المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية

اسم المقال: الإطار القانوني للمسؤولية المدنية الناجمة عن تداول البضائع الخطرة في ميناء العقبة: دراسة تحليلية في الاتفاقيات الدولية والقانون الأردني

اسم الكاتب: د. ضرار حسين الدبوبي، د. خالد عبد الواجد المعايطة

رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/library/8187

تاريخ الاسترداد: 2025/06/08 03:02 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على
info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية جامعة مؤتة ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

Legal Framework for Liability resulting from Handling the Hazardous Goods in the Port of Aqaba: Critical Analysis of International Conventions and Jordanian Law

Dr. Derar Hussein Al-Daboubi [(1),*] **Dr. Khalid Abdelwajed Al-Ma'aita** [(2)]

1. Faculty of Business and Law\ The British University in Dubai\ United Arab Emirates
2. Former Director of Aqaba Company for Ports Operations & Management(almaaith_1962@yahoo.com) \ Jordan

Received: 18/7/2022
Revised: 7/10/2022
Accepted: 23/10/2022
Published: 30/12/2022

*Corresponding author:
derar.aldaboubi@buid.ac.ae

DOI:
https://doi.org/10.35682/jjlps.v14i4.356

©All Rights Resaved for Mutah University, Karak, Jordan

All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means: electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior written permission of the publisher.

Abstract

The present study addresses the legal framework of the liability of the competent entities authorized to handle hazardous goods with the maritime carrier in the Port of Aqaba. This study's importance lies in need for adequate regulation of the liability of these entities within the framework of all relevant international conventions and national legislation, including the Jordanian legislation represented by the Jordanian Maritime Commercial Law of 1978. International conventions and national legislations have addressed the regulation of the liability of the maritime carrier for the carriage of dangerous goods merely between the shipper and the consignee. Therefore, the study recommended that the relevant international conventions and the Jordanian Maritime Commercial Law should adopt legal texts defining the legal basis of the liability of these entities and determining the scope and time frame of such liability. This is to protect the interest of both the competent entities and the parties affected by the risks and damages caused by these goods.

Keywords: Hazardous Goods, Liability of Maritime Carrier, Entities Authorized to Receive Hazardous Goods, Aqaba Port, International Conventions.

الإطار القانوني للمسؤولية المدنية الناجمة عن تداول البضائع الخطرة في ميناء العقبة: دراسة تحليلية في الاتفاقيات الدولية والقانون الأردني

د ضرار حسين الدبوبي [1] *، د خالد عبد الواجد المعايطة [2]

1. كلية الأعمال والقانون/ الجامعة البريطانية في دبي (DUBI)/ الإمارات العربية المتحدة
2. المدير السابق شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ (almaaith_1962@yahoo.com)/ الأردن

تاريخ الاستلام: 2022/7/18
تاريخ المراجعة: 2022/10/7م
موافقة النشر:2022/10/23م
تاريخ النشر: 2022/12/30م

الباحث المراسل:
derar.aldaboubi@buid.ac.ae

©حقوق النشر محفوظة لجامعة مؤتة، الكرك، الأردن.

جميع الحقوق محفوظة، فلا يسمح بإعادة طباعة هذه المادة أو النقل منها أو تخزينها، سواء أكان ذلك عن طريق النسخ، أم التصوير أم التسجيل أم غيره، وبأية وسيلة كانت: إلكترونية، أو ميكانيكية، إلا بإذن خطي من الناشر نفسه.

ملخّص

تتناول هذه الدراسة مناقشة الإطار القانوني لمسؤولية الجهات المختصة بالبضائع الخطرة أثناء تسليمها واستلامها من وإلى الناقل البحري في ميناء العقبة، وذلك وفقاً لأحكام المعاهدات الدولية والتشريعات الأردنية ذات العلاقة. وتكمن مشكلة هذه الدراسة في عدم تنظيم مسؤوليات تلك الجهات على النحو الكافي في إطار كل من الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية ذات العلاقة، ومنها التشريع الأردني المتمثل في قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1978. حيث خلصت الدراسة إلى مجموعة من النتائج تتمحور حول عدم كفاية أحكام المعاهدات الدولية والتشريعات الأردنية في ايجاد إطار قانوني واضح ودقيق لأساس مسؤولية تلك الجهات ونطاقها عند تداول البضائع الخطرة، سواءً في ميناء الوصول أم في ميناء القيام، وبالأخص أن المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية قد تصدت لتنظيم مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع الخطرة تجاه الشاحن ومستلم البضاعة فقط. وأوصت الدراسة بضرورة أن تتبنى المعاهدات الدولية ذات العلاقة وقانون التجارة البحرية الأردني نصوصاً قانونية تحدد الأساس القانوني لمسؤولية تلك الجهات وتحدد كذلك نطاق تلك المسؤولية وإطارها الزمني بما يحقق مصلحة تلك الجهات ومصلحة الأطراف المتضررة جراء ما تسببه هذه البضائع من مخاطر وأضرار.

الكلمات الدالة: البضائع الخطرة، مسؤولية الناقل البحري، الجهات المختصة باستلام البضائع الخطرة، ميناء العقبة، المعاهدات الدولية.

المقدمة:

موضوع البحث:

تعتبر مسؤولية نقل البضائع الخطرة وتداولها وتناولها من أهم المسائل التي لفتت انتباه المهتمين بالنقل والشحن البحري. ويعود السبب في ضرورة تنظيم هذه المسألة لما لتداول هذه البضائع من أثر على حياة الأشخاص المتداولين لها وأموالهم وممتلكاتهم، التي قد تمتد آثارها إلى أن تمس حياة الآخرين وأملاك، كما حدث في كثير من الموانئ التي ألحقت آثار انفجار البضائع الخطرة فيها خسارات في أرواح أشخاص خارج حدود الميناء الذي كان يحتضنها وممتلكاتهم، مثل الانفجار الذي حصل في ميناء بيروت في الرابع من أغسطس لعام 2020.

أهمية البحث:

نظراً لخطورة التعامل مع البضائع الخطرة أو الملتهبة أو المتفجرة تكاتفت الجهود الدولية من أجل توحيد المفاهيم التي تنظم مسألة تداول مثل هذه البضائع التي يتم نقلها –على الأغلب– من خلال وسيلة النقل البحري. وتعتبر مسؤولية الناقل البحري هي النواة التي ترتكز عليها الأحكام المنظمة لعقد النقل البحري. حيث تصدت معاهدة لاهاي وبروتوكولاتها إلى تنظيم مسؤولية الناقل البحري عند نقل البضائع الخطرة، وتلتها بعد ذلك معاهدة هامبورغ 1978 ومن ثم نظمتها معاهدة روتردام 2009 التي لم تكتسب قوة النفاذ بعد. لكن أهمية البحث تكمن في أنها تناقش مسؤولية الجهات المختصة عن تداول البضائع الخطرة في مينائي القيام والوصول، فتناقش أساس تلك المسؤولية وحدودها وإطارها الزمني إذ أغفلت تنظيمها المعاهدات الدولية والقانون الأردني.

مشكلة البحث:

جميع المعاهدات السابق بيانها قد قامت بتنظيم مسؤولية أطراف عقد النقل البحري عن البضائع الخطرة أثناء نقلها من ميناء الشحن ولغاية ميناء الوصول، أي أنها اقتصرت على تنظيم أحكام المسؤولية عن البضائع الخطرة وفقاً للإطار الزمني الذي يعتبر عقد نقل البضائع بحراً سارية خلاله، وقد أثر هذا النهج كذلك على البحث العلمي الذي عالج أحكام المسؤولية عن البضائع الخطرة وفقاً لأحكام عقد النقل البحري. وهذا ما تسبب في خلو الدراسات السابقة –بحدود علم الباحثين– من معالجات لإطار مسؤولية الجهات المختصة في تداول البضائع الخطرة على وجه الخصوص، وذلك لأن الدراسات السابقة قد انصبت على معالجة مسؤولية الشاحن والناقل البحري عن البضائع الخطرة دون أن تلتفت إلى مسؤولية الجهات التي تتداولها في الموانئ.

وتكمن مشكلة هذه الدراسة في أن المعاهدات الدولية ذات العلاقة بتنظيم مسألة تداول البضائع الخطرة، وكذلك قانون التجارة البحرية الأردني لعام ،1978 قد أغفلت جميعها مسألة تنظيم الإطار القانوني لمسؤولية الجهات المختصة باستلام وتسليم البضائع الخطرة أثناء تسليمها واستلامها من وإلى الناقل البحري في موانئ الوصول والقيام ومنها ميناء العقبة. حيث أوضحت هذه الدراسة نقاط الخلل القانونية في تنظيم إطار مسؤولية شركة العقبة لإدارة الموانئ وتشغيلها عند تداولها للمواد الخطرة بصفتها الجهة المختصة في ميناء العقبة كميناء وصول أو ميناء قيام.

منهجية البحث:

تبنت هذه الدراسة منهج الدراسة التحليلية المعمقة للنصوص القانونية ذات العلاقة التي تضمنها الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل الأردن والقوانين والأنظمة والتعليمات الوطنية الأردنية المنظمة لعمليات تداول البضائع الخطرة وتناولها ونقلها. وشملت هذه الدراسة أيضاً تحليلاً معمقاً لأحكام المحاكم الأردنية، وذلك لبيان طبيعة مسؤولية الجهات المختصة باستلام البضائع في ميناء العقبة التي تم تخويلها أيضاً استلام البضائع الخطرة القادمة إلى ميناء العقبة.

محددات البحث:

تنصب هذه الدراسة على البحث في الأساس القانوني لمسؤولية الجهات العاملة في ميناء العقبة عن الأضرار المتمخضة عن تداول البضائع الخطرة، وذلك وفقاً للقوانين الأردنية ذات العلاقة. وبالتالي، فإن هذه الدراسة لن تتطرق للقواعد القانونية التي تتضمنها المعاهدات الدولية غير المصادق عليها من قبل الأردن، كما أنّها لن تبحث في مسؤولية الناقل البحري عن تلك البضائع إلا بالقدر الذي يرتبط فيه بموضوع هذه الدراسة.

تقسيم الدراسة:

ومن أجل التوصل إلى الإطار القانوني لهذه المسؤولية، فقد تم تقسم هذه الدراسة إلى عدة مباحث بحيث اشتمل المبحث الأول على مناقشة لماهية البضاعة الخطرة. أما المبحث الثاني فقد ناقش الإطار القانوني لمسؤولية الجهات المخولة باستلام البضائع الخطرة في ميناء العقبة. بينما ناقش المبحث الثالث الآثار القانونية المترتبة على تسليم البضائع الخطرة في ميناء العقبة واستلامها، واختتمت الدراسة بمجموعة من النتائج والتوصيات لضمان إيجاد إطار قانوني ينظم مسؤولية الجهات التي تتداول البضائع الخطرة في الموانئ وبالأخص في ميناء العقبة.

المبحث الأول: ماهية البضائع الخطرة

الإحاطة بمفهوم البضاعة الخطرة التي يتم نقلها بحراً يتطلب ضرورة التوصل إلى تعريف لهذا النوع من البضائع، سواء من وجهة نظر الوثائق الدولية أو من وجهة نظر القانون الوطني. كما يقتضي أيضاً

إلقاء الضوء على القواعد القانونية المنظمة للمسؤولية عنها في الاتفاقيات الدولية التي تُعني برسم الإطار القانوني لعملية تداولها.

المطلب الأول: تعريف البضائع الخطرة

لخلق جانب من المرونة في تحديد مفهوم البضائع الخطرة فقد تركت الاتفاقيات الدولية مهمة تعريف البضائع الخطرة للتشريعات الوطنية. بيد أن مدونة نقل البضائع الخطرة بحراً والمسماة بـــ International Maritime for Dangerous Good (IMDG CODE) قد تصدت لمهمة التعريف بالبضائع الخطرة حيث نصت على أنّها عبارة عن مواد قابلة للاشتعال أو الانفجار أو مواد قابلة للاشتعال الذاتي إما وحدها أو بوضعها بجانب مادة أخرى، أو أنها قد تكون على شكل مواد تخرج منها غازات قابلة للانفجار أو أبخرة سامة أو روائح مُتلِفة أو مواد قابلة للانفجار إذا ما امتزج بالهواء (إبراهيم، 2017، صفحة 275).

وعرفت المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحر (SOLAS) 1974 البضائع الخطرة السائبة الصلبة بأنها: أي مواد –غير السوائل والغازات– وتتكون من جسيمات أو حبيبات ويتم شحنها مباشرةً إلى السفينة دون أن يتم تغليفها أو وضعها في حاويات (عبابنة، 2015، صفحة 106). وقد عرفت المادة 2 من اتفاقية ماربول MARPOL لعام 1973 المادة الضارة بأنها أي مادة يمكن أن يؤدي إدخالها إلى البحر إلى تعريض صحة الإنسان للخطر، أو يؤدي إلى الإضرار بالنباتات والحيوانات البحرية أو البيئة الطبيعية أو الإضرار بطرق استخدام البحر المشروعة. (Ozbek, 2008, p. 60)

وترى هذه الدراسة بأن التعريفات التي قدمتها الاتفاقيات والوثائق الدولية ذات العلاقة لم تبلغ حداً من التناغم والوضوح في تحديد مفهوم البضائع الخطرة وماهيتها، ولعل ذلك يعود إلى أن مفهوم البضائع الخطرة مفهوم مرن وفضفاض لا يمكن أن نحصره في تعريف محدد، وبالأخص مع التطور التكنولوجي الذي نشهده، وهذا ما يؤدي إلى ظهور العديد من المواد والبضائع المستحدثة التي قد تصل في خطورتها أكثر من تلك البضائع المتعارف على درجة خطورتها في الوقت الحالي.

والقارئ لنصوص قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972 يجد أنّها قد خلت من أي تعريف للبضائع الخطرة، وإن كانت تلك النصوص قد عالجت بعض المسائل المتعلقة بنقل البضائع الخطرة وأثرها على مسؤولية الناقل البحري إلا أنها لم تبين مفهوماً واضحاً للبضائع الخطرة المنقولة بحراً. حيث نصت المادة (217) من قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972 على أنه:

"إذا شحنت في السفينة بضائع من الأنواع الملتهبة أو المتفجرة أو الخطرة التي لم يكن للناقل أو وكيله ليرضيا بشحنها فيما لو كانا على بينة من نوعها فللناقل في كل وقت ومكان وبعد تنظيم محضر معلل أن ينزلها من السفينة أو أن يتلفها أو يزيل أذاها بدون أن يفسح عمله مجالاً لتعويض. وفيما عدا ذلك يسأل الشاحن عن الأضرار والمصاريف التي قد تنتج عن تحميل هذه البضائع. أما إذا كان الناقل على

بينة من نوع هذه البضائع عندما رضي بتحميلها في السفينة فليس له أن ينزلها منها ولا أن يتلفها أو أن يزيل أذاها مالم تكن سبباً لتعريض السفينة أو حمولتها للخطر".

فالملاحظ بأن هذه المادة قد أوردت أوصافاً للبضائع الخطرة مثل البضائع الملتهبة أو المتفجرة أو الخطرة، وهذه الأنواع تترك المجال رحباً بأن يتم إدراج عدة أنواع من البضائع تحت مفاهيمها. (Shaojiang, 2013, p. 15) كما أن هذه المادة قد رسمت حدوداً لمسؤولية الناقل البحري وكيفية حمايته وحدود صلاحياته في التصرف بالبضائع الخطرة. (تمييز حقوق، 1992/1321)

ومن الجدير بالذكر أن شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ (الخلف القانوني لمؤسسة الموانئ) تتبنى في إطار تعريفها للبضائع الخطرة ما تم إيراده من مفهوم لتلك البضائع في مدونة نقل البضائع الخطرة بحراً (IMDG CODE)، والنظام الدولي لنقل المواد الخطرة الصادر عن المنظمة الدولية البحرية International Maritime Organisation (IMO) سنة 1965 الذي يخضع لتعديل مستمر. كما تستمد شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ مفهوم البضائع الخطرة من الباب السابع من معاهدة (SOLAS).

وتتجه هذه الدراسة إلى ضرورة عدم إيراد تعريف محدد للبضاعة الخطرة وذلك لصعوبة حصر مثل تلك البضائع – خصوصا – في ظل التطور التكنولوجي العالمي، الذي أدى إلى ازدياد أنواع البضائع الخطرة وظهور أنواع منها لم يسبق معرفتها من قبل، ووضع تعريف محدد للبضائع الخطرة قد يُخرج كثيرا من البضائع الخطرة المستجدة من دائرة المسؤولية عن البضائع بوصفها بضاعة خطرة.

وقد صنفت شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ المواد الخطرة إلى الفئات التالية:(التعليمات الخاصة بالمواد الخطرة في ميناء العقبة)

1.المواد المتفجرة: مجموعة المواد الصلبة أو السائلة أو المخاليط من المواد المختلفة القادرة بالتفاعل الكيماوي على إنتاج غازات بدرجة حرارة وضغط وسرعة تمكنها من إحداث تدمير أو أضرار في الوسط المحيط بما في ذلك المتفجرات النارية (PYROTECHNIC) حتى لو لم تصدر عنها غازات وصُنّفت في النظام البحري الدولي (IMDG CODE) الصنف (1) .

2.المواد سريعة الاشتعال: مجموعة المواد التي في حالة السيلان بما فيها المخاليط السائلة والمحاليل والمعلقات القابلة للإشعال والتي درجة وميضها > 61 م (وعاء مغلق)

3.المواد الصلبة سريعة الإشعال: مجموعة المواد التي تشتعل بسهولة عند تعرضها لمصدر اشتعال خارجي مثل اللهب المباشر أو الشرارة الكهربائية أو عند تعرضها للاحتكاك

4.المواد التي تشتعل تلقائيا ": مجموعة المواد التي ترتفع درجة حرارتها ذاتياً ثم تشتعل

5. المواد الجرثومية المعدية: مجموعة المواد التي تحتوي على مخلوقات حية دقيقة) MICRO ORGANISMS (ويمكن أن تسبب الأمراض للإنسان والحيوان وورد ذكرها تحت الفئة (٦-٢) في النظام الدولي البحري) IMDG CODE (6)

6.المواد المشعة: جميع المواد المشعة التي يزيد نشاطها الإشعاعي النوعي عن ميكروكوري لكل غرام والمواد المشعة المسموح نقلها بواسطة السفن يجب أن يقل المستوى الإشعاعي لها عند سطح التغليف عن (٢٠٠) ميليرم في الساعة كما عن (١٠) ميليرم في الساعة على بعد متر واحد من التغليف، وفي حالة النقل بالحاويات يجب أن لا تزيد عن (١٠) ميليرم / ساعة على بعد مترين من جسم الحاوية.

المطلب الثاني: تنظيم نقل البضائع الخطرة في الاتفاقيات الدولية والقانون الأردني

تم التطرق للبضائع الخطرة عام 1914 من خلال الاتفاقية الخاصة بسلامة الأرواح في البحار SOLAS، وتم إلحاقها ببروتوكولين تم إصدار الأول عام 1978 والثاني في عام.2002 (Hesse, 2003, p. 328) لكنها وعلى الرغم من ذلك لم تقم تلك الاتفاقية بتوضيح مفهوم البضائع الخطرة، تاركة تلك المهمة لتشريعات الدول المختلفة (عطية، 2015، صفحة 23). وقد تلا إبرام هذه المعاهدة إصدار مدونة نقل البضائع الخطرة بحراً IMDG، والتي تضم تعداداً كبيراً لأنواع البضائع الخطرة وبيانا لكيفية التعامل مع مثل تلك البضاعة، وقد اعترفت بهذه المدونة لجنة السلامة الدولية واعتبرتها مستحقة للنفاذ اعتباراً من الشهر الأول من عام 2006. (Ozbek, 2008, p. 7)

وقد تم تنظيم البضائع الخطرة من قبل معاهدة لاهاي لتوحيد سندات الشحن لعام 1924 وبروتوكولاتها لعام 1968 و1979، وأُطلق عليها مسمى البضائع القابلة للاشتعال أو للانفجار أو البضائع الخطرة. حيث نصت الفقرة السادسة من المادة الرابعة من هذه الاتفاقية على:

"إن البضاعة القابلة للاشتعال أو الانفجار أو الخطرة التي لم يكن الناقل أو وكيله أو قبطان السفينة ليقبل بشحنها، فيما لو سبق أن اطلع على طبيعتها أو خصائصها، يمكن في أي وقت سابق للتفريغ، تنزيلها، من قبل الناقل في أي مكان أو إتلافها أو نزع المادة الخطرة عنها، وذلك بدون أي تعويض ويكون الشاحن مسؤول عن الأضرار والمصروفات الناتجة مباشرة وغير مباشرة عن الشحن".

وتطرقت أيضاً للبضائع الخطرة أيضاً اتفاقية ماربول MARPOL لعام 1973 وبروتوكولي 1978 و 1997، التي نظمت مسألة نقل البضائع التي قد تؤثر في تلويث البيئة والتي تحض من خلالها الدول على اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تسرب المواد الضارة بالبيئة (عطية، 2015، صفحة 28). كما نظمت معاهدة هامبورغ لنقل البضائع بحراً 1978 مسؤولية الناقل البحري عند نقل البضائع الخطرة التي اشترطت أن يقوم الشاحن بتبليغ الناقل البحري عن طبيعة البضاعة الخطرة، وهي المعاهدة التي صادقت عليها الأردن عام 2001 (عبابنة، 2015، صفحة 106). حيث نصت المادة (2/13) من

معاهدة هامبورغ لعام 1978 على أنه: "إذا سلم الشاحن بضائع خطرة سواء إلى ناقل أو ناقل فعلي، كان عليه أن يخطره بالصفة الخطرة للبضائع، وإذا اقتضى الأمر، الاحتياطات الواجب اتخاذها".

ونظمت كذلك مسألة تسرب الزيت من الناقلات البحرية اتفاقية نقل المواد الخطرة والضارة لعام 1996 (NHS) والمعدلة من خلال بروتوكول 2010 .(Ozbek, 2008, p. 32) وتم تنظيم مسألة نقل البضائع الخطرة من خلال المادة 32 من اتفاقية روتردام لنقل البضائع عن طريق البحر أو جزئياً لعام 2009، والتي اشترطت على الشاحن أن يعلن الناقل مسبقاً عن طبيعة البضائع الخطرة. (Thomas, 2010, p. 198) وتنص المادة 32 من اتفاقية روتردام على أنه:

" عندما تكون البضائع، أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح، بحكم طبيعتها أو خاصيتها، خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة :أ- يبلغ الشاحن الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو إلى طرف منفذ. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم بخطورتها من مصدر آخر، كان الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل عما ينجم عن عدم الإبلاغ بذلك من خسارة أو ضرر؛ ب- ويضع الشاحن على البضائع الخطرة علامة أو وسماً يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو اشتراطات أخرى من جانب السلطات العمومية تكون سارية أثناء أي مرحلة من النقل المعتزم لتلك البضائع. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك، كان مسؤولاً تجاه الناقل عما ينجم عن ذلك التقصير من خسارة أو ضرر". ونشير هنا إلى أن نقل البضائع الخطرة عن طريق الحاويات تخضع للاتفاقية الدولية للسلامة في الحاويات لسنة (CSC) 1972 وتعديلاتها، وبالتالي فإن كل بضاعة خطرة تتم مناولتها أو تخزينها لدى شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ يجب أن تتم كتابة الاسم العلمي لهذه البضاعة والإشارة التي تميز فئة الخطورة حسب التصنيف المنصوص عليه في تعليمات بشكل واضح، ويمكن تمييزه عن بعد ويجب أن تكون مكتوبة إما باللغة العربية أو باللغة الإنجليزية أو كليهما. (التعليمات الخاصة بالمواد الخطرة في ميناء العقبة)

المبحث الثاني: الإطار القانوني لمسؤولية الجهات المخولة باستلام البضائع الخطرة في ميناء العقبة

لقد نظمت الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة – وكذلك قانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972 – مسألة تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري عن البضاعة التي ينقلها بحراً، بحيث حددت أحكام كل منها التوقيت الذي تبدأ عنده مسؤولية الناقل البحري وتنتهي عن البضائع التي يتعهد بنقلها بموجب عقد نقل البضائع بحراً والمبرم مع الشاحن. حيث يلتزم الناقل البحري بتعويض أصحاب البضائع عن الأضرار والهلاك الذي قد يلحق بالبضاعة المنقولة خلال تلك الفترة، كما يُسأل الناقل البحري أيضاً عن التأخر في تسليم تلك البضائع للمرسل إليه، وهذا يعني أن مسؤولية تعويض أصحاب البضائع المنقولة عن الأضرار أو الهلاك الذي قد يلحق بها سينتقل إلى الجهة المخولة باستلام تلك البضائع في ميناء الوصول، الذي يعني أن التسليم القانوني للبضائع والذي يقوم به الناقل البحري أو وكيله البحري في

ميناء العقبة –كميناء وصول– هو الدليل على انتهاء مسؤولية الناقل البحري وابتداء مسؤولية الجهة المستلمة في ميناء العقبة. وتعتبر الجهات المختصة قانوناً باستلام البضائع المنقولة بحرا في ميناء العقبة هما شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ التي تختص باستلام البضائع في ميناء العقبة الرئيسي وميناءها الجنوبي، وكذلك شركة ميناء حاويات العقبة، إضافة إلى شركة الخدمات الملاحية التي تتعاقد معها في بعض الأحيان شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ من أجل نقل البضائع من خلال المواعين من السفينة الواصلة إلى ميناء العقبة إلى رصيف الميناء. ولأهمية تحديد الإطار الزمني لمسؤولية هاتين الشركتين لابد من تحديد الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية كل من هاتين الشركتين عن البضائع المستلمة في ميناء العقبة ومن ثم توضيح الإطار الزمني لتلك المسؤولية والتي بانقضائها ستنتقل المسؤولية لمن يتلوها في سلسة تداول تلك البضاعة. ولكون البضائع الخطرة من ضمن البضائع التي قد يجري تسليمها في ميناء العقبة، فسوف تنصب هذه من الدراسة على البضائع الخطرة التي يتم تداولها في ميناء العقبة بعد أن تم إيصالها إلى ميناء العقبة.

المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الجهات المخولة باستلام البضائع الخطرة في ميناء العقبة

إن مسألة تحديد الطبيعة القانونية لمسؤولية الجهات التي تتولى استلام البضائع الخطرة أو تسليمها في ميناء العقبة، تتطلب ضرورة تحديد الأساس القانوني الذي تستند إليه تلك الجهات من أجل استلام وتسليم تلك البضائع من وإلى الناقل البحري في ميناء العقبة. وبمعنى آخر، فإن تحديد هذا الأساس يتطلب الإجابة على السؤال الآتي:

ما هو العقد الذي بمقتضاه يلتزم الناقل البحري أو وكيله بتسليم البضائع الخطرة للجهات المعنية في ميناء العقبة أو باستلامها من تلك الجهات؟

فالعقد الذي يخول شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ أو شركة ميناء حاويات العقبة لاستلام البضاعة الخطرة من أجل تسليمها إلى المرسل إليه هو عقد التفريغ الذي يتم إبرامه –على الأغلب– ما بين الناقل البحري أو وكيله من طرف وما بين شركة ميناء حاويات العقبة إذا كانت البضاعة الخطرة قد تم نقلها من خلال حاويات، أما العقد الذي يخول شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ أو شركة ميناء حاويات العقبة لتسليم البضاعة الخطرة للناقل البحري في ميناء العقبة فهو عقد الشحن. ويتم إبرام مثل هذه العقود بين شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ والناقل البحري أو وكيله إذا لم يكن نقل البضائع الخطرة قد تم من خلال الحاويات. (الدليل الإجرائي للخدمات التي تقدمها شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ) وعقدا التفريغ والشحن هما عقدان يبرمهما الناقل البحري أو وكيله مع شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ أو مع شركة ميناء حاويات العقبة تتعهد به إحدى الشركتين بتفريغ البضاعة من على ظهر السفينة إلى

أرصفة الميناء، أو من أرصفة الميناء إلى ظهر السفينة، وذلك مقابل أجر تتقاضاه هاتان الشركتان من الناقل البحري أو من وكيله.

وبالتالي، يمكننا القول إن أحكام عقدي التفريغ والشحن هي التي ستحكم العلاقة العقدية ما بين الناقل البحري –أو وكيله– وما بين إحدى هاتين الشركتين عند استلام البضائع الخطرة من أجل تفريغها على أرصفة الميناء، أو عند تسليمها للناقل البحري في ميناء العقبة. ولتحديد الوقت الذي تنتقل فيه المسؤولية عن البضائع الخطرة من عاتق الناقل البحري إلى عاتق الشركة المعنية بتفريغ البضاعة، أو الوقت الذي تنتقل فيه المسؤولية عن البضائع الخطرة من عاتق الشركة المعنية بشحن البضاعة إلى عاتق الناقل البحري في ميناء العقبة كميناء قيام، فإنه لابد من تحديد اللحظة التي تنتقل فيها الحيازة المادية للبضائع ما بين الناقل البحري وتلك الشركة التي تمثل دور المقاول البحري.

وفقاً لأحكام عقد التفريغ فإن حيازة البضائع الخطرة تنتقل لمقاول التفريغ بمجرد أن تلتقطها روافع المقاول أو روافع السفينة من أجل إنزالها إلى رصيف الميناء، وهي اللحظة التي تبدأ عندها مسؤولية مقاول التفريغ وتستمر تلك المسؤولية طوال الفترة التي تبقى خلالها البضاعة تحت عهدة المقاول البحري حتى تسليمها إلى أصحابها. أما وفقاً لعقد الشحن فإن حيازة البضائع الخطرة تنتقل إلى مقاول الشحن بمجرد أن تلتقطها روافع المقاول أو روافع السفينة من أجل رفعها من على رصيف الميناء، وهي اللحظة التي تبدأ عندها مسؤولية مقاول الشحن وتستمر تلك المسؤولية يتم أنزالها على سطح السفينة وتتركها الرافعة بشكل سليم.

وعليه، فإن العلاقة التي تحكم الناقل البحري والمقاول البحري الذي يقوم بشحن البضاعة على السفينة أو إنزال البضاعة منها في ميناء الوصول أو القيام هي علاقة عقدية. وبمقتضى هذه العلاقة العقدية يلتزم مقاول التفريغ بإنزال البضاعة الخطرة من السفينة إلى رصيف الميناء ومن ثم تسليمها إلى أصحابها بعد مرورها من خلال مجموعة من الإجراءات القانونية المطبقة في الميناء. وبموجب العلاقة العقدية في إطار عقد الشحن يلتزم مقاول الشحن برفع البضاعة الخطرة من رصيف الميناء ويضعها على سطح السفينة بشكل سليم. وينطبق على هذين العقدين أحكام عقد الوديعة بأجر، وذلك بوصف الناقل البحري مودِعاً للبضائع وبوصف المقاول البحري مودَعاً لديه. وهذا ما أكدت عليه محكمة الاستئناف الأردنية في أحد قراراتها عندما قالت:

"نجد أن العلاقة بين مؤسسة الموانئ والمستأنفة هي عقد وديعة بالمعنى المقصود في المادة 872 من القانون المدني التي تنص على أن الوديعة أمانة في يد المودع لديه وعليه ضمانها إذا هلكت بتعدية أو بتقصير في حفظها مالم يتفق على غير ذلك". (استئناف حقوق، 2020/899)

يستفاد من هذا الحكم بأن مسؤولية مؤسسة الموانئ –التي أصبحت شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ خلفاً قانوناً لها– تقوم إذا ثبت التعدي أو التقصير من قبل المؤسسة أو من قبل التابعين لها، وذلك أثناء الشحن أو التفريغ للبضائع في ميناء العقبة.

لكن بخصوص هذه القضية فقد ثبت أن الناقل البحري، وإن كان قد قام بتبليغ مؤسسة الموانئ بأن البضاعة المسلمة بضاعة خطرة، إلا أن نوع البضاعة المبلغ عنه ليس هو نفسه البضاعة المسلمة للمؤسسة، لذلك فقد أعفت المحكمة مؤسسة الموانئ من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن انفجار تلك البضاعة، حيث قضت أنّه إذا "أخلت المستأنفة بهذا العقد عندما أخفت حقيقة المادة المراد تخزينها كما هو ثابت من خلال الكتاب الصادر عنها تاريخ 1995/09/11 وتقرير الحادث المشترك بتاريخ 1995/10/07، وحيث ترتب على ذلك أن انفجرت الحاويات العائدة للمستأنفة وترتب على ذلك تضرر حاويات مجاورة، وعليه فإن المستأنفة بالتالي مسؤولة عن تعويض المستأنف ضدها عن المبالغ التي قامت بدفعها كتعويض".

المطلب الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الجهات المخولة باستلام البضائع الخطرة وتسليمها في ميناء العقبة

يعتبر الإطار الزمني لمسؤولية متولي استلام البضائع الخطرة وتسليمها في ميناء العقبة من أهم المسائل التي تحدد مسؤوليته عن الأضرار الناجمة عن تداول البضائع الخطرة. وتعود أهمية النطاق الزمني لهذه المسؤولية إلى أن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع الخطرة أو الأضرار أو تلحق بالآخرين بسبب تلك البضائع لن يُسأل عنها المقاول البحري إلا إذا وقع الضرر خلال الفترة الزمنية التي تكون فيها البضائع الخطرة تحت عهدته.

ولتحديد الإطار الزمني لمسؤولية المقاول البحري الذي يلتزم في إفراغ مثل هذه البضائع أو شحنها من السفينة إلى أرصفة الميناء أو العكس، لابد من أن يتم تحديد الإطار الزمني لمسؤولية كل من شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ بصفتها الجهة المسؤولة عن استلام البضائع في ميناء العقبة الرئيسي وميناءها الجنوبي، وشركة ميناء حاويات العقبة، إضافة إلى تحديد الإطار الزمني لمسؤولية شركة الخدمات الملاحية التي قد يُسند إليها مهمة نقل البضاع الخطرة من السفينة إلى رصيف الميناء.

الفرع الأول: النطاق الزمني لمسؤولية شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ عند استلام البضائع الخطرة في ميناء العقبة

كما تمت الإشارة سابقاً، تبدأ مسؤولية شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ –باعتبارها مقاول تفريغ– عن البضائع الخطرة المسلمة من خلال ميناء العقبة الرئيسي من لحظة ابتداء عملية التفريغ إلى اللحظة التي يتم فيها تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. وبمعنى أدق فإن المسؤولية عن البضائع الخطرة المراد

تفريغها في ميناء العقبة تنتقل من الناقل البحري إلى عاتق شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ من اللحظة التي تلتقط بها روافع هذه الشركة أو روافع السفينة الناقلة، من أجل إنزالها إلى رصيف الميناء وتنتهي بتسليم البضائع أصولياً إلى المرسل إليه أو المخول باستلامها. أما مسؤولية شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ – كمقاول شحن– عن البضائع الخطرة المراد شحنها على السفينة في ميناء العقبة الرئيسي فتبدأ من لحظة ابتداء عملية الشحن إلى اللحظة التي يتم فيها إنزال البضاعة بشكل سليم على ظهر السفينة الناقلة. وبمعنى أدق فإن المسؤولية عن البضائع الخطرة المراد تفريغها على ظهر السفينة في ميناء العقبة تنتقل من الناقل البحري إلى عاتق شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ من اللحظة التي تلتقط بها روافع هذه الشركة أو روافع السفينة الناقلة من أجل إنزالها إلى رصيف الميناء وتنتهي بتسليم البضائع أصولياً إلى المرسل إليه أو المخول باستلامها. أما المسؤولية عن البضائع الخطرة المراد شحنها من رصيف ميناء العقبة إلى ظهر السفينة الجاثمة في ميناء العقبة، فتنتقل من عاتق شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ إلى عاتق الناقل البحري من اللحظة التي تلتقط بها روافع هذه الشركة أو روافع السفينة الناقلة البضاعة من أجل شحنها على ظهر السفينة وتنتهي بإنزال البضائع بشكل أصولي على سطح السفينة. فانتقال المسؤولية إلى شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ – على الرغم من أن تفريغ البضائع يتم بروافع السفينة – يعود سببه إلى أن من يستخدم تلك الروافع للتفريغ هم تابعو شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ وموظفوها، إلا إذا كان سبب الضرر عيبا في روافع السفينة، حينها سيتحمل تعويض الأضرار الناقل أو الوكيل البحري. (السوالقة، 2012، صفحة 72)

فمسؤولية هذه الشركة عن عملية تفريغ البضائع أو شحنها مسؤولية منفردة قائمة على الخطأ المفترض الذي يتم إثباته من خلال الخبرة الفنية، وهذا يقودنا إلى الاستنتاج بأن شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ –وأثناء قيامها بعملية تفريغ البضائع– لا تعتبر وكيلة عن الناقل البحري، وذلك لأن لهذه الشركة كيانها الخاص بها والذي يتميز عن ذلك الكيان الذي يتمتع به الناقل البحري. (المعايطة، 2006، صفحة 88)

وإثبات الوقت الذي وقع فيه الضرر للبضائع يقع على كاهل الناقل البحري الذي يتم إلزامه بتنظيم محضر بذلك وفقاً لما اشترطته المادة (2/4/أ) من تعليمات تفريغ البضائع وتحميلها وتخزينها وإخراجها التي تنص: "يتم تسليم البضاعة مباشرة من السفينة إلى الشاحنة أو العكس، تحت إشراف المؤسسة والسلطة الجمركية ووكيل السفينة وصاحب البضاعة أو وكيله بعد تقديم بيان جمركي بالبضاعة منجز حسب الأصول من الجهات المختصة، وفي حال حدوث ضرر للبضاعة أثناء تسليمها يتم تنظيم تقرير بذلك يوقع من الجهات ذات العلاقة أعلاه يحدد فيه الأسباب والجهة المسؤولة عن الضرر".

فالملاحظ من هذه المادة بأنه إذا حصل تلف أو هلاك للبضاعة أثناء تسليمها فإن الناقل البحري – حماية له – يقوم بتنظيم تقرير يتم توقيعه من قبل شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ والجمارك ووكيل الناقل وصاحب البضاعة أو وكيله. وهذ النوع من التسليم يسمى بـــ "تسليم لجنة". (السوالقة، 2012، صفحة 72) وعليه، يمكننا القول إنّ الأضرار الذي تلحق بالبضائع الخطرة، والأضرار التي قد تلحق بالغير بعد

التقاطها بالرافعة، ستتحمل مسؤوليتها شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ طوال الفترة التي تكون فيها تلك البضائع تحت عهدة هذه الشركة سواء في ساحاتها أو في مستودعاتها حتى يتم التسليم أصولياً إلى المرسل إليه، أو حتى يتم وضعها على ظهر السفينة بشكل أصولي.

لكن في حال أن تم استخدام المواعين لنقل البضائع الخطرة فإن مسؤولية شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ سوف تتجزأ، بحيث ستبدأ مسؤوليتها من لحظة التقاط الرافعة للبضائع الخطرة من على سطح السفينة وتنتهي بإنزالها على سطح الماعون، بعد ذلك تنتقل المسؤولية عن البضائع الخطرة إلى شركة الخدمات الملاحية التي ستتولى عملية قطر الماعون إلى رصيف ميناء الوصول، وعند وصول البضاعة للرصيف تعود مسؤولية شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ عن البضائع الخطرة من لحظة التقاطها بواسطة الرافعة من على سطح الماعون، لإنزالها على رصيف الميناء وتستمر مسؤوليتها أثناء نقلها إلى مستودعات الشركة حتى إتمام التسليم القانوني للمرسل إليه. ونفس الإطار الزمني لمسؤولية كل من تلك الجهات –التي تتداول البضاعة الخطرة في ميناء العقبة– يمكن تصوره في إطار عقد الشحن لكن بشكل عكسي عما هو سبق شرحه في إطار عقد التفريغ.

أما بخصوص بضائع الأقطرمة، وهي البضائع الواردة على السفن إلى الميناء ويعاد تصديرها عن طريق البحر على سفينة أخرى بنفس الصفة ولا يسمح لمثل هذه البضائع أن تغادر الميناء من لحظة وصولها وحتى وقت إعادة شحنها، فإن مسؤولية شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ تبدأ من لحظة إمساك الرافعة بالبضاعة الخطرة من على سطح السفينة مروراً بمرحلة التفريغ على رصيف الميناء وتستمر أثناء نقلها إلى مستودعات شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ، وتبقى المسؤولية أثناء إرجاعها إلى رصيف الميناء حتى شحنها على ظهر السفينة المغادرة من ميناء العقبة، لكن لا مسؤولية تلقى على عاتق شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ إذا كانت البضاعة الخطرة الأقطرمة قد تم نقلها بروافع السفينة إلى سفينة أخرى مباشرة. (السوالقة، 2012، صفحة 78)

وتسليم البضائع الخطرة للمرسل إليه يختلف باختلاف طبيعة تلك البضاعة، فقد تتم بوضع البضاعة على سطح الشاحنة بواسطة عمال شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ أو بواسطة الرافعة العائدة لها، وقد يتم النقل من خلال أنابيب وخراطيم تنقل من خلالها البضائع الخطرة. علاوة على وجود أنواع محددة من المواد الخطرة يتم تحميلها بوجود لجان أمنية تشرف على تحميلها ونقلها خارج الميناء نظراً لما تمثله هذه المواد من خطورة على النواحي الأمنية مثل نترات الأمونيا.

الفرع الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية شركة ميناء حاويات العقبة عند استلام حاويات البضائع الخطرة من الناقل البحري في ميناء العقبة

تتولى شركة ميناء حاويات العقبة مهمة المناولة في رصيف الحاويات، وهذا يعني أنها تقوم بنفس الواجبات التي تقوم بها شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ فيما يتعلق بالشحن والتفريغ في الميناء الرئيسي والأرصفة الجنوبية. وهذا يتطلب –من أجل معالجة موضوع هذه الدراسة– أن يتم تحديد الإطار الزمني الذي من خلاله تبقى شركة ميناء حاويات العقبة مسؤولة عن الأضرار الناجمة عن تداول البضائع الخطرة في ميناء الحاويات.

تبدأ مسؤولية شركة ميناء حاويات العقبة عن الأضرار المتمخضة عن نقل البضائع الخطرة من لحظة ربط الحاوية المتواجدة على سطح السفينة بالرافعة التي ستقوم بإنزال الحاوية، وهذا وفقاً لما يستدل به من نص المادة (6) من لائحة بدلات خدمات ميناء حاويات العقبة لعام 2009. وتستمر مسؤولية شركة ميناء حاويات العقبة عن البضائع الخطرة حتى تسليم الحاوية على سطح الشاحنة التي ستنقلها. أي أن تلك المسؤولية ستشمل عملية الشفتنة من أجل التخزين او المعاينة وإعادة التخزين، وتعتبر شركة ميناء حاويات العقبة أيضاً مسؤولة عن البضاعة الخطرة الأقطرمة إذا كانت قد تولت عملية التفريغ على الأرصفة والتخزين –إن تم– وكذلك عملية إعادة الشحن، مالم تتم عملية التفريغ مباشرة ما بين السفينتين من خلال طاقم السفينة وبواسطة معداتها، حينها لا مسؤولية تُلقى على عاتق شركة ميناء حاويات العقبة. (السوالقة، 2012، صفحة 78)، أما مسؤولية شركة ميناء حاويات العقبة عن الأضرار المتمخضة عن نقل البضائع الخطرة في ظل عقد الشحن فتبدأ من لحظة انتقال عهدة البضاعة إلى عاتقها، وتستمر حتى يتم إنزالها من الرافعة بشكل أصولي على سطح السفينة العائدة للناقل البحري الذي سينقلها.

المطلب الثالث: الآثار القانونية المترتبة على تسليم البضائع الخطرة في ميناء العقبة واستلامها

يعتبر التزام المقاول الذي يتولى شحن البضائع –ومن ضمنها البضاعة الخطرة– على السفينة متن الناقلة، أو التزامه بتفريغ البضاعة في ميناء الوصول ومن ثم تخزينها في مستودعاته، هو التزام ببذل عناية. (حمدي، 2002، صفحة 178) وعليه، فإن العناية التي يجب أن تبذلها كل من شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ وشركة ميناء حاويات العقبة هي العناية التي يبذلها الشخص العادي في تسيير أموره الخاصة، وبمعنى أدق، أن العناية التي يجب أن تبذلها كلتا الشركتين أثناء شحن أو تفريغ وتخزين البضائع الخطرة هي عناية الشخص العادي. (الفار، 1991، الصفحات 83–91)

كما سبقت الإشارة بأن عقد شحن البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام أو عقد تفريغ البضائع في ميناء الوصول، واللذان يبرمهما الناقل البحري أو وكيله مع شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ أو مع شركة ميناء حاويات العقبة من جانب آخر هو بمثابة عقد وديعة بأجر. وبالتالي، فإن مسؤولية شركة

العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ أو شركة ميناء حاويات العقبة عن تلف البضائع الخطرة تعتبر مسؤولية عقدية تجاه الناقل البحري، حيث تحتكم هذه المسؤولية لأحكام عقد الوديعة بأجر، وذلك بوصف الناقل البحري مودعاً ومقاول تفريغ البضاعة الخطرة أو متولي شحنها بمثابة مودعاً لديه، أي أن الناقل البحري سيكون له حق أساسه عقد الوديعة بأجر، الذي يطالب الناقل البحري من خلاله مقاول التفريغ بالتعويض عن الضرر الذي لحق بالبضائع الخطرة، التي سوف يكون مسؤولاً عن تلفها أمام أصحاب البضائع الخطرة المنقولة.

أما المرسل إليه أو الشاحن فلن يتمتعا بحق عقدي تجاه المقاول البحري، سواء أكانت شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ أو شركة ميناء حاويات، وذلك لأنهما لا يعتبران طرفاً في عقد شحن البضائع الخطرة أو تفريغها الذي يبرمه الناقل البحري مع مقاول التفريغ أو الشحن. لكن قد يلجأ أي منهما إلى الدعوى غير المباشرة وذلك بمطالبة مقاول التفريغ أو مقاول الشحن بتعويضه عن البضاعة الخطرة المتضررة بسبب خطأ المقاول سواء بشحن البضاعة الخطرة على متن السفينة، أو بتفريغها، أو بتخزينها (الفتلاوي، 2020، الصفحات 108-115) (الجبوري، 2003، صفحة 6)

لكن المرسل إليه قد يمتلك خياراً آخر بالتعويض عن الضرر أو التلف الذي يلحق بالبضائع الخطرة التي كان قد أبلغ عنها الناقل البحري قبل نقلها، حيث إنه يمتلك الحق في رفع دعوى مباشرة على الناقل البحري مطالباً إياه بالتعويض عن هلاك أو تلف البضائع الخطرة، وهذا وفقاً لما أقره قانون التجارة الأردني.

ومن الجدير ذكره أنّ مسألة عدم تعديل قانون التجارة البحرية الأردني، الذي كان من الواجب تعديله ليوائم أحكام معاهدة هامبورغ للنقل البحري لسنة 1978 التي صادقت عليها الأردن، قد أدت إلى استنتاجات غير دقيقة في أحكام محكمة التمييز، وذلك فيما يخص تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع الخطرة المنقولة. حيث اعتبرت محكمة التمييز أن هذه المسؤولية قد انتهت باللحظة التي يتم التسليم الفعلي للبضائع إلى المرسل إليه. (تمييز حقوق، 2018/4923) (تمييز حقوق، 2019/2042) (تمييز حقوق، 571/2005) بينما نص قانون التجارة البحرية على أن تلك المسؤولية تبدأ عندما يتم التقاط البضاعة من قبل رافعة السفينة، وتنتهي عندما يتم التقاطها من قبل الرافعة من أجل تفريغاها على أرصفة الميناء وهذا ما يسمى ب (Tackle-to-Tackle).(Al-Daboubi, 2019, p. 159) بيد أننا نرى أنه كان من الأوجب أن تتطبق أحكام معاهدة هامبورغ على مسؤولية الناقل البحري ونطاقها، وذلك لأنها تحتل مرتبة أعلى في التطبيق من مرتبة أحكام قانون التجارة البحري، وذلك وفقاً لما توصلت إليه المحكمة الدستورية ومحكمة التمييز الأردنية عند معالجتهما لمسألة سمو المعاهدة الدولية على أحكام القانون الوطني. (دستورية تفسير، 2020/1) (تمييز حقوق، 2017/2353) (تمييز حقوق، 2011/1483)

معاهدة هامبورغ كانت قد حددت الإطار الزمني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع التي ينقلها، وذلك بموجب نص المادة 1/4 التي تقول: "مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ".

والملاحظ من نص هذه المادة أن مسؤولية الناقل البحري تبدأ من لحظة انتقال العهدة من الشاحن إلى الناقل البحري في ميناء القيام، وتستمر هذه المسؤولية حتى يتم تسليم البضاعة وانتقال العهدة في ميناء الوصول، وهذا ما يسمى بعقد النقل البحري (Port-to-Port)، أي أنه وفقاً لهذه المادة سوف تمتد مسؤولية الناقل البحري إلى ما بعد اللحظة التي تلتقط فيها الرافعة البضاعة الخطرة من على سطح السفينة الناقلة، وتستمر إلى أن تنتهي بانتقال العهدة إلى من يتسلمها في ميناء الوصول. (العطير، 2014، صفحة 272)

أما بخصوص الاتجاه الآخر الذي سلكته محكمة التمييز الأردنية، من أجل تحديد حدود مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، فيتمثل باشتراط التسليم الفعلي للبضائع. (تمييز حقوق، 2018/4923) (تمييز حقوق، 2019/2042) وهذا أيضا قول تعوزه الدقة؛ لأن المادة (4) من معاهدة هامبورغ قد أجازت أن يتم التسليم لشخص ثالث تسمح له قوانين ولوائح الميناء أن يتسلم البضاعة. وقد فوض قانون مؤسسة الموانئ كل من شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ وشركة ميناء حاويات العقبة القيام باستلام البضائع في ميناء الوصول، وذلك بحسب اختصاص كل منهما. وهذا يقودنا إلى القول إنّ المرسل إليه سيمتد حقه في رفع دعوى مباشرة ضد الناقل البحري الذي نقل البضائع الخطرة التالفة أو المتضررة حتى لحظة انتقال عهدة تلك البضائع إلى شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ أو شركة ميناء حاويات العقبة، وبعدها لن يمتلك إلا رفع دعوى غير مباشرة على إحدى هاتين الشركتين والتي سيستند حينها إلى أحكام عقد الوديعة بأجر.

ولكون الضرر في البضاعة الخطرة قد يتمخض عنه انفجار أو اشتعال أو أبخره سامة يتضرر منها الغير،(Baughen, 2012, p. 133) (Guner-Ozbek, 2007, pp. 50-60)فإن الغير الذي قد يلحق به ضرر مادي يمس أملاكه أو بضائعه أو قد يمسه في سلامته، لكنه لن يتمكن من الاستناد إلى أحكام المسؤولية العقدية القائمة على عقد الوديعة بأجر، وذلك تكريساً لمفهوم نسبية آثار العقد التي تمنح الحق في المطالبة بالحقوق العقدية لأطراف العقد فقط. وهنا، ليس أمام المتضرر إلا الاستناد إلى أحكام المادة (265) من القانون المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976، التي تنظم قواعد المسؤولية التقصيرية القائمة على أساس الفعل الضار. وعليه فإنّ هذه الدراسة توصي أن تقام مسؤولية الجهات التي تتداول البضائع الخطرة على مفهوم الخطأ، كاستثناء على المسؤولية غير العقدية القائمة على الفعل الضار في القانون المدني الأردني، وذلك نظراً لكثرة المسؤوليات والمهام التي تقوم بها تلك الجهات، التي قد يزيد من حجم تعرضها للمسؤولية تجاه الغير تبني قاعدة الفعل الضار كأساس للمسؤولية التقصيرية.

بيد أنه لو تضررت السفينة أو طاقمها جراء انفجار البضائع الخطرة أو اشتعالها بخطأ من تابعي المقاول، فإن الناقل البحري سوف يستند إلى المسؤولية العقدية المبنية على عقد التفريغ أو الشحن مطالباً شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ أو شركة ميناء حاويات العقبة بالتعويض عما لحق به وبطاقمه من أضرار، بالإضافة إلى مطالبتهم بقيمة البضاعة الخطرة المتضررة التي سيلتزم الناقل البحري بتعويض المرسل إليه الذي له حق المطالبة بذلك من خلال الدعوى المباشرة التي منحته إياها المادة (73) من قانون التجارة الأردني لعام 1966. لكن إذا تم تسليم البضائع على سطح واسطة النقل التي ستقوم بإرسال البضاعة الخطرة إلى المرسل إليه أو إلى مستودعاته، فإن كل من شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ وشركة ميناء حاويات العقبة ستبرأ مسؤوليتهما عن أي ضرر يلحق بالبضائع الخطرة أو بالغير بعد ذلك، وذلك شريطة أن تكون واسطة النقل خارج أسوار هاتين الشركتين.

ومن الجدير بالذكر، أن معاينة الحاويات لا تتم في ساحات شركة ميناء حاويات العقبة وإنما في ساحات شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ، فتتم المعاينة في الحالات التي لا يتم الإفصاح عن البضائع الخطرة قبل ورودها إلى ميناء الحاويات، أو في الحالة التي تكون فيها الحاويات مهربة أو عندما يساور السلطات المختصة شك بتبعات أمنية قد تنجم عن محتويات تلك الحاويات. لذا فإن أي أضرار قد تلحق بالبضائع الخطرة أو بالغير سوف تتحملها شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ، كون البضائع ستكون تحت عهدتها. لكن إذا تم شحن البضائع الخطرة مباشرة من سطح السفينة الواصلة إلى ميناء العقبة إلى سطح واسطة النقل التي ستنقل البضاعة إلى المرسل إليه، فإم مسؤولية شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ أو شركة ميناء حاويات العقبة سوف تنحصر بمرحلة التفريغ من السفينة فقط، وتنتهي بترك الرافعة لتلك البضاعة على سطح واسطة النقل.

الخاتمة:

بعد التحليل الذي أجرته هذه الدراسة للنصوص القانونية في التشريعات الأردنية والمعاهدات ذات العلاقة، من أجل رسم إطار قانوني لمسؤولية الجهات التي تتداول البضائع الخطرة في ميناء العقبة، فقد خلُصت هذه الدراسة إلى جُملة من النتائج والتوصيات يمكن إجمالها على النحو الآتي:

النتائج:

1.إطار المسؤولية الناجمة عن نقل البضائع الخطرة وتداولها قد تمت معالجته في الاتفاقيات الدولية المنظمة لعقد النقل البحري، لكنها اقتصرت على المسؤولية المترتبة على أطراف عقد النقل البحري أثناء الرحلة البحرية فقط، ولم تشمل تنظيم مسؤولية الجهات المختصة باستلام البضائع الخطرة وتسليمها.

2. المسؤولية التي قد تترتب على الأطراف المفوضة بتسليم البضائع الخطرة واستلامها وتداولها وحفظا في مينائي القيام والوصول، لم تعالجها الوثائق والمعاهدات الدولية ذات العلاقة. ولعل عدم

تنظيمها في تلك الوثائق والاتفاقيات الدولية يعود سببه إلى صعوبة إيجاد قواعد قانونية دولية موحدة ومشتركة يمكن تطبيقها على موانئ الدول المنتشرة في جميع أنحاء العالم كافة التي تتنوع في أعرافها، وقوانينها وأنظمتها وتعليماتها. وهذا بدوره سوف يدفع بالرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية في القانون المدني التي قد لا تلائم طبيعة المعاملات التجارية البحرية التي تمتاز بالمرونة وتتأثر بالأعراف التجارية الدولية.

3.على الرغم من تصدي الاتفاقيات الدولية والقانون الأردني لمعالجة مسؤولية الناقل البحري والشاحن عن أضرار البضائع الخطرة، إلا أن المسؤولية المترتبة على الجهات المخولة باستلام البضائع وتسليمها تجاه مالكها لم يتم تنظيمها في القانون الأردني، سواء من حيث الأساس القانوني لهذه المسؤولية وإطارها الزمني، وحدود هذه مسؤولية الجهات المخولة بتسليم واستلام وحفظ البضائع الخطرة في ميناء العقبة عندما يكون المتضرر من الغير بصفته غير مالك للبضاعة، أو باعتباره طرفاً ثالثاً بالنسبة لأطراف عقد النقل البحري.

4.هنالك تضارب بين أحكام اتفاقية هامبورغ 1978 وقانون التجارة الأردني فيما يتعلق بالنطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع الخطرة المنقولة بحراً، الذي سيؤدي إلى ضبابية في تحديد الإطار القانوني لمسؤولية الجهات المختصة بتفريغ البضائع الخطرة في ميناء العقبة ومناولتها عن الأضرار المتمخضة عن البضائع الخطرة في مواجهة الناقل البحري.

5.وجود تعارض بين أحكام محكمة التمييز الأردنية بخصوص طبيعة التسليم الذي تنتهي بموجبه مسؤولية الناقل البحري عن البضائع الخطرة، فمنها ما اعتبر المسؤولية تنتهي بالتسليم الفعلي، ومنها ما اعترف بالتسليم الافتراضي الذي يتم إجراؤه مع جهات الميناء المختصة بالاستلام والتسليم، وهذا ناجم عن التعارض ما بين أحكام معاهدة هامبورغ 1978 وقانون التجارة البحرية الأردني.

التوصيات:

استنادا لما تم ذكره من نتائج، يخلُص الباحثان إلى مجموعة من التوصيات يمكننا إدراجها على النحو الآتي:

1.وضع مفهوم قانوني أكثر وضوحاً لماهية البضائع الخطرة، بحيث يستوعب ما قد يستجد من منتجات خطرة قد يفرزها التطور التقني والتكنولوجي، وذلك لتحديد مدى مسؤولية الجهات المخولة باستلام مثل تلك البضائع وتسليمها.

2.رسم إطار قانوني واضح لمسؤولية الجهات المخولة باستلام البضائع الخطرة وتسليمها، في مواجهة مالكي هذه البضائع، وذلك بتضمين قانون التجارة البحرية الأردني مجموعة من النصوص القانونية التي

تنظم الأساس القانوني لمثل تلك المسؤولية وتحديد متى تكون هذه المسؤولية عقدية ومتى تكون مسؤولية قائمة على الفعل الضار.

3.أن يتصدى قانون التجارة البحرية الأردني لتنظيم مسؤولية الجهات المخولة باستلام البضائع الخطرة وتسليمها وحفظها في ميناء العقبة، وذلك في حال أن كان المتضرر من الغير ليس مالكاً للبضاعة أو ليس طرفاً في عقد النقل البحري، بحيث تقام مسؤولية تلك الجهات على مفهوم الخطأ، والذي يعتبر بمثابة استثناء على المسؤولية غير العقدية القائمة على الفعل الضار في القانون المدني الأردني، وذلك نظراً لكثرة المسؤوليات والمهام التي تقوم بها تلك الجهات، والتي قد يزيد من حجم تعرضها للمسؤولية تجاه الغير تبني قاعدة الفعل الضار كأساس للمسؤولية التقصيرية.

4.تعديل أحكام قانون التجارة البحرية الأردني المنظمة للنطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع الخطرة المنقولة بحراً، وذلك لإزالة التضارب ما بينها وبين أحكام اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، بحيث يتم استبدال نصوص قانون التجارة البحرية الأردني بنصوص معاهدة هامبورغ ذات العلاقة، وذلك لكي يتم الاعتراف بالتسليم لدى سلطات الميناء باعتباره إجراء ينهي مسؤولية الناقل البحري عن البضائع الخطرة لتبدأ حينها مسؤولية الجهات المختصة بتداول ومناولة البضائع في ميناء الوصول، أو لتنتهي مسؤولية الجهات المختصة بمناولة البضائع الخطرة عند تسليمها لها في ميناء القيام.

References

Al-Daboubi, D. (2019). To What Extent does the Marine Carrier Influence the Passing of Ownership and Risk in International Sales? A Critical Analysis of the International Instruments and Jordanian Law. *PhD thesis*. London: University of London.

Baughen, B. (2012). *Shipping Law.* London: Routledge.

Guner-Ozbek, M. (2007). The carriage of dangerous goods by sea.

Hesse, H. (2003). Maritime security in a multilateral context: IMO activities to enhance maritime security. *The International Journal of Marine and Coastal Law, 3*, pp. 327-340.

Ozbek, M. (2008). *The Carriag of Dangerous Goods by Sea.* Istanbul: Springer.

Shaojiang, O. (2013). *Study on Major Legal Issues of Carriage of Dangerous Goods at Sea.* Netherlanads: World Maritime University.

Thomas, D. (2010). Special liability regimes under the international conventions for the carriage of goods by sea: dangerous cargo and deck cargo. *Nederlands Tijdschrift voor Handelsrecht, 5*, p. 257.

المحكمة الدستورية الأردنية في قرارها التفسيري. (2020/1). منشورات موقع قرارك. تاريخ الاسترداد 11 5, 2020

حكم محكمة الاستئناف الأردنية بصفتها الحقوقية. (2020/899). موقع قرارك. تاريخ الاسترداد 10 6, 2020

حكم محكمة التمييز الاردنية بصفتها الحقوقية. (1992/1321). موقع قرارك. تاريخ الاسترداد 9 3, 1993

حكم محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية. (2011/1483). منشورات موقع قرارك. تاريخ الاسترداد 22 9, 2011

حكم محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية. (571/2005). منشورات موقع قرارك. تاريخ الاسترداد 9 8, 2005

حكم محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية. (2019/2042). منشورات موقع قرارك. تاريخ الاسترداد 30 4, 2019

حكم محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية. (2017/2353). منشورات موقع قرارك. تاريخ الاسترداد 12 7, 2017

حكم محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية. (2018/4923). موقع قرارك. تاريخ الاسترداد 14 10, 2018

خالد المعايطة. (2006). أثر عمليات تداول البضائع في ميناء الوصول على مسؤولية الناقل البحري: دراسة مقارنة. *رسالة دكتوراة*. الاسكندرية: الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

صاحب الفتلاوي. (2020). *أحكام الالتزام في القانون المدني*. عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.

عبد القادر العطير. (2014). *شرح قانون التجارة البحرية*. عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.

عبد القادر الفار. (1991). *أحكام الالتزام*. عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.

كمال حمدي. (2002). *عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري*. الإسكندرية: منشأة المعارف.

محمود عبابنة. (2015). *أحكام عقد النقل دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية*. عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.

هشام إبراهيم. (2017). *قانون النقل البحري*. الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية.

وسام السوالقة. (2012). المسؤولية المدنية لميناء العقبة عن البضائع أثناء المناولة. *رسالة ماجستير*. الأردن: جامعة الشرق الأوسط.

وليد عطية. (2015). *مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن نقل البضائع الخطرة دراسة مقارنة*. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

ياسين الجبوري. (2003). لدعوى المباشرة في القانون المدني. *مجلة الشريعة والقانون، 26*، الصفحات 267-345.