

النظام القانوني لعملية النقل البحري للبضائع الخطرة

Le Régime juridique pour le Transport Maritime des marchandises Dangereuses

أ. زروالي سهام

أستاذ مساعد قسم أ

كلية الحقوق و العلوم السياسية - جامعة حسبية بن بوعلی الشلف -

zerouali_siham@yahoo.fr

ملخص:

يعتبر النقل البحري عصب الحياة الاقتصادية و أساس حركة تداول السلع و البضائع المختلفة، لما يحققه من مزايا للأفراد و المؤسسات تتماشى مع تطورات الحياة، إلا أنه في الأونة الأخيرة إزدادت عملية نقل البضائع الخطرة و ارتفع معدل تداولها عبر الموانئ بسبب التطور التكنولوجي الحاصل في شتى المجالات، و بقدر الحاجة إلى هذا النوع من البضائع الخطرة في عصر التطور بقدر ما تحمله من مخاطر بسبب خواصها المؤذية للإنسان و البيئة على السواء إذا ما تم تداولها بشكل خاطئ، لذى إهتمت جل القوانين الدولية بهذا النوع من البضائع من خلال إصدار نظام قانوني خاص بتنظيم أحكام عملية النقل البحري للبضائع الخطرة، و المسؤوليات المترتبة عنها.

الكلمات المفتاحية:

البضائع الخطرة، الحروقات، النقل البحري، قوانين النقل، الاتفاقيات الدولية، النظام القانوني.

Résumé

Le transport maritime est l'épine dorsale de la vie économique et la base du commerce des produits de base et les différents mouvements de marchandises, aux réalisations des avantages des individus et des institutions conformément à l'évolution de la vie, mais il a récemment augmenté le transport des processus de marchandises dangereuses et la vitesse de circulation est passé à travers les ports en raison du développement technologique se déroulant dans divers domaines et pour autant que la nécessité de ce type de marchandises dangereuses dans l'ère du développement autant qu'il comporte des risques en raison de leurs caractéristiques néfastes pour l'homme et l'environnement aussi bien s'ils étaient négociés mal, celui qui était intéressé par la plupart des lois internationales dans ce type de produits Par la promulgation d'un régime juridique pour la réglementation des dispositions du transport maritime des marchandises dangereuses et de leurs responsabilités.

Mots-clés:

Marchandises Dangereuses, Le Transport Maritime, Les Lois de Transport, Les Conventions Internationales , Le Régime juridique.

مقدمة:

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع بمختلف أنواعها من أهم عقود التجارة الدولية و ذلك لارتباطه بالأنشطة الاقتصادية و التجارية للأفراد و المؤسسات¹، كما أن أغلب المبادلات التجارية تتم عن طريقه وعلى هذا الأساس زاد الاهتمام به على الصعيدين الدولي والداخلي في محاولة لتوحيد الأحكام المتعلقة به، إلا أنه خلال السنوات الأخيرة إزدادت عمليات النقل البحري للبضائع الخطرة و الضارة بمختلف أنواعها و إرتفع معدل تداولها عبر الموانئ و السبب الأساسي في هذا الارتفاع يرجع إلى التوسع في مجال الصناعات الكيماوية من جهة و التطور التكنولوجي من جهة ثانية، و هو ما ترتب عنه زيادة في أعداد السفن الناقلة لهذه النوعية من البضائع عبر مختلف الأساطيل الكبرى التي تجوب البحار العالم.

و نظرا لخطورة هذه البضائع و ما ينجم عنها من أضرار تلحق بالإنسان و الكائنات الحية الأخرى إضافة إلى الممتلكات و البيئة، فقد إهتمت العديد من الدول بتحديد النظام القانوني الذي تقوم عليه عملية النقل البحري لهذه النوعية من البضائع، و ذلك من خلال تشريعاتها الوطنية، إلا أن هذه القوانين و الأنظمة تباينت في إيطارها و مضمونها من دولة إلى أخرى، و تفاديا لهذه الإشكالات صدر عن المشرع الدولي مجموعة الاتفاقيات و النصوص الدولية الموحدة للنظام القانوني العام لعملية النقل البحري للبضائع الخطرة أهم المسؤوليات المترتبة عنها. و بما أن البضائع الخطرة تعتبر سلاح ذو حدين من وجهة نظر المجتمع الدولي و ذلك لتساوي سلبياتها مع إيجابياتها، فمن جهة هي المحرك الأساسي للصناعات المتطورة و من جهة ثانية تعتبر المهديد الأكبر و الأخطر للبيئة و الإنسان على حد السواء، و نظرا لأهمية هذا الموضوع الواسع و المتشعب رأينا أن نسلط الضوء في هذا البحث على مجموعة من الإشكاليات تمثلت أساسا في كيف نظم المشرع الدولي عملية النقل البحري للبضائع الخطرة ؟ أو بمعنى أدق ما هي معالم أهم النصوص القانونية المنظمة للنقل البحري للبضائع الخطرة على المستوى الدولي ؟ و الإجابة على هذه التساؤلات تظهر من خلال المحاور الآتية:

المحور الأول: ماهية البضائع الخطرة

إن تعريف البضائع الخطرة في مجال النقل عموما و النقل البحري بصفة خاصة، يعد من المواضيع المثيرة للجدل و الاختلاف ما بين القوانين الداخلية و الاتفاقيات الدولية، و ذلك نظرا لغموض مفهومها من جهة، و صعوبة حصر أنواعها من جهة ثانية.

أولا: الغموض في تحديد معنى البضائع الخطرة

إن مسألة الغموض في تحديد معنى أو مفهوم البضائع الخطرة يرجع إلى إختلاف القوانين الداخلية و كذا الاتفاقيات الدولية في إعطاء تعريف شامل جامع لهذه النوعية من البضائع، حتى أن البعض من هذه التشريعات لم

تعرف أساسا البضائع الخطرة و إنما إكتفت بتعداد أنواعها فقط، و سنحاول في هذه النقطة التطرق لأهم التعريفات الواردة في بعض القوانين و الاتفاقيات الدولية في هذه المسألة.

أ- تعريف البضائع الخطرة في القوانين الداخلية

من بين التشريعات الداخلية التي عرفت البضائع الخطر نذكر مايلي:

1- القانون الجزائري:

لقد عرف المشرع الجزائري المواد أو البضائع الخطرة بأنها " كل منتج و بضاعة يعرضان للخطر، أو يسببان أضرارا أو يضران بصحة السكان و البيئة و يتلفان الممتلكات و المنشآت القاعدية"²

2- القانون المغربي:

عرفت المادة " 02 " من القانون رقم 30-05 الخاص بنقل البضائع الخطرة، المواد الخطرة بأنها " المواد أو الأشياء أو الأجسام، التي يمكن أن تلحق بطبيعتها ضررا بالأشخاص أو الممتلكات أو البيئة"³.

3- القانون المصري:

عرف التشريع المصري المواد الخطرة في القانون رقم "04" لسنة 1994، حيث أن المادة " 1/18 " نصت على أن " المواد ذات الخواص التي من شأنها الإضرار بصحة الإنسان، أو تؤثر تأثيرا ضارا على البيئة وذلك في حالة التداول غير الآمن لها وغير المطابق لإجراءات صحيفة بيانات الأمان الخاصة بكل مادة من تلك المواد، ومن أمثلتها الأسمدة الكيماوية، مبيدات الآفات الزراعية بأنواعها المختلفة حشري، فطري، حشائش وأيضا المواد الكيماوية التي تستخدم في المنشآت الصناعية مثل المواد المشعة، المواد القابلة للانفجار أو السامة والمواد المسببة للتآكل وغيرها.

4- القانون البلجيكي:

لم ينص القانون البلجيكي على تعريف المواد الخطرة، غير أنه سمح بالاعتقاد على أنها تلك المحصاة في تقنين IMDG " القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة "، و قد جاء في حكم لمحكمة Anvers التجارية، الصادر في 2007/01/05 بأنه: " لا تعتبر البضائع خطرة في القانون البلجيكي، إلا إذا كانت واردة في قوائم IMDG"⁴

ب- تعريف البضائع الخطرة في الاتفاقيات الدولية

بالرجوع إلى أهم الاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري للبضائع الخطرة بمختلف أنواعها نجد أنها اختلفت في تحديد المفهوم العام للبضائع الخطرة و الضارة، و ذلك على النحو التالي:

1- اتفاقية المسؤولية المدنية " اتفاقية الحروقات"⁵ لسنة 1969

إهتمت اتفاقية 1969 بنوع واحد فقط من المواد الخطرة و هي المحروقات، بحيث عرفت بها بموجب مادتها الأولى فقرة 05 على أنها " كافة المحروقات الثقيلة خاصة البترول الخام، زيت الوقود و زيت الديزل الثقيل و زيت التشحيم، زيت الحوت سواء كانت منقولة كبضاعة أو كوقود في عنابر ماكناتها"⁶.

2- اتفاقية ماربول⁷ 1973

لم تعرف الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن المواد الخطرة و الضارة و إنما تضمنت قائمة من هذه المواد في كل من المرفق الأول و الثاني التابع لها.

3- اتفاقية المواد الخطرة 2010

إن اتفاقية HNS 1996 المعدلة ببروتوكول 2010، لم تعطي تعريفا واضحا للمواد الخطرة SNPD و إنما أحالت إلى قائمة من هذه المواد و الواردة في نصوص قانونية مختلفة⁸ مثل الملحق الأول و الثاني للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ماربول لسنة 1973، التقنين الدولي للبضائع الخطرة IMDG، الباب رقم 17 من المدونة الدولية لبناء و تجهيز السفن الناقلة للكيميائيات الخطرة السائبة لسنة 1983، كما تشترط الاتفاقية أن تكون هذه المواد الخطرة لا تتعدى درجة وميضها⁹ 60%.

و هكذا يتضح أن مسألة الغموض في تحديد مفهوم البضائع الخطرة، ترجع إلى غياب تعريف موحد و دقيق لهذه النوعية من البضائع، إلا أنه بصفة عامة يمكن أن تعرف بأنها: أي مادة صلبة أو سائلة أو غازية قد تؤذي الانسان أو الاحياء الاخرى أو البيئة، كما يمكن أن تكون هذه المواد الخطرة عبارة عن مادة مشعة، أو سريعة الاشتعال، أو متفجرة، أو سامة، أو آكالة، أو مؤكسدة، أو خانقة، أو ممرضة.

ثانيا: أصناف البضائع الخطرة:

إن تحديد و ضبط قائمة شاملة جامعة للأصناف المختلفة للبضائع الخطرة يعد من أهم الإشكالات التي واجهت المشرع الدولي في مجال وضع نظام قانوني موحد لعملية نقل هذه النوعية من البضائع، و ذلك نظرا لكثرتها و عدم القدرة على ضبطها خاصة و أن التقنين الدولي للبضائع الخطرة و المعروف باسم "CODE IMDG" — الذي سنتطرق له في المحور الثاني من هذا البحث - قد تضمن أكثر من 1000 مادة خطرة، و فيما يلي

سنتناول أهم الأنواع المتعارف عليها لهذه البضائع في مجال النقل الدولي

أ- الأصناف العامة للبضائع الخطرة حسب منظمة الأمم المتحدة

صدر عن منظمة الأمم المتحدة كتاباً يتضمن عمل لجنة من الخبراء تمثل في توصيات حول نقل هذه المواد الخطرة، بحيث تهدف هذه التوصيات إلى تشكيل قاعدة وبرنامج يسمح بتنظيم مختلف أنواع النقل والسيطرة عليها وتطويرها، و قد جاء في هذه التوصيات أهم الأصناف و الرتب العامة للبضائع الخطرة و التي حددتها فيما يلي:

1- المواد المتفجرة:

تعرف المادة المتفجرة بأنها أي " مادة صلبة أو سائلة أو قابلة بذاتها عن طريق تفاعل كيميائي أن تنتج غاز بدرجة حرارة وضغط وبسرعة قادرة على أن تحدث دماراً بالوسط المحيط"¹⁰

2- الغازات:

الغازات هي شكل من أشكال المادة، حيث تتميز بخاصية الانتقال من مكان إلى آخر، كما تشمل هذه الرتبة على: الغازات المضغوطة، الغازات المسيلة أو المذابة تحت الضغط، إضافة إلى الغازات السامة¹¹.

3- المواد سريعة الإشتعال:

وهي المواد التي لها درجة وميض أقل من 60 درجة مئوية، حيث تكون قادرة على إحداث حريق عن طريق الإحتكاك أو إمتصاص الرطوبة، كما يمكنها أن تتفاعل كيميائياً وبشكل تلقائي، الأمر الذي يتسبب في حدوث إحتراق¹².

4- المواد الصلبة سريعة الإشتعال:

يضم هذا النوع المواد الصلبة التي تشتعل بسهولة و قابلة للإحتراق بسرعة مثل المغنيزيوم، المواد الصلبة التي تشتعل تلقائياً مثل كيلات الألومنيوم، و المواد الصلبة التي تصدر غازات سريعة الإشتعال عندما تمس الماء أو تتفاعل بعنف مع الماء مثل صوديوم كالسيوم¹³.

5- المواد المؤكسدة: و هي مادة غير قابلة بذاتها للإحتراق، ولكنها ربما تتسبب أو تساهم بحدوث حريق لمادة أخرى عن طريق إنتاج أكسجين¹⁴.

6- المواد السامة: هي المادة التي تحدث أثراً عكسياً على الصحة وذلك بالتسبب بجروح أو مرض أو وفاة، ويتم وسم هذه المواد عادةً بمجموعة وعظمتين متقاطعتين¹⁵.

7- المواد المشعة: هي عبارة عن مواد تحتوي على أنويه أو مزيج من أنويه مشعة، إما لوحدها أو متحدة كيميائياً مع عناصر أخرى¹⁶.

8- المواد الآكلة: هي المواد التي تسبب بفعالها الكيميائي ضرراً بالغا للأنسجة الحية التي تلمسها، أو قد تسبب في حالة تسربها ضرراً بالغا أو حتى تدمير للبضائع الأخرى المنقولة أو لمركبات النقل، من أمثلة هذه المواد الآكلة ماء النار¹⁷.

9- المواد ذات مخاطر متنوعة: يشمل هذا النوع المواد الخطرة التي لم يتم إدراجها تحت أي صنف أو رتبة مما سبق ذكره، و ذلك بسبب أن خصائصها متغيرة ولا يتم التعرف عليها إلا من خلال الخبرة العملية، أو أنها مادة جديدة لم يتم التعرف عليها إلا حديثاً.

ب- الأصناف الخاصة للبضائع الخطرة:

تجدر الإشارة إلى أن توصيات نقل البضائع الخطرة الصادرة عن منظمة الأمم المتحدة قد أدرجت في الرتبة التاسعة المواد التي تشكل خطراً على البيئة البحرية بصفة خاصة، ونصت على هذه المواد بأنها " كل المواد السائلة أو الصلبة الملوثة للبيئة المائية، إضافة إلى النفايات الخطرة"، لذلك إرتأينا أن ندرجها في نوع خاص بها نظراً لما لها من أهمية في مجال النقل البحري، خاصة و أن المشرع الدولي إهتم بها بشكل خاص بحيث أورد لكل نوع منها قواعد قانونية خاصة بما سواها في مجال نقلها أو التعامل بها إضافة إلى المسؤوليات المترتبة عنها، و من بين هذه البضائع:

1- المحروقات:

وهي عبارة عن مزيج من مواد تسمى هيدروكربونات، هذه الأخيرة كما يدل عليها إسمها تتكون من ذرات الكربون والهيدروجين وكل واحدة من الهيدروكربونات تتكون من عدد مختلف من ذرات الكربون والهيدروجين، وبالتالي من جزيئات ذات حجم وتركيب مختلفين تحدد حالتها الفيزيائية، بمعنى إما تكون صلبة، سائلة أو غازية، فالهيدروكربونات التي تحتوي على أربعة ذرات كربون هي عموماً غازات والتي تحتوي من تسعة عشر ذرة هي سوائل، وأكثر من ذلك تكون مواد صلبة كما تحتوي المحروقات بالإضافة إلى الهيدروكربونات على بعض الشوائب، كالكبريت والأكسجين والنيروجين والماء والأملاح، وكذلك بعض المعادن مثل الحديد والصدويوم¹⁸

2- المواد النووية:

يعرف الإشعاع النووي بأنه طاقة متحركة في صورة موجات كهرومغناطيسية، أو جسيمات تتحرك بسرعة عالية جداً، و لها القدرة على تغيير الحالة الطبيعية لذرات الأجسام فتحولها إلى ذرات مشحونة بشحنة كهربائية¹⁹، كما يعرف أيضاً بأنه تلك الطاقة الكتحركة الصادرة عن النواة في حالة عدم إستقرار، حيث لها القدرة على إختراق الأجسام التي تعترض سبيلها، فتحدث خلل في مكوناتها الطبيعية، فتختل بها العمليات البيولوجية و الكيميائية، نتيجة إختراق الإشعاع النووي لهذه الأجسام²⁰

3- النفايات الخطرة:

هي مواد أو أشياء يتم التخلص منها أو يراد التخلص منها أو يطلب التخلص منها، حيث تشكل تهديدات للإنسان و البيئة على حد السواء، و يرجع معيار التفرقة ما بين النفايات الخطرة و النفايات العادية إلى المشرعين و يتم ذلك عادة بالإستناد إلى مجموعة من الخصائص التي تجعل من تلك النفايات خطرة²¹ من بين هذه الخصائص السمية، القابلية للإشتعال، الانفجار، القابلية للتأكل، العدوى، شدة التفاعل²².

المحور الثاني: الضوابط القانونية لعملية النقل البحري للبضائع الخطرة

على الرغم من أن التشريعات المنظمة لأحكام نقل البضائع الخطرة موجودة و معروفة منذ القدم، و لها تاريخ طويل في تنظيم هذا النوع من البضائع، إلا أنه بسبب قلة البضائع الخطرة سابقا جعل نطاق هذه التشريعات محدودا، و هذا حتى القرن التاسع عشر وتزامنا مع التطور التكنولوجي الحاصل في شتى المجالات أدى إلى اتساع نطاق البضائع الخطرة و تنوع أصنافها، مما استلزم الأمر أن يتخذ طابع دولي لتنظيم عملية النقل البحري لها، سواء من حيث شروط نقلها أو المسؤوليات المترتبة عنها.

أولا: الضوابط القانونية الخاصة بشروط النقل

لقد إهتم المشرع الدولي بتحديد الضوابط القانونية لتنظيم عملية نقل البضائع الخطرة عبر البحار، من خلال إصدار مجموعة من الاتفاقيات و النصوص الدولية المهتمة بنقل هذه النوعية من البضائع و تحديد كيفية النقل الآمن لها، و من أهم الاتفاقيات الدولية التي حددت الشروط و ضوابط نقل البضائع الخطرة نذكر:

1- الاتفاقية الخاصة بسلامة الأرواح البشرية بالبحر²³ Solas:

تعرف هذه الاتفاقية باسم " الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحر " SOLAS، و لهذه الاتفاقية أهمية كبيرة في حماية السفن التجارية، أول نسخة منها كانت سنة 1914، بعد غرق سفينة Titanic²⁴، و تعتبر هذه الاتفاقية أول الضوابط القانونية المنظمة لنقل البضائع الخطرة عبر البحار، حيث قضت بأن البضائع التي بسبب طبيعتها و خواصها 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، إلا أنها لم تدخل حيز النفاذ بسبب قلة الدول المنظمة إليها، و هو ما أدى إلى تعديلها لمرات عديدة²⁵ من أهمها تعديل سنة 1948 الذي أضاف فصلا كاملا خاص بنقل البضائع الخطرة و قد دخل هذا لتعديل حيز النفاذ في 1958²⁶، ثم تعديل 1960²⁷ بحيث تم فيه اقتراح صيغة قانونية تغطي المسائل المتعلقة بالبضائع الخطرة كافة، سواء من حيث نقلها أو شحنها و كيفية رصها على سطح السفينة و في الأماكن المخصصة لها و قد دخلت اتفاقية Solas لسنة 1960 حيز التنفيذ في 26 جوان سنة 1965، أما آخر تعديل لهذه الاتفاقية فقد كان في 1974²⁸، حيث نص الفصل السابع منها على 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 مع العلم أن هذا التعديل قد دخلت حيز النفاذ في 25 ماي 1980²⁹.

2- التقنين الدولي البحري للبضائع الخطرة Code IMDG

كانت البوادر الأولى لنشأة هذا التقنين من خلال مؤتمر اتفاقية سلامة الأرواح البشرية في البحر لسنة 1960 حيث كان من بين أهم التوصيات التي خرج بها هذا المؤتمر ضرورة تبني قانون دولي موحد ينظم عملية النقل البحري للبضائع الخطرة، و استجابة لهذه التعليمات فإن لجنة السلامة البحرية³⁰ MSC التابعة للمنظمة

البحرية الدولية³¹ عملت على تطوير هذه الفكرة حتى سنة 1965 حيث خرجت إلى النور وثيقة جديدة خاصة بالنقل البحري للبضائع الخطرة و التي تعرف باسم " التقنين الدولي البحري للبضائع الخطرة"³² تضمن هذا التقنين قائمة تشمل أكثر من 1000 مادة خطرة، كما وضع خصائص و تعريف البضاعة الخطرة و تحديد الاجراءات و الشروط التفصيلية الخاصة بعملية نقلها، و كيفية رصها و عزلها و كذا الدرجة التي يجب أن تكون فيها البضاعة الخطرة عن البضائع الأخرى العادية عند نقلها بواسطة السفن، إضافة إلى تحديده للمعلومات الخاصة بالإجراءات الواجبة الإلتباع أثناء شحن و تفريغ هذه البضائع³³.

3- القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة السائبة: IMSBC:

يعتبر هذا القانون بمثابة التشريع الأساسي المنظم لعمليات الشحن بالجملة للبضائع الخطرة السائبة، و يتكون من جزئين:

- الجزء الأول: يحتوي على مجموعة من القواعد الإلزامية التطبيق على جميع السفن الحاملة للبضائع الخطرة السائبة، و ذلك حسب ما تم تحديده في اتفاقية سولاس.
- الجزء الثاني: هو عبارة عن توصيات فقط.

4- التوصيات الصادرة عن منظمة الأمم المتحدة:

أعدت هذه التوصيات من قبل لجنة الخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة التابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة سنة 1956، و قد جرى تعديل لهذه التوصيات و تحديثها بصورة منتظمة في الدورات اللاحقة التي عقدتها لجنة الخبراء و ذلك لمواكبة التطورات التكنولوجية، كما اعتمدت لجنة الأمم المتحدة في دورتها التاسعة عشر المنعقدة بتاريخ 10/12/1996 صيغة أولى للائحة التنظيمية النموذجية لنقل البضائع الخطرة و كان الهدف من ذلك هو تيسير إدراج هذه اللائحة مباشرة في جميع اللوائح الوطنية و الدولية، و بالتالي تعزيز التنسيق و تسهيل التحديث المنتظم لجميع الصكوك القانونية المعنية بذلك³⁴.

5- اتفاقية MARPOL " 1973 - 1978 ":

هذه الاتفاقية الخاصة بمنع التلوث البحري الناتج عن السفن تم تبنيها سنة 1973 من قبل الجمعية العامة للمنظمة البحرية العالمية، و التي إهتمت بتنظيم التلوث الحاصل من النفط و المواد الكيماوية، و المواد الضارة التي تكون على هيئة رزم أو نفايات³⁵، كما تضمنت ملحقا يعد مكملا لها حثت فيه الحكومات المصادقة عليها على ضرورة إصدار تعليمات تفصيلية حول رص و وضع العلامات التحذيرية على البضائع الخطرة، كما عدلت هذه الاتفاقية بمقتضى بروتوكول 1978 .

6- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982:

إبرمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في 10 ديسمبر 1982 بجامايكا و دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994، بحيث تعتبر هذه الاتفاقية بمثابة دستور للمحيطات و دليل للمجتمع الدولي للحفاظ على

قدرة المحيطات لخدمة الاحتياجات الكثيرة والمتنوعة للمجتمع، وضعت هذه الاتفاقية لتفادي الآثار الضارة للأنشطة البشرية على البيئة البحرية و من بينها التلوث الناجم عن المواد الخطرة، و في هذا المجال عملت على وضع نظام قانوني متكامل لعملية النقل البحري لهذه المواد³⁶.

7- النظام المنسق عالميا لتصنيف المواد الكيميائية و سُمها

يهدف هذا النظام إلى وضع قواعد موحدة و منسقة عالميا لمعالجة مسائل تصنيف المواد الكيميائية و سُمها، و إعداد صفائح بيانات السلامة المتعلقة بها، و قد أعد هذا النظام من قبل مؤتمر الأمم المتحدة الخاص بالبيئة و التنمية المنعقد سنة 1992، كما ساهم في إنجازه كلا من³⁷:

- منظمة العمل الدولية.
- منظمة التعاون و التنمية في الميدان الإقتصادي.
- لجنة الخبراء الفرعية التابعة للمجلس الإقتصادي و الإجتماعي لمنظمة الأمم المتحدة.

ثانيا: الضوابط القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة

من أهم الأضرار الناشئة عن النقل البحري للبضائع الخطرة مسألة التلوث، الذي يعتبر أخطر و أشد صور المساس بالبيئة البحرية و الأكثر تأثيرا عليها، و هو الأمر الذي أدى إلى ضرورة تدخل المشرع الدولي و وضع نظام قانوني يحدد أهم الأليات و الضوابط القانونية لحماية البيئة البحرية من أضرار التلوث الناجم عن نقل هذه النوعية من البضائع، و هذا ما سنحاول توضيحه في هذه الجزئية خاصة في مسألة المسؤولية المدنية المترتبة عن التلوث بالبضائع الخطرة.

أ- في مجال الأنواع العامة للبضائع الخطرة

كان هناك شعور قانوني في مجال المسؤولية المدنية عن أضرار النقل البحري للبضائع الخطرة، حيث كانت كافة الجهود الدولية منصبة في مجال المسؤولية المدنية عن أضرار المحروقات أو المواد النووية، دون باقي المواد الكيميائية الأخرى و قد إستمر هذا الوضع إلى غاية 1996 حيث صدر عن المنظمة البحرية الدولية اتفاقية جديدة خاصة بالرتب التسع للبضائع الخطرة.

1- اتفاقية المواد الخطرة لسنة 1996

و تعرف بالاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية و التعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل البضائع الخطرة و الضارة عن طريق البحر HNS أبرمت سنة 1996 في لندن، إلا أنها لم تدخل حيز النفاذ بسبب قلة الدول المصادقة عليها و هو ما جعل المنظمة البحرية الدولية تعيد النظر فيها، بحيث تم تعديلها بمقتضى بروتوكول 2010.

2- إتفاقية المواد الخطرة لسنة 2010

ليست باتفاقية جديدة مستقلة و إنما دجت إتفاقية 1996 مع بروتوكول 2010 و ظهرت إتفاقية جديدة سميت باتفاقية المواد الخطرة لسنة 2010، حيث خصصت هذه الإتفاقية لمعالجة الأحكام الخاصة بالمسؤولية و التعويض عن الأضرار الوخيمة الناتجة عن النقل البحري للبضائع الخطرة³⁸.

ب- في مجال الأنواع الخاصة بالبضائع الخطرة

تبنى المشرع الدولي العديد من المعاهدات و الإتفاقيات الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار نقل البضائع الخطرة الخاصة، و ذلك إستجابة لحالات الطوارئ البيئية ذات الأهمية الدولية مثل البقع النفطية الواسعة النطاق التي تسربت نتيجة الحوادث البحرية، و كذا الحوادث الواقعة في المرافق النووية، إضافة إلى حالات نقل و طمر النفايات الخطرة و التخلص منها عبر الحدود.

➤ في مجال المحروقات:

1- إتفاقية المسؤولية المدنية 1969 و بروتوكولها لسنة 1992:

تعتبر حادثة الناقل³⁹ Torrey Cayon الواقعة بالسواحل الإنجليزية السبب الرئيسي في إنشاء نظام قانوني خاص بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، ففي أعقاب هذه الحادثة و تحت ضغط و إلهام من الحكومتين الإنجليزية و الفرنسية دعت المنظمة الدولية الإستشارية للملاحة البحرية عقد مؤتمر دولي في بروكسل سنة 1969، الذي أثمر عن المعاهدة الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت⁴⁰، و التي تهدف إلى ضمان تعويض عادل للمتضررين من التلوث الناجم عن المحروقات، دخلت هذه الإتفاقية حيز النفاذ في 19 جوان 1975.

عدلت هذه الإتفاقية من خلال بروتوكول لندن في عام 1984، إلا أن هذا الأخير لم يدخل حيز النفاذ، ثم عدلت مرة ثانية من خلال البروتوكول المبرم في 20 نوفمبر 1992 بلندن و الذي دخل حيز النفاذ في 30 ماي 1996⁴¹.

2- إتفاقية الصندوق 1971 و بروتوكول 1992:

على الرغم من أن إتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 تعتبر خطوة جيدة في مجال الحماية من أضرار نقل المحروقات، إلا أنها لم تعطي تعويضا كافيا للمضرورين مما أدى إلى إنشاء إتفاقية مكملتها و هي الإتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء صندوق للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت " إتفاقية الصندوق لسنة 1971⁴² "، و التي دخلت حيز النفاذ في 16 أكتوبر 1978، و عدلت بمقتضى بروتوكول 1992.

3- قانون التلوث الأمريكي:

على الرغم من أن الولايات المتحدة الأمريكية لعبت دورا رئيسيا في إخراج إتفاقيتي 1969 و 1971 إلى الوجود إلا أنها أدارت ظهرها للجماعة البحرية و إختارت أن تسلك طريقا خاصا بها، و الذي جاء كرد فعل

عن حادث الناقة Valdez Exxon⁴³ الواقع سنة 1989 و الذي ألحق أضرارا جسيمة بالبيئة البحرية لأمريكا الشمالية، و تحت ضغط من الرأي العام تخلت الولايات المتحدة عن الاتفاقيات السابقة الذكر، و أصدر الكونغرس الأمريكي تشريعا جديدا شديد القسوة تمثل في قانون التلوث بالزيت في 03 أوت 1990⁴⁴ و الذي يعرف إصطلاحا ب OPA

4- اتفاقية الوقود لسنة 2001

تم اعتماد الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بزيوت وقود السفن، في عام 2001، و يتمثل الغرض منها في ضمان دفع تعويض كاف و سريع و فعال للمتضررين من بقاء النفط الذي يتم نقله بوصفه وقودا في خزانات السفن، و تنطبق هذه الاتفاقية على الضرر الحاصل في أراضي الطرف المتعاقد بما في ذلك البحار الإقليمية و المناطق الاقتصادية الخالصة⁴⁵

➤ في مجال النفايات الخطرة:

1- اتفاقية بازل لسنة 1989:

كللت الجهود الدولية المبذولة في مجال نقل النفايات الخطرة و حماية البيئة من أضرارها باعتماد إتفاقية بازل لسنة 1989 في إطار برنامج الأمم المتحدة للبيئة، الشيء الذي فتح المجال لوضع أسس وقواعد قانونية متخصصة في حماية البيئة من النفايات الخطرة⁴⁷، و تعتبر اتفاقية بازل أول اتفاق يهدف إلى تنظيم مستوى عالمي في مجال مراقبة حركة النفايات الخطرة و نقلها، بل هي واحدة من أهم الخطوات التي اتخذت في العصر الحديث تجاه التنظيم الدولي لحركة النفايات الخطرة والتحكم فيها عبر الحدود⁴⁸.

2- بروتوكول اتفاقية بازل لسنة 1999:

تم اعتماد بروتوكول بازل بشأن المسؤولية و التعويض عن الضرر الناجم عن نقل النفايات الخطرة و التخلص منها عبر الحدود، في 1999 و ذلك بوصفه بروتوكولا ملحقا باتفاقية بازل لعام 1989 بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة و التخلص منها عبر الحدود، و يضع هذا البروتوكول نظاما شاملا لتحميل المسؤولية في حالة وقوع حادث يخص هذه النفايات، و اتخاذ تدابير ملائمة للتعويض الفوري عن الضرر الناجم عن نقل تلك النفايات الخطرة عبر الحدود⁴⁹.

➤ في مجال المواد النووية:

تم وضع أسس نظام قانوني شامل للمسؤولية المدنية فيما يتعلق بالمرافق و المنشآت النووية من خلال الاتفاقيات التالية:

1- اتفاقية باريس 1960

تعرف بالاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية من قبل الغير في ميدان الطاقة النووية، تم إبرامها برعاية منظمة التعاون و التنمية في الميدان الاقتصادي في 29 جوان 1960، و يتمثل الغرض الأساسي من هذه الاتفاقية في ضمان

دفع تعويض كافي و عادل للأشخاص المتضررين من الحوادث النووية، و قد دخلت حيز النفاذ في 01 أبريل 1968⁵⁰، تم تكميل أحكام هذه الاتفاقية بمقتضى اتفاقية بروكسل التكميلية 1963.

2- اتفاقية بروكسل 1962

أبرمت اتفاقية بروكسل في 25 ماي 1962 من قبل 17 دولة من كل أنحاء العالم⁵¹، حيث قررت هذه الاتفاقية نظاما قانونيا للمسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن أنشطة إستخدامات الطاقة النووية في تسير السفن في البيئة البحرية.

3- اتفاقية فيينا 1963

و هي الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، أبرمت تحت رعاية الوكالة الدولية للطاقة النووية في 21 ماي 1963 و دخلت حيز النفاذ في 12 نوفمبر 1977، تضمنت أحكام متعلقة بالحماية المالية من الضرر الناجم عن استخدام الطاقة النووية في الأغراض السلمية، كما نصت على أن مشغل المنشأة النووية مسؤول مسؤولية مطلقة عن الضرر الحاصل نتيجة لحادث نووي⁵².

4- البروتوكول المشترك بين اتفاقية باريس و فيينا 1988

تم سنة 1988 إعتقاد بروتوكول مشترك بين إتفاقية باريس و اتفاقية فيينا بعنوان " البروتوكول المشترك المتعلق بتطبيق اتفاقية فيينا و باريس"، بحيث تم التنسيق بمقتضى هذا البروتوكول بين معظم سمات و خصائص كلا من الاتفاقيتين السابقتين، و الربط بينهما في إطار نظام موحد لتوسيع نطاق المسؤولية في مجال الأضرار النووية⁵³.

5- الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية:

تم إعتقاد هذه الاتفاقية في 1971 و التي تهدف إلى حل المصاعب و النزاعات التي تنشأ عن التطبيق المتوازي لبعض الاتفاقيات الأخرى التي تتطرق إلى مسؤولية الناقل عن الأضرار النووية، فأبي شخص يكون مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن وقوع حادث نووي بمقتضى اتفاقيات أخرى، يكون معفى من المسؤولية إذا كان مشغل السفينة النووية مسؤولا عن تلك الأضرار بمقتضى اتفاقية باريس أو فيينا.

خاتمة

في ختام هذا الموضوع نستنتج أنه على الرغم من تعدد أنواع البضائع الخطرة و صعوبة حصرها من جهة و الغموض في تحديد مفهومها من جهة ثانية خاصة و أنه هناك العديد من المواد و البضائع ذات الصفات و الخصائص الخطرة لكنها غير مدرجة ضمن قوائم المواد الخطرة، إلا أن النظام القانوني المحدد للأحكام المتعلقة بعملية النقل البحري لهذه المواد و البضائع و أهم المسؤوليات المترتبة عنها قد سعى بقدر الإمكان لتفادي وقوع أي حوادث أو كوارث تصيب الأشخاص أو الممتلكات أو تضرر بالبيئة البحرية، و ذلك لضمان الوصول للنقل الآمن لهذه النوعية من البضائع.

و في هذا المجال فقد سار المشرع الجزائري على نفس نهج المشرع الدولي حيث نص بمقتضى المادة 801 فقرة 01 من القانون البحري الجزائري⁵⁴ على أن " نقل البضائع الخطرة بحرا يخضع للقواعد البحرية الدولية المحددة في هذا المجال، كما أصدر مجموعة من المراسيم المختصة في هذا المجال نذكر منها على سبيل المثال المرسوم التنفيذي رقم 79-90 المنظم لنقل البضائع الخطرة و الذي ألغي بموجب المرسوم رقم 03-452⁵⁵، إضافة إلى المرسوم رقم 08-327⁵⁶ الذي تضمن إلزام ربانة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطرة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر.

أما في مجال الأنواع الخاصة للبضائع الخطرة فقد إنظمت الجزائر إلى كلا من اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات لسنة 1969 و بروتوكول 1992 المعدل لها، إضافة إلى اتفاقية بازل 1989 الخاصة بالتحكم في النفايات الخطرة و التخلص منها عبر الحدود و البروتوكول المعدل لها و صدر بموجب هذه الاتفاقية القانون 01-19 المتعلق بتسيير النفايات الخطرة و مراقبتها و إزالتها.

قائمة المراجع:

أولاً: المراجع باللغة العربية

أ- الكتب:

- 1- د/ جلال وفاء مُجدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2001.
 - 2- د/ مُجّد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2000.
 - 3- د/ عبد السلام منصور الشوي، الحماية الدولية من النفايات، دار النهضة العربية، مصر، 2011.
 - 4- د/ هدى حامد قشقوش، التلوث بالإشعاع النووي في نطاق القانون الجنائي، دار النهضة العربية، مصر، 1997.
 - 5- د/ وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة _ دراسة مقارنة _ منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت لبنان، 2015.
 - 6- د/سمير مُجّد فاضل، المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن إستخدام الطاقة النووية في وقت السلم، عالم الكتاب، الطبعة الأولى 1976، القاهرة.
 - 7- د/عمر رتيب مُجّد عبد الحاف، اتفاقية بازل ودورها في حماية البيئة من التلوث بالنفايات الخطرة، دار النهضة العربية القاهرة، مصر، 2007
- ب- المجالات:

1- الرائد عبد الله أحمد العمري، ضوابط نقل البضائع الخطرة عبر البحار، مجلة الأمن و الحياة، العدد 225، صفر 1422.

2- د/ نادر مُجد إبراهيم، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث وقود السفن الزيتي 2001، مجلة الحقوق للبحوث القانونية و الاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني، 2002، دار الجامعة الجديدة للنشر.

3- د/ وائل أبو طه، الضرر النووي، المفهوم و شروط التحقق، دراسة مقارنة بين الاتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية و القانونية، المجلد 13 العدد 02، ديسمبر 2016.

ت- الرسائل الجامعية

1- د/ صفية علاوي، ظاهرة التلوث البيئي في الجزائر و آليات الحد منها، دراسة حالة قطاع المحروقات بشركة سونطراك حاسي الرمل، رسالة دكتوراه، علوم إقتصادية، جامعة عمار ثليجي الأغواط، كلية العلوم الإقتصادية و التجارية و علوم التسيير، 2014.

2- د/ بواط مُجد، حماية البيئة من النفايات الخطرة في ضوء أحكام القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه في القانون العام، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2016.

3- د/ علي سعيدان، الحماية القانونية للبيئة من التلوث بالمواد الخطرة في التشريع الجزائري، رسالة دكتوراه في القانون العام، جامعة الجزائر يوسف بن خدة، 2007.

4- د/ معلم يوسف، المسؤولية الدولية بدون ضرر، حالة الضرر البيئي، رسالة دكتوراه في القانون العام، تخصص القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة منتوري قسنطينة، بدون سنة.

5- مونية كرواط، المسؤولية المدنية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، تخصص قانون البيئة و العمران، جامعة الجزائر 01، كلية الحقوق، 2015، 2016.

ث- المواثيق و اللوائح الدولية:

1- اللائحة التنظيمية النموذجية " توصيات نقل البضائع الخطرة "، الصادرة عن الأمم المتحدة، الطبعة المنقحة السابعة عشر، نيويورك و جنيف، 2011.

2- تعليمات النقل الآمن للمواد المشعة، المملكة العربية السعودية، الطبعة الأولى، 2002.

3- النظام المنسق عالميا لتصنيف المواد الكيميائية و سمها، الطبعة المنقحة الرابعة، منظمة الأمم المتحدة، 2011.

4- البند 5-9 من جدول الأعمال المؤقت لمؤتمر الاطراف في اتفاقية منظمة الصحة العالمية الإطارية بشأن مكافحة التبغ، الدورة الرابعة، الأوروغواي، 15-20 نوفمبر 2010.

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية

- 1- Antoine HUIBAN , La convention HNS , une atomisation du droit aux fins d'une meilleure indemnisation des dommages liés au transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses, Annuaire de Droit Maritime et Océanique (DMO), TOME XXXII – 2014.
- 2- Droit Maritime Français (DMF) , N 689 , FEV , 2008.
- 3- R. Colinvaux , Carvers Carriage by sea thirteenth Edition , London Stevens 1982.
- 4- CHANG Lu , Comparative study of liability arising from the carriage of Dangerous Goods between Chinese and English law , 2009.

ثالثاً: مواقع الأنترنت

- 1- <http://www.wikipedia.org>
- 2- <http://www.imo.org>
- 3- www.uscg.mil/imo/MSC
- 4- <http://www.unece.org/trans/danger.htm>
- 5- <http://www.imo.org>

- 1- د/ جلال وفاء مُجْدِين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2001، ص 01.
- 2- المادة "02" من المرسوم التنفيذي رقم 03-452 المؤرخ في 07 شوال 1424 هجري الموافق ل 01 ديسمبر 2003 الذي يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، جريدة رسمية عدد 75 لسنة 2003.
- 3- ظهير شريف رقم 37-11-1 صادر في 29 جمادى الثانية 1432 الموافق ل 02 يونيو 2011، الخاص بتنفيذ القانون رقم 05-30 المتعلق بنقل البضائع الخطرة عبر الطرق، جريدة رسمية للمملكة المغربية عدد 5956 لسنة 2011.
- 4- Droit Maritime Français (DMF) , N 689 , FEV , 2008 , P 123.
- 5- دخلت معاهدة بروكسل لسنة 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات حيز النفاذ بتاريخ 19 جوان 1975، و قد صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 72-17 المؤرخ في 25 ربيع الثاني 1392 الموافق ل 07 جوان 1972، ج ر رقم 53 لسنة 1972.
- 6- التعريف نقلاً عن د/ مُجْد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 05.
- 7- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن، و يطلق عليها إسم اتفاقية ماربول أبرمت سنة 1973.
- 8- Antoine HUIBAN , La convention HNS , une atomisation du droit aux fins d'une meilleure indemnisation des dommages liés au transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses, Annuaire de Droit Maritime et Océanique (DMO), TOME XXXII – 2014 , P 200.
- 9- تعرف درجة أو نقطة الوميض لسائل سريع الاشتعال بأنها أدنى درجة الحرارة يمكن أن يشكل عندها مزيج مع الهواء قابل للاشتعال. وعند درجة الحرارة هذه يمكن إيقاف اشتعال البخار عند إزالة مصدر الإشعال. نقطة الاشتعال، تعرف بأنها درجة الحرارة التي يستمر فيها البخار بالاحتراق بعد إشعاله. لا يتعلق أي من هذه المعايير بدرجات حرارة مصدر الإشعال أو السائل المحترق، التي تكون أعلى من ذلك بكثير. تستخدم نقطة الوميض كثيراً كسمة توصيف للوقود السائل، ولكنها تستخدم أيضاً لوصف السوائل التي لا تستخدم بغرض الوقود.
- 10- اللائحة التنظيمية النموذجية " توصيات نقل البضائع الخطرة "، الصادرة عن الأمم المتحدة، الطبعة المنقحة السابعة عشر، نيويورك و جنيف، 2011، ص 57، 58.

11- أنظر موقع: <http://www.wikipedia.org>

- 12 - اللائحة التنظيمية النموذجية، مرجع سابق، ص 70.
- 13 - الراحل عبد الله أحمد العمري، ضوابط نقل البضائع الخطرة عبر البحار، مجلة الأمن و الحياة، العدد 225، صفر 1422، ص 58.
- 14 - المرجع نفسه، ص 59.
- 15 - أنظر في تعريف المواد السامة موقع: <https://ar.wikipedia.org>.
- 16 - لمزيد من المعلومات حول المواد المشعة و خصائصها، أنظر كلا من:
- اللائحة التنظيمية النموذجية، مرجع سابق، ص 129، و ما يليها.
 - تعليمات النقل الآمن للمواد المشعة، المملكة العربية السعودية، الطبعة الأولى، 2002، ص 52.
- 17 - أنظر كلا من:
- اللائحة التنظيمية النموذجية، المرجع السابق، ص 159 و ما يليها.
 - الراحل عبد الله أحمد العمري، مرجع سابق، ص 60، 61.
- 18 - د/ صفية علاوي، ظاهرة التلوث البيئي في الجزائر و آليات الحد منها، دراسة حالة قطاع المحروقات بشركة سونطراك حاسي الرمل، رسالة دكتوراه، علوم إقتصادية، جامعة عمار تليجي الأغواط، كلية العلوم الإقتصادية و التجارية و علوم التسيير، 2014، ص 71.
- 19 - د/ بواط محمد، حماية البيئة من النفايات الخطرة في ضوء أحكام القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه في القانون العام، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2016، ص 26.
- 20 - د/ عبد السلام منصور الشويبي، الحماية الدولية من النفايات، دار النهضة العربية، مصر، 2011، ص 03.
- 21 - د/ هدى حامد قشقوش، التلوث بالإشعاع النووي في نطاق القانون الجنائي، دار النهضة العربية، مصر، 1997، ص 16.
- 22 - د/ علي سعيدان، الحماية القانونية للبيئة من التلوث بالمواد الخطرة في التشريع الجزائري، رسالة دكتوراه في القانون العام، جامعة الجزائر يوسف بن خدة، 2007، ص 26.
- 23 - تعرف هذه الاتفاقية باسم " الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحر " Safety of Life at Sea SOLAS، و لهذه الاتفاقية أهمية كبيرة في حماية السفن التجارية، أول نسخة منها كانت سنة 1914، بعد غرق سفينة Titanic.
- 24 - <https://ar.wikipedia.org> -
- 25 - د/ وليد خالد عطية، مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة - دراسة مقارنة - منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت لبنان، 2015، ص 22.
- 26 - R. Colinvanx , Carvers Carriage by sea thirteenth Edition , London Stevens 1982 , P 1116.
- 27 - د/ خالد وليد عطية، مرجع سابق، ص 23.
- 28 - صادقت الجزائر على اتفاقية solas لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرمة في لندن في أول نوفمبر 1974 و بروتوكولها التطبيقي المؤرخ في 17 فبراير 1978 بموجب المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27 غشت 1983، ج.ر عدد 36 لسنة 1983.
- 29 - أنظر: <http://www.imo.org>.
- 30 - 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
- 31 - تعرف المنظمة البحرية الدولية IMO: بأنها منظمة دولية تأسست سنة 1948 تحت إسم المنظمة البحرية الدولية الاستشارية، و يقع مقرها في لندن، الهيئة العليا في هذه المنظمة هي جمعية ال IMO ، التي تتبنى القرارات و التوصيات التي تعدها الهيئات المساعدة، و تقوم بانتخاب المجلس الذي

- يعتبر كهيئة حاکمة بين اجتماعات الجمعية، و يعمل على تنسيق أنشطة الهيئات المساعدة و التي تشمل " لجنة السلامة الملاحية " و " لجنة حماية البيئة البحرية " و التي تقود العمل الرئيسي المتعلق بالكيمياء. أنظر: <http://www.wikipedia.org>.
- 32 - د/ خالد وليد عطية، مرجع سابق، ص 25.
- 33 - أنظر الموقع الإلكتروني الخاص بالمنظمة البحرية الدولية: <http://www.imo.org>
- 34 - راجع كلا من:
- ✓ اللائحة التنظيمية النموذجية، المرجع السابق، ص 01.
- ✓ موقع: <http://www.unece.org/trans/danger.htm>
- 35- CHANG Lu , Comparative study of liability arising from the carriage of Dangerous Goods between Chinese and English law , 2009 , P 31.
- 36 - أنظر موقع: <https://ar.wikipedia.org>
- 37 - لمعلومات أكثر حول هذا النظام أنظر: النظام المنسق عالميا لتصنيف المواد الكيميائية و سمها، الطبعة المنقحة الرابعة، منظمة الأمم المتحدة، 2011، ص iii .
- 38 - د/ خالد وليد عطية، المرجع السابق، ص 29
- 39 - هو حادث شهير وقع في 18 مارس 1967 لناقلة بترول لبرية كانت محملة ب 110000 طن من الزيت الخام الكويتي، جنحت بالقرب من السواحل الإنجليزية مما أدى إلى تسرب الزيت من أحواضها محدثة بقعة كثيفة إمتدت بفعل الرياح إلة مسافات شاسعة - د/ محمد سيد أحمد الفقي، مرجع سابق، ص 03.
- 40 - صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب الأمر رقم 72-17 المؤرخ في 25 ربيع الثاني 1392 الموافق ل 07 جوان 1972 ج.ر رقم 53، الصادرة بتاريخ 04 جويلية 1972.
- 41 - د/معلم يوسف، المسؤولية الدولية بدون ضرر، حالة الضرر البيئي، رسالة دكتوراه في القانون العام، تخصص القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة منتوري قسنطينة، بدون سنة، ص 320.
- 42 - صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب الأمر رقم 74-55 المؤرخ في 21 ربيع الثاني 1394 الموافق ل 13 ماي 1974 ج.ر رقم 45، الصادرة بتاريخ 13 ماي 1974 .
- 43 - وقع هذا الحادث في 23 مارس 1989 في مضيق الأمير وليام بالأسكا، مما أدى إلى تسرب 38000 طن من البترول في مياه المحيط و تلوث أكثر من 1000 ميل من ساحل ألاسكا.
- 44 - مونية كرواط، المسؤولية المدنية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، تخصص قانون البيئة و العمران، جامعة الجزائر 01، كلية الحقوق، 2015، 2016، ص 04.
- 45 - د/ نادر محمد إبراهيم، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث وقود السفن الزيتي 2001، مجلة الحقوق للبحوث القانونية و الاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني، 2002، دار الجامعة الجديدة للنشر، ص 49.
- 46 - إنظمت الجزائر إلى اتفاقية بازل بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 98-158 المؤرخ في 16 ماي 1998، ج ر رقم 32 لسنة 1998.
- 47 - د/ بواط محمد، مرجع سابق، ص 111.
- 48 - عمر رتيب محمد عبد الحاف، اتفاقية بازل ودورها في حماية البيئة من التلوث بالنفايات الخطرة، دار النهضة العربية القاهرة، مصر، 2007، ص 06.
- 49 - المرسوم الرئاسي رقم 06-170 المؤرخ في 24 ربيع الثاني 1427 الموافق ل 22 ماي 2006 المتضمن التصديق على تعديل اتفاقية بازل بشأن التحكم في النفايات الخطرة و التخلص منها عبر الحدود، ج ر رقم 35 لسنة 2006.
- 50 - د/ وائل أبو طه، الضرر النووي، المفهوم و شروط التحقق، دراسة مقارنة بين الاتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية و القانونية، المجلد 13 العدد 02، ديسمبر 2016، ص 95.
- 51 - سمير محمد فاضل، المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن إستخدام الطاقة النووية في وقت السلم، عالم الكتاب، الطبعة الأولى 1976، القاهرة،

- ص 346.
- ⁵² - المرجع نفسه، ص 98.
- ⁵³ - البند 5-9 من جدول الأعمال المؤقت لمؤتمر الاطراف في اتفاقية منظمة الصحة العالمية الإطارية بشأن مكافحة التبغ، الدورة الرابعة، الأوروغواي، 15-20 نوفمبر 2010، ص 7.
- ⁵⁴ - الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 الموافق ل 29 شوال 1396 المتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، ج ر رقم 47 لسنة 1998.
- ⁵⁵ - المرسوم التنفيذي رقم 03-452 المؤرخ في 07 شوال 1424 الموافق ل 01 ديسمبر 2003 المحدد لشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، ج ر رقم 75 لسنة 2003.
- ⁵⁶ - المرسوم التنفيذي رقم 08-327 المؤرخ في 02 شوال 1429 الموافق ل 21 أكتوبر 2008 المتضمن إلزام ربانة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطرة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر، ج ر رقم 61 لسنة 2008.