حال تفاقم خطرهما لا يعني بأي حال من الأحوال إلقاءها في المياه بل يكون من خلال إنزالها في أحد الموانئ والتعامل معها حسب خطورتها -يتحمل الشاحن مصاريف إبطال خطورة البضائع- لأن القول بغير ذلك سيتعارض مع الاتفاقيات الدولية الرامية إلى منع تلوث مياه البحار والمحيطات.

3. أوجب النظام البحري السعودي الشاحن أن تكون وسيلة إعلام الناقل بخطورة البضائع وكيفية التعامل معها كتابياً وذلك بعطف نص الفقرة الثانية على الفقرة الأولى من المادة 183، وهو أمر يحسب للمنظم السعودي.
  4. تبين من خلال الدراسة أهمية مدونة IMDG وكذلك الدور الذي لعبته اتفاقية MARPOL في لأجل الزام المجتمع الدولي بالمدونة، من خلال إضافتها للمدونة بموجب الملحق الثالث.
  5. يوجد توافق كبير بين الاتفاقيات الدولية حول مسئولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة خاصة فيما يتعلق بواجب الإعلام من جانب الشاحن للناقل بالطبيعة الخطرة للبضائع.
  6. لم يحدد النظام السعودي أو الإتفاقيات الدولية لم يحددوا ماهية البضائع الخطرة فإما أن يحال إلى مدونة IMDG أو يتم تعريف البضائع الخطرة من خلال ذكر بعض الأمثلة عليها مثل البضائع القابلة للاشتعال أو الانفجار.
- توصي الدراسة بما يلي:-**
- 1- بما أن الخطر صفة ملازمة للبضائع الخطرة فلا يمكن التعامل مع هذا الخطر إلا من خلال الحظر التام لنقل البضائع الخطرة أو فرض قيود من الصعوبة بمكان تحقيقها لتلافي هذا الخطر وكلا الأمرين غير مقبول، وبمراعاة أن كل مادة يمكن أن ينتج عنها خطر وبالتالي يتعين العمل في ضوء الخطر المقبول وهو الخطر المعلوم كيفية التعامل معه وتحجيمه.
  - 2- يتعين على الهيئات الدولية المعنية بسلامة الملاحة البحرية تحديث قوائم البضائع ذات الخطر المقبول بشكل مستمر مواكبة للتطور، فإذا اعتبرنا أن مدونة IMDG هي مدونة البضائع الخطرة المقبولة فيتعين تحديثها بشكل مستمر.
  - 3- إذا كانت مدونة IMDG ترتبط بالبضائع المعبأة فإن البضائع الغير معبأة تستدعي التعامل مع خطورتها بذات المنهجية التي تم تبنيها في المدونة كون البضائع الغير معبأة لا تقل خطورة عن البضائع المعبأة.

## الهوامش

## Footnotes

<sup>1</sup> المدونة جاءت نتيجة لتوصيات مؤتمر سولاس بضرورة اعتماد مدونة دولية للبضائع الخطرة المنقولة من خلال البحر، وصدرت المدونة في عام 1965م إلا أنها لم تكن بالصفة الإلزامية التي يمكنها من تحقيق أهدافها، وفي عام 2004 تم إدراج المدونة ضمن اتفاقية سولاس واتفاقية ماربول، وبالتالي؛ أصبح لزاماً على الدول المنضمة للاتفاقيتين المذكورتين الإلتزام بأحكام المدونة.

- محمد عبد الرحمن المرزوقي، المسؤولية المدنية للناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة، دراسة مقارنة في الاتفاقيات الدولية وقانوني دولة الإمارات والمملكة المتحدة رسالة ماجستير جامعة الإمارات، مارس 2018، 32.

<sup>2</sup> يعرف قاموس أكسفورد كلمة "خطير" على أنها "محفوفة بالمخاطر أو مسببة للخطر أو تنطوي على مخاطر أو محفوف بالمخاطر أو غير آمن

[https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/american\\_english/dangerous](https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/american_english/dangerous)

<sup>3</sup> الصادر بالمرسوم ملكي رقم (م/165) وتاريخ 19/11/1441هـ.

<sup>4</sup> حيث عرف المشرع السعودي النفايات الخطرة بأنها "مخلفات تشكل ضرراً على البيئة ومكوناتها وصحة الإنسان، وتحفظ بخواص خطيرة أو معدية، مثل: السمية العالية أو القابلة للانفجار أو التفاعل، والتي ليس لها استخدام ما لم تعالج وفقاً لاشتراطات خاصة".

<sup>5</sup> بالصادر بالقانون رقم 4 لسنة 1994 والمعدل بالقانون رقم 9 لسنة 2009

<https://www.eeaa.gov.eg/Laws/55/index>

<sup>6</sup> <https://moen.gov.iq/Portals/0/%D8%A7%D9%84%D9%82%D9%88%D8%A7%D9%86%D9%8A%D9%86%20%D9%88%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%B4%D8%B1%D9%8A%D8%B9%D8%A7%D8%AA/%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%20%D8%AD%D9%85%D8%A7%D9%8A%D8%A9%20%D9%88%D8%AA%D8%AD%D8%B3%D9%8A%D9%86%20%D8%A7%D9%84%D8%A8%D9%8A%D8%A6%D8%A9.pdf>

<sup>7</sup> Jackson, "Dangerous Cargo- A Legal Overview" in Maritime Movement of Dangerous Cargoes- Public Regulations Private Liability, Papers of One Day Seminar (1981), A2

<sup>8</sup> Jackson, "Dangerous Cargo- A Legal Overview" in Maritime Movement of Dangerous Cargoes- Public Regulations Private Liability, Papers of One Day Seminar (1981), A2

<sup>9</sup> وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة دراسة مقارنة منشورات الحلبي الحقوقية، ط. 2014م ص 15.

<sup>10</sup> Grönfors, Kurt. "Summarizing a Multi-National Problem."((( )))Damage from Goods. (1978), 106.

<sup>11</sup> وليد خالد عطية، مردع سابق، ص 19.

<sup>12</sup> قريب من تفسير مجلس اللوردات البريطاني للبضائع الخطرة الواردة في المادة 6 من اتفاقية بروكسيل ورد لدى محمد عبدالرحمن المرزوقي، مرجع سابق، ص 21.

<sup>13</sup> Meltem Daniz, The Carriage of Dangerous Goods by Sea, 2008 Springer, P 48.

<sup>14</sup> Mustill, "Carriers' Liabilities and Insurance" in Grönfors (ed.) Damage from Good (1978), 76

<sup>15</sup> ففي واقعة تعلقت بإنفجار وحريق في شحنة خطيرة غير مععلن عن محتواها تتعلق بمركب كيميائي وهو إيزوبنتان وهو مركب عضوي من الهيدروكربونات

Northern Shipping Co. v. Deutsche

Seereederei (The “Kapitan Sakharov”) [2000] 2 Lloyd’s Rep. 255 <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=153016&environment=prod#LLR:2000020255>

وفي واقعة تسبب زيت الوقود في إنفجار على متن السفينة

Mediterranean Freight Services Ltd. v. BP Oil International Ltd. (The “Fiona”) [1994]

2 Lloyd’s Rep. 506 <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=149869>

وفي واقعة تعلقت بمسحوق السمك والذي كان سبباً في نشوب حريق

General Feeds Inc. v. Burnham Shipping Corp. (The “Amphion”) [1991] 2 Lloyd’s Rep. 101 <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=149856>

<sup>16</sup> تسبب السيليكون الحديدي في وفاة أحد البحارة

Bamfield v. Goole and Sheffield Transport Company [1910] 2 K.B. 94 <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7120359/>

<sup>17</sup> تسبب تآكل الجبر في تلف بضائع أخرى

Bras v. Maitland (1856) 26 L.J.Q.B 49; 6 E. & B. 470 <https://vlex.co.uk/vid/bras-and-stanes-v-806415433>

<sup>18</sup> تسببت البضائع المتفجرة في عدم الإستئجار وإحداث أضرار بالميناء الحاصل بها الواقعة

Deutsche Ost-Afrika v. Legent [1998] 2 Lloyd’s Rep. 71 IMDG Code Class 1.1 <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=149092>

<sup>19</sup> Treitel, Guenter Heinz, Francis Martin Baillie Reynolds, and Thomas Gilbert Carver. Carver on bills of lading. Vol. 16. Sweet & Maxwell, 2011. 512.

<sup>20</sup> Michell Cotts v. Steel [1916] 2 K.B. 610.

<sup>21</sup> Scrutton, T. E. "Charterparties and Bills Of Lading, by BOYD, SC, BURROWS, AS, FOXTON, D." (1996), 105.

<sup>22</sup> MINISTRY OF FOOD v. LAMPORT & HOLT LINE, LTD. [1952] 2 Lloyd's Rep. 371

<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=144120>

<sup>23</sup> أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحراً، منشأة المعارف الإسكندرية، ب.ت، ص 136-137.

<sup>24</sup> MARPOL Art. (2).2.

<sup>25</sup> MARPOL Annex III Reg. 1(1)(1.1)

<sup>26</sup> Meltem Daniz, The Carriage of Dangerous Goods by Sea, 2008 Springer, P 52.

<sup>27</sup> محمد عبدالرحمن المرزوقي، المسؤولية المدنية للناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة (دراسة مقارنة في الاتفاقيات الدولية وقانوني دولة الإمارات والمملكة المتحدة) رسالة ماجستير جامعة الإمارات، مارس 2018، ص 17.

<sup>28</sup> Meltem Daniz, The Carriage of Dangerous Goods by Sea, 2008 Springer, P 52

<sup>29</sup> Jackson, “Dangerous Cargo- A Legal Overview” in Maritime Movement of Dangerous Cargoes- Public Regulations Private Liability, Papers of One Day Seminar (1981), A6.

<sup>30</sup> تجدر الإشارة إلى أن المدونة جاءت نتيجة لتوصيات مؤتمر سولاس بضرورة اعتماد مدونة دولية للبضائع الخطرة المنقولة من خلال البحر، وصدرت المدونة في عام 1965م إلا أنها لم تكن بالصفة

الإلزامية التي يمكنها من تحقيق أهدافها، وفي عام 2004 تم إدراج المدونة ضمن اتفاقية سولاس واتفاقية ماريبول، وبالتالي؛ أصبح لزاماً على الدول المنضمة للاتفاقيتين المذكورتين الإلتزام بأحكام المدونة. محمد عبد الرحمن المرزوقي، المسؤولية المدنية للناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة، دراسة مقارنة في الاتفاقيات الدولية وقانوني دولة الإمارات والمملكة المتحدة رسالة ماجستير جامعة الإمارات، مارس 2018، ص32

<sup>31</sup> Meltem Daniz, The Carriage of Dangerous Goods by Sea, 2008 Springer, P 47.

<sup>32</sup> Meltem Daniz, The Carriage of Dangerous Goods by Sea, 2008 Springer, P 52.

<sup>33</sup> The IMDG Code 2.0.3.3.

وتنقسم إلى ستة أقسام تمثل مخاطر مختلفة وهي:-

- القسم 1.1: المواد والأشياء التي تنطوي على خطر الانفجار الشامل.
- القسم 1.2: المواد والأشياء التي بها خطر محتمل ولكنها لا تنطوي على خطر انفجار شامل.
- القسم 1.3: المواد والأشياء التي تنطوي على خطر نشوب حريق إما بخطر انفجار طفيف أو احتمالية خطر طفيف أو كليهما، ولكن ليس خطر انفجار شامل.
- القسم 1.4: المواد والأشياء التي لا تشكل خطورة كبيرة، يتكون هذا القسم من المواد التي لا تشكل سوى خطر ضئيل في حالة الاشتعال أثناء النقل.
- القسم 1.5: مواد غير حساسة للغاية ذات خطر انفجار شامل.
- القسم 1.6: مواد غير حساسة للغاية ولا تنطوي على خطر انفجار شامل.

<sup>34</sup> IMDG Code 2.2.

<sup>35</sup> وتشتمل على:

- 1-2- الغازات القابلة للاشتعال: Flammable gases الغاز القابل للاشتعال هو الغاز الذي له نطاق احتراق مع الهواء عند درجة 20 س وضغط جوي معياري 10.3 كيلو باسكال كالهيدروجين، البروبان، مثال : أول أكسيد الكربون، هيدروجين، وأكسجين.
- 2-2- غازات غير قابلة للاشتعال وغير سامة non-flammable gases ، non-poisonous gases هي الغازات المعبأة في وعاء عند ضغط يبلغ 200 كيلو باسكال أو أكثر عند 20 س وتشمل: الغازات المضغوطة، المسيلة، المذابة والمسيلة المبردة، وقد تؤدي إلى انفجار الحاويات، كثنائي أكسيد الكربون والنترجين.
- 3-2- الغازات السامة: poisonous gases تعرف بأنها سامة أو أكالة لإنسان لدرجة تشكل خطراً على الصحة ومن أمثلة الغازات السامة غاز سيانيد الهيدروجين وغاز الفوسجين.

<sup>36</sup> IMDG Code 2.3.

<sup>37</sup> وتنقسم إلى ثلاثة فئات كالتالي:-

- 1-3- السوائل ذات نقطة الاشتعال منخفضة (أقل من -18 درجة مئوية مثل الأسيتون)
  - 2-3- السوائل ذات نقطة الاشتعال متوسطة (أعلى من -18 درجة مئوية وحتى ما قبل 23 درجة مئوية)
  - 3-3- السوائل ذات نقطة الاشتعال العالية (23 درجة مئوية وما فوق حتى 61 درجة مئوية)
- <sup>38</sup> تنقسم إلى ثلاث أنواع على النحو التالي:-

- أ- المواد الصلبة القابلة للاشتعال: Flammable solids هي المواد الصلبة التي تكون في ظل الظروف العادية للنقل وتكون قابلة للإحتراق بسهولة أو التي يمكن أن تسبب الحريق أو أن تساعد في إشعاله بالاحتكاك، والمواد الذاتية التفاعل التي يمكن أن تحدث تفاعلاً طارداً للحرارة بشدة والمتفجرات الصلبة المنزوعة الحساسية التي يمكن أن تنفجر ما لم تخفف بقدر كاف.
- ب- المواد المعرضة للإحتراق التلقائي: Substances liable to spontaneous combustion هي المواد التي قد ترتفع درجة حرارتها تلقائياً في ظروف النقل العادية أو لدى تلامسها مع الهواء، وبالتالي قد تشتعل.

ج- المواد التي عند تلامسها مع الماء تنبعث منها مواد قابلة للاشتعال Substances which emit flammable gases: 'with water'، التي تطلق غازات قابلة للاشتعال بكميات خطيرة إذا تفاعلت مع الماء.

<sup>39</sup> <https://learnchemistry12.com/2019/10/4-flammable-solids.html>

<sup>40</sup> وتنقسم بحد ذاتها إلى نوعين:-

ا- المواد المؤكسدة: Oxidizing substances (agents) هي مادة غير قابلة بحد ذاتها للاحتراق، ولكنها قد تسبب أو تسهم عن طريق إطلاق الأوكسجين عموماً، في احتراق مادة أخرى.  
ب- البروكسيدات العضوية organic peroxides هي مواد سريعة الاشتعال.

<sup>41</sup> <https://chemistrysources.com/%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%88%D8%A7%D8%AF%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A4%D9%83%D8%B3%D8%AF%D8%A9/>

<sup>42</sup> ا- المواد السامة: Toxic substances هي مواد يمكن أن تسبب الوفاة أو إصابة حادة أو أضرار بصحة الإنسان في حالة ابتلاعها أو استنشاقها أو تلامسها مع الجلد.

ب- المواد المعدية: Infectious substances هي مواد يعرف عنها أو يتوقع على نحو معقول أنها تحتوي على كائنات ممرضة وهي كائنات دقيقة (البكتيريا الفيروسات الطفيليات، الفطريات)، يمكن أن تسبب أمراض للبشر أو الحيوانات.

<sup>43</sup> <https://learnchemistry12.com/2019/11/class6-imd-g-classification.html>

<sup>44</sup> وتنقسم إلى:-

المواد التي يمكن أن تشكل خطراً على الصحة في حالة استنشاقها.

المواد التي تنطلق منها أبخرة قابلة للاشتعال.

المواد المنقولة أو المعروض نقلها في درجات حرارة مرتفعة (السوائل والمواد الصلبة).  
المواد الخطرة بيئياً.

المواد أو السلع الأخرى التي تشكل خطراً خلال النقل (مثل: حقيبة الإسعاف الأولية للمركبات)

Mustill, "Carriers' Liabilities and Insurance" in Grönfors (ed.) *Damage from Good* (1978), 69-75

<sup>45</sup> Williams, Peter John. "The Implications of the ISM Code for the Transport of Packaged Dangerous Goods by Sea." In International Symposium on the Transport of Dangerous Goods by Sea and Inland Waterways, pp. 117-122.

<sup>46</sup> نبيل الفيشاني، مسئولية الناقل البحري للبضائع وفقاً للقانونيين اليمني والمصري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الحقوق جامعة القاهرة 2016م، ص 225.

<sup>47</sup> David L Maloof & James P Krauzlis, "Shipper's Potential Liabilities in Transit" [1980] 5 Mar. Law 175

<sup>48</sup> Tetley, W. "Marine Cargo Claims, 3rd." (1988), 546.

<sup>49</sup> Meltem Daniz, *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, 2008 Springer, P 97.

<sup>50</sup> IMDG Code, Chapter 5.2

<sup>51</sup> 3-1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:

(a) Make the ship seaworthy.

(b) Properly man, equip and supply the ship.

(c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

- <sup>52</sup> Ahmad Hassan Kassem, The Legal Aspects of Seaworthiness: Current Law and Developments (Ph.D. Thesis), University of Wales, UK 2006, p. 19  
<https://discovery.ucl.ac.uk/6988/1/6988.pdf>.
- <sup>53</sup> سعدية بن دومة، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، رسالة ماجستير، جامعة وهران الجزائر 2013م، ص، 10.
- شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسئوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دولياً عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2012م، ص 27-28.
- <sup>54</sup> نبيل الفيشاني، مرجع سابق، ص 45.
- <sup>55</sup> Carver, Thomas Gilbert, and Raoul P. Colinvaux.((( })))Carver's carriage by sea. Vol. 1. Stevens & Sons, 1982 , 114.
- <sup>56</sup>Carver, Thomas Gilbert, and Raoul P. Colinvaux OP.CIT, 114.
- <sup>(57)</sup> Northen Shipping Co. V. Deutsche Seereederei G . M . B H and others The Kapitän Sakharov . 2000
- وليد خالد عطية، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية، جامعة البصرة العراق، العدد الأول، السنة الخامسة، ص 285.
- <sup>(58)</sup> وليد خالد عطية مرجع سابق، ص 296.
- <sup>59</sup>Edgcomb, John D. "The Trojan Horse Sets Sail: Carrier Defenses against Hazmat Cargoes."((( })))USF Mar. LJ((( })))13 (2000): 31.
- <sup>60</sup> علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية ط. 1992م، ص 496.
- <sup>61</sup> وليد خالد عطية، مرجع سابق، ط. 2014م ص 96-97
- <sup>62</sup> محمود مختار بربري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة 1999م، ص 342.
- <sup>63</sup> وليد خالد عطية، مرجع سابق، ص 101
- <sup>64</sup> MINISTRY OF FOOD v. LAMPORT & HOLT LINE, LTD. [1952] 2 Lloyd's Rep. 371 <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=144120>
- <sup>65</sup> عمار فيصل، المسؤولية المدنية للناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، ص 316.
- <sup>66</sup> <https://www.gasco.com.sa/ar/Products/LiquidGas/Pages/default.aspx>
- <sup>67</sup> علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص 495.
- <sup>68</sup> يعني شرط Free in/Free out F.I.O حيث يعني Free in الشاحن يكون مسؤولاً عن شحن البضائع على السفينة، أما شرط Free out فيعني أن المرسل إليه يكون مسؤولاً عن تفريغ البضائع من السفينة، وفي المجمع يشير الشرك إلى عدم مسؤولية الناقل عن الشحن والتفريغ.
- <sup>69</sup> Tetley, W. "Marine Cargo Claims, 3rd." (1988).545.
- <sup>70</sup> Old Colony Ins. V. S.S. Southern Star, 280 F.Supp.189, 1967 A.M.C. 1641.
- <sup>71</sup> ثروت علي عبد الرحيم، شرح القانون البحري السعودي، مكتبة الرشد ناشرون، الرياض، الطبعة الأولى ط. 2015م ص 177.
- <sup>72</sup> حكم محكمة النقض المصرية في 28 مايو 1968 لسنة 19 ص 1018.
- حكم محكمة النقض المصرية في 19 مايو 1970 لسنة 21 ص 843.
- يعقوب يوسف صرخوة، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، القسم الأول، مجلة الحقوق الكويت، المجلد الثامن العدد الثاني، ص 95.
- <sup>73</sup> أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون تاريخ نشر، ص 167.
- يعقوب يوسف صرخوة، مرجع سابق، ص 95.

<sup>74</sup> محمد بهجت عبدالله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية ط. 1992م، ص 178-179.

<sup>75</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية- الإسكندرية ط. 2010م، ص 319-320.

<sup>76</sup> تنص الفقرة الثانية من المادة 183 من النظام البحري على أن "إذا كانت البضاعة خطرة أو قابلة للاشتعال أو الانفجار وجب على الشاحن أن يبلغ الناقل بذلك، وأن يضع بياناً على البضاعة للتحذير من خطورتها، وبياناً بكيفية الوقاية منها".

<sup>77</sup> تقع الاتفاقية في سبع أجزاء تضم 34 مادة 26 منها تتعلق بالأحكام الموضوعية، وأكبر عدد من النصوص يحويه الجزء الثاني المتعلق بمسؤولية الناقل، حيث يضم المواد من الرابعة حتى الحادية عشرة، أما المواد من السابعة والعشرين حتى الرابعة والثلاثين فهي تتعلق بالأحكام الختامية، كالتحفظات والإيداع وبدء النفاذ والانسحاب من الاتفاقيات الأخرى وغيرها من الأمور الإجرائية الخاصة بالمعاهدة.

<sup>78</sup> تعتبر هذه الاتفاقية أحدث اتفاقية دولية للنقل البحري، ومن الطبيعي أنها لم تدخل حيز النفاذ حتى كتابة هذه الدراسة، وتم فتح باب الانضمام إلى عضوية هذه الاتفاقية يوم 2009/9/23م، في مدينة روتردام الهولندية، ووقعت في سجل الحضور إحدى وعشرون دولة وتلك الدول تتمتع بنصيب 25% من إجمالي حجم التجارة الدولية المنقولة بحراً، وجدير بالإشارة أن النصاب القانوني لدخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ هو تصديق عشرين دولة على الأقل عليها، وبطبيعة الحال فإن التوقيع الذي سجله الحاضرون في سجل الحضور لا يعتبر تصديقاً أو قبولاً أو انضماماً إلى عضوية الاتفاقية، ولم تصادق عليها سوى خمس دول وهي إسبانيا وجمهورية الكونغو وتوغو وجمهورية الكاميرون وكان آخرها جمهورية بنين حيث صادقت على الاتفاقية 2019/11/7م.

[https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam\\_rules/status](https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status)

<sup>79</sup> تنص الفقرة الثانية من 68 من اللائحة التنفيذية للمعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 وتعديلاتها والمعروفة باسم سولاس على أنه " يجب على الناقل أن يزود الربان أو ممثله بالمعلومات المناسبة عن البضاعة وذلك قبل وقت كاف من التحميل للتمكن من اتخاذ التدابير الاحتياطية التي تدعو إليها الضرورة لتستيف البضاعة بشكل مناسب ونقلها بأمان. ويجب تأكيد هذه المعلومات بالمستندات وبوثائق الشحن المناسبة قبل تحميل البضاعة على متن السفينة".

منشورة على موقع الهيئة العامة للنقل السعودية <https://tga.gov.sa/Regulations/Read/3511>

<sup>80</sup> الفقرة الثانية من 68 من اللائحة التنفيذية للمعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

<sup>81</sup> تنص الفقرة الثالثة من 68 من اللائحة التنفيذية للمعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 وتعديلاتها سولاس على أنه " يجب أن تزود كل سفينة تنقل بضائع خطرة معبأة بقائمة خاصة تحدد، وفقاً للتصنيف المبين في المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة، البضائع الخطرة الموجودة على متن السفينة وموقعها. ويجوز استخدام خطة تستيف مفصلة، تحدد رتبة وموقع جميع البضائع الخطرة الموجودة على متن السفينة، عوضاً عن تلك القائمة الخاصة. ويجب أن توفر نسخة من هذه الوثائق قبل المغادرة".

<sup>82</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية- الإسكندرية ط. 2010م، ص 319-320.

<sup>83</sup> أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص 136-137.

<sup>84</sup> وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب - لبنان بيروت، ط. 2011م، ص 136

<sup>85</sup> Meltem Daniz, The Carriage of Dangerous Goods by Sea, 2008 Springer, P 44.



## المصادر

## References

**First: Books and Research**

- i. Hosny, Ahmed Mahmoud, Comments for Hamburg Convention on the Carriage of Goods by Sea, Alexandria.
- ii. Awad, Ali Jamal Aldeen, 1992, Alnakl Albahary Elebdaee, Dar alnahda Alarabia, Cairo.
- iii. Fisal, Ammar, masolyet alnakel albahary alnasheaa an nakl albadaye alkhatara, aljerian Journal for maritime law and transportation
- iv. Carver, Thomas Gilbert, and Raoul P. Colinvaux, 1982, Carver's carriage by sea. Vol. 1. Stevens & Sons.
- v. Edgcomb, John D. 2000, "The Trojan Horse Sets Sail: Carrier Defenses against Hazmat Cargoes." USF Mar. LJ 13 : 31.
- vi. Grönfors, Kurt. 1978, "Summarizing a Multi-National Problem." Damage from Goods.
- vii. Jackson, D. C. 1982, Dangerous Cargo: a Legal Overview. IML.
- viii. Kassem, Ahmad Hussam. 2006, "The legal aspects of seaworthiness: current law and development." PhD diss., Swansea University.
- ix. Maloof, David L., and James P. Krauzlis. 1980, "Shipper's Potential Liabilities in Transit." Mar. Law. 5 : 175.
- x. Barery, Mahmoud Mhktar, 1999, Commerchal Maritime Law, Dar alnahda Alarabia, cairo.
- xi. Daniz, Meltem, 2008, The Carriage of Dangerous Goods by Sea, Springer.
- xii. Elmarzoki, Mohamed Abdelrahman, 2018, The Liability of the Maritime Carrier when Transporting Dangerous Goods: A Comparative Study of International Convention, the laws of the United Arab Emirates, and the United Kingdom, master theses, United arab Emirates University.
- xiii. Taha, Mostafa Kamal, 2010, Maritime Law, Alwafaa Lehal puvlishing, AIX.
- xiv. Mustill, Sir Michael J. 1978, Carriers Liabilities and Insurance. Scandinavian University Books.
- xv. Alfshany, Nabil, 2016, masolyet alnakel albahary, master theses, cairo University.
- xvi. bin doma, Sadeya, , 2013, masolyet alnakel albahary fe doa qwaeed reotram, master theses, wahran University.
- xvii. Schön, G. 1978, "Fifth International Symposium on the Transport of Dangerous Goods by Sea and Inland Waterways." In((( )))International Symposium on the Transport of Dangerous Goods by Sea and Inland Waterways, Hamburg, 1978.((( )))Physikalisch Technische Bundesanstalt.
- xviii. Scrutton, T. E., 1996, "Charterparties and Bills Of Lading, by BOYD, SC, BURROWS, AS, FOXTON, D."

- xix. Ghannam, Shreef, 2012, iltzamat alshahen wmsolyato fe qwaeed retrdam 2008, dar aljameaa aljadeda, Alexandria.
- xx. Tetley, W. 1988, "Marine Cargo Claims, 3rd."
- xxi. Treitel, Guenter Heinz, 2011, Francis Martin Baillie Reynolds, and Thomas Gilbert Carver.((( )))Carver on bills of lading. Vol. 16. Sweet & Maxwell.
- xxii. Hatoom, Wajdi, 2011, maritime transportation, Moassat Alkitab Alhadeeth, Lenbanon.
- xxiii. Atia, Waleed Khaled, 2014, masolyet alnakel albahary, alhalaby publications.
- xxiv. Williams, Peter John. "The Implications of the ISM Code for the Transport of Packaged Dangerous Goods by Sea." In((( )))International Symposium on the Transport of Dangerous Goods by Sea and Inland Waterways, pp. 117-122.

### **Second: Laws, Regulations and Decisions**

- i. Northern Shipping Co. v. Deutsche Seereederei (The "Kapitan Sakharov") [2000] 2 Lloyd's Rep. 255
- ii. General Feeds Inc. v. Burnham Shipping Corp. (The "Amphion") [1991] 2 Lloyd's Rep. 101
- iii. Bamfield v. Goole and Sheffield Transport Company [1910] 2 K.B. 94
- iv. Deutsche Ost-Afrika v. Legent [1998] 2 Lloyd's Rep. 71 IMDG Code Class 1.1
- v. Michell Cotts v. Steel [1916] 2 K.B. 610.
- vi. MARPOL Art.
- vii. IMDG Code
- viii. Ministry Of Food V. Lamport & Holt Line, Ltd. [1952] 2 Lloyd's Rep. 371
- ix. Old Colony Ins. V. S.S. Southern Star, 280 F.Supp.189, 1967 A.M.C. 1641
- x. Ministry of Food V. Lamport & Holt Line, Ltd. [1952] 2 Lloyd's Rep. 371
- xi. Mediterranean Freight Services Ltd. v. BP Oil International Ltd.(The"Fiona")1994

### **Third: Websites**

- i. <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=153016&environment=prod#LLR:200002025>
- ii. <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=149869>
- iii. <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=149856>
- iv. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7120359/>
- v. <https://vlex.co.uk/vid/brass-and-stanes-v-806415433>
- vi. <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=149092>
- vii. [https://www.iclr.co.uk/document/1911000714/casereport\\_35881/html](https://www.iclr.co.uk/document/1911000714/casereport_35881/html)
- viii. <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=144120>
- ix. [https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam\\_rules/status](https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status)
- x. <https://tga.gov.sa/Regulations/Read/3511>
- xi. <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=144120>
- xii. <https://casetext.com/case/old-colony-insurance-company-v-ss-southern-star>