جامعة 20أوت 1955- سكيكدة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

خصوصية عقد النقل البحري بواسطة الحاويات

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون أعمـــال

من تقديم الطالب:
سواني سيف الدين

تحت إشراف:
د/ يسعد فضيلة

لجنة المناقشة:

1-أ/ مجدوب كوثر.....رئيسا
2-د/ يسعد فضيلة..... مشرفا ومقررا
3-أ/ سلطاني بكير..... مناقشا

دورة جوان 2018

الإهداء

إلى أغلى الناس على قلبي والدي الكريمين

إلى إخوتي وأختي

إلى كل العائلة

إلى كل الأصدقاء

إلى كل زملاء المشوار الدراسي

إلى كل أساتذة المشوار الدراسي

إلى هؤلاء جميعا اهدي ثمرة جهدي

شكر

الحمد والشكر لله سبحانه وتعالى الذي وفقني

لإتمام هذا العمل المتواضع

وعملا بقول النبي صلى الله عليه وسلم

{من لا يشكر للناس لا يشكر لله} رواه مسلم

فإن واجب الاعتراف بالفضل يقتضي مني أن أتوجه

بخالص الشكر وعميق التقدير للأستاذة المشرفة

الدكتورة "يسعد فضيلة"

تقديرا لجهودها وعطائها ومتابعتها لهذا البحث

المتواضع فجزاها الله عني خير الجزاء

كما لا يفوتني أن أوجه الشكر والعرفان إلى كل

من قدم يد المساعدة لإنجاز هدا العمل المتواضع.

قائمة المختصرات

أولا: باللغة عربية

ج ر: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

ق ب ج: القانون البحري الجزائري

ص: صفحة

ص ص: من الصفحة إلى الصفحة

د س ن: دون سنة نشر

د ب ن: دون بلد نشر

ط: طبعة

ج: جزء

ع: عدد

ثانيا: باللغة الأجنبية

CSC:CONVENTION POUR LA SECURITE DES CONTENEURS

FCL: FULL CONTAINER LOAD

LCL: LESS THAN CONTAINER LOAD

ISO: INTERNATIONAL StANDARD ORGANIZATION

THC: TERMINAL HAND LING CHARGES

P: PAGE

N°: NUMERO

مقدمة

مقدمة

لقد أصبح النقل البحري جدّ مهم في اقتصاديات الدول، لأن أغلب المبادلات التجارية اليوم تتم عن طريق البحر.

إن هذه الأهمية الكبيرة لهذا النوع من النقل جعلت العاملين في هذا المجال يسعون دائمًا إلى تطويره وتحسينه من خلال التفكير في إيجاد وسيلة نقل تقلل زمن مكوث السفن في الميناء بفعل عمليتي الشحن والتفريغ وإيجاد حل للمخاطر التي تتعرض لها البضائع سواء عن الشحن والتفريغ أو أثناء الرحلة البحرية التي تكتنفها العديد من المخاطر الجوية، وفي إطار البحث عن حل لتلك المشكلات ظهرت الحاوية كأفضل أداة لمعالجة هذه المشكلات، حيث يعتبر النقل بالسكة الحديدية المكان الحقيقي لميلادها.[1]

لكن الظهور الحقيقي للحاوية بالشكل الذي نراه اليوم والذي أحدث ثورة في مجال النقل البحري، يعود الفضل فيه إلى شركة "مالكوم" الشركة الأمريكية للنقل البحري والشحن حيث جاءت بالفكرة الأولى لتصنيع حاوية تتميز بالقدرة على التكيف مع النقل البري والبحري، وقد كانت أول ممارسة لنقل البضائع بالحاويات في 26 أبريل 1956 من ميناء نيويورك إلى ميناء هيستون بفضل سفينة مثالية كانت تستطيع حمل 58 حاوية.[2]

أما في الجزائر فيعود إفراغ أول حاوية إلى عام 1973 في ميناء وهران، نقلت هذه الحاوية على متن سفينة CALAGAR المستعملة من طرف شركة أمريكية، أما الإدخال النهائي لاستعمال الحاويات في الجزائر كان عام 1977.[3]

---

[1]– عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، د ب ن، د س ن،ص28.

[2] – Cossi Hervé assongba, le transport maritime merchandise conteneurisées, these pour obtenir le grade de docteur en droit, faculté des science juridiques, politiques et sociales, université lille2-droit et santé ecole doctorale n° 74, 2014-2015, p14.

[3]– مليكة سايغ، بناء نموذج التنبّؤ في المدى القصير دراسة حالة الحاويات في ميناء الجزائر، رسالة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع القياس الاقتصادي، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير جامعة الجزائر، 2002، ص29.

وتعرف الحاوية بوجه عام بأنها صندوق معدني بشكل متوازي الأوجه يهدف إلى احتواء البضائع ولتسهيل تداولها ونقلها.[1]

أدى استعمال الحاويات إلى ثورة في مجال النقل البحري، في بالتوازي مع ظهور الحاويات ظهرت أنماط جديدة من السفن ذات سعة وسرعة كبيرتين وذات تكنولوجيا حديثة ومتطورة مخصصة لنقل هذه الحاويات والتي أعطت دفعة كبيرة لتطور النقل البحري.

أمام هذه الابتكارات النوعية التي أثرت إيجابا على النقل البحري كان لزاما أن تتطور الموانئ هي الأخرى هيكلة وتنظيما قصد مواكبة جميع هذه التغيرات، حيث ظهر ما يعرف بنهائي الحاويات Terminal à conteneure.

إن هذه الثورة التي أحدثتها الحاوية في النقل البحري تدل على أهميتها، لذلك تنطلق أهمية دراسة هذا الموضوع "خصوصية عقد النقل البحري بواسطة الحاويات"، من أهمية الحاوية في حد ذاتها في مجال النقل البحري كأفضل وأكثر وسيلة تغلفة مستعملة في أكثر أنواع النقل شيوعًا في التجارة البحرية، كون حصته تمثل حوالي ثلاث أرباع التجارة الدولية وأهمية هذا الموضوع بالنسبة للجزائر باعتبارها دولة متبنية لمبدأ تحرير الاستثمار والتجارة[2]، وباعتبارها دولة متوسطية فهي تعتمد على المبادلات التجارية البحرية بواسطة الحاويات بصفة كبيرة، حيث يُعدّ نشاط مناولة وتشوين الحاويات ثاني أهم نشاط بعد نشاط المحروقات في الجزائر[3]، وهذا يدل على أنها تأثرت بثورة الحاويات.

---

[1] – Vola marielle, la conteneurisation dans les echanges maritimes internationaux, mémoire pour le master2 droit maritime et des transports, faculte de droit et de science politique, universite paule cezanne–AIX–Marseille, 2005, p08.

[2]– المادة 43 من القانون 16–01 مؤرخ في 26 جمادى الأولى الموافق 6 مارس 2016، يتضمن التعديل الدستوري ج ر، ع 14، لسنة 2016.

[3]– فاطيمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية "امتياز نهائي الحاويات"، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، محمد بن أحمد، 2016–2017، ص 08.

هناك أسباب ذاتية وأخرى موضوعية دفعتنا لاختيار هذا الموضوع: ففيما يتعلق بالأسباب الذاتية، فإن الرغبة في دراسة هذا الموضوع والبحث فيه كانت الدافع الأساسي كما أن قلة الدراسات بخصوصه كانت محفزًا أيضا لخوض البحث فيه، حيث أن أغلب الدراسات تتمحور حول عقد النقل البحري للبضائع التقليدي دون الإشارة إلى خصوصية الحاوية في هذا الصدد،أما فيما يتعلق بالأسباب الموضوعية فتتمثل في أهمية الموضوع والسعي لتوضيح وإزالة الغموض الذي يكتنفه، وذلك بإبراز إلتزامات الشاحن والناقل عند استخدام الحاوية وتبيان مسؤولية الناقل في حالة إخلاله بإلتزامه عند استخدام الحاوية.

توجد عدة أهداف من دراسة خصوصية عقد النقل البحري بواسطة الحاويات تتمثل في الوصول إلى تحديد الإلتزامات الملقاة على عاتق الشاحن والناقل في ظل استخدام الحاوية، وتحديد مسؤولية الناقل في حالة إخلاله بإلتزامه، ومحاولة إيجاد حلول للمشكلات التي جاءت بها الحاوية حول مسؤولية الناقل عن البضاعة المعبأة داخل الحاوية ومشكلة الشحن على السطح وبيان المعيار الذي يجب أن يأخذ به القاضي عند التحديد القانوني لمسؤولية الناقل عندما تشحن البضاعة داخل الحاوية.

واجهتنا صعوبات عند قيامنا بعملية البحث، وأكبر صعوبة كانت في جمع المادة العلمية نظرا لقلّة المراجع المتخصصة في هذا الموضوع بالتحديد فبالرغم من توافر المراجع فيما يتعلق بعقد النقل البحري للبضائع إلاّ أنها تناولت عقد النقل البحري التقليدي دون الإشارة لخصوصية الحاوية في هذا الصدد، كما أن ضيق الوقت أدى إلى نسبية الإلمام بالموضوع.

فإذا كان النقل بالحاويات قد ساهم من الناحية التقنية في تغيير الوسائل المادية للنقل البحري لاسيما ظهور حاملات الحاويات وموانئ الحاوية، فمن المنطق أيضا أن يشمل هذا التغيير الأحكام القانونية المنظمة لعقد النقل البحري، لذلك فإن التساؤل الذي يثار في هذا الصدد هو:

ما هي المستجدات والمتغيرات التي جاءت بها الحاوية على أحكام عقد النقل البحري للبضائع؟ وهل قواعد الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري كفيلة بمعالجة كل التغيرات الواقعة على أحكام عقد النقل البحري بواسطة الحاويات؟

وتثير هذه الإشكالية الرئيسية عدة إشكاليات فرعية، وهي:

- فيما تتمثل خصوصيات إلتزامات الشاحن والناقل عند استخدام الحاوية؟

وكما هو معلوم أن الإخلال الإلتزام تنفيذ عقد النقل البحري يرتب مسؤولية في ذمة الناقل لذلك يمكن أن تطرح تساؤلات أخرى في هذا الصدد تتمثل في:

- فيما تتمثل مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري بالحاويات؟
- ما المعيار الذي يجب أن يأخذ به القاضي في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل عندما تشحن البضاعة داخل الحاوية؟
- هل الحاوية في حالة هلاكها أو تلفها تخضع للتحديد القانوني للمسؤولية؟

بما أن الموضوع يرتكز أساسًا على تحليل الأحكام القضائية والنصوص القانونية، كان المنهج التحليلي هو الأنسب، كما أن الطبيعة الدولية للموضوع تفرض المقارنة بينه وبين التشريعات الأخرى وكذا الاتفاقيات الدولية الصادرة في هذا الخصوص وذلك من حين لآخر لذلك اعتمدنا أيضا على المنهج المقارن.

ومحاولة للإلمام بجوانب الموضوع والإجابة عن التساؤلات المطروحة ارتأينا تقسيم خطة البحث إلى فصلين:

الفصل الأول: خصوصية عقد النقل البحري بالحاويات من حيث إلتزامات الأطراف

المبحث الأول: إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري بالحاويات.

المبحث الثاني: إلتزامات الناقل في عقد النقل البحري بالحاويات.

الفصل الثاني: خصوصية عقد النقل البحري بالحاويات من حيث مسؤولية الناقل.

المبحث الأول: مسؤولية الناقل عن نقل الحاويات وحالات الإعفاء.

المبحث الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري بالحاويات.

الخاتمة.

الفصل الأول
خصوصية عقد النقل البحري بالحاويات من حيث إلتزامات الأطراف

الفصل الأول

خصوصية عقد النقل البحري بالحاويات من حيث إلتزامات الأطراف

تتميز إلتزامات أطراف عقد النقل البحري بواسطة الحاويات بميزات كثيرة، تختلف عن تلك الإلتزامات التي تقع على عاتق الأطراف في عقد النقل البحري التقليدي أي دون حاويات، على الرغم من خضوع إلتزامات أطراف عقد النقل البحري بالحاويات في أغلب الجوانب لنفس القواعد العامة التي تنظم عقد النقل البحري التقليدي.

فاستخدام الحاويات في النقل البحري أحدث تغيير كبير في إلتزامات الشاحن والناقل حيث أصبح الشاحن في ظل هذا العقد يلتزم بتقديم البضاعة للناقل في حاوية مغلقة ومختومة بالأختام بعد أن يكون قد قام بتعبئتها على الوجه الذي ينبغي، كما أنّ دفع أجرة النقل في نظام النقل البحري بالحاويات لا يخضع لنفس الأعراف البحرية التجارية في عقد النقل البحري العادي، أما الناقل فأصبحت تقع عليه مجموعة من الإلتزامات الخاصة عند استلام البضاعة أو الحاوية حسب الحالة، وأثناء النقل أيضا لأنّ الحاوية تتطلب عناية خاصة، وبعد النقل لأنّ تسليم البضاعة لا يكون ظاهر لأنها تكون مغلفة بالحاويات.

بناءً على ما تقدم سنحاول التطرق إلى خصوصيات عقد النقل البحري بواسطة الحاويات من حيث الإلتزامات التي تقع على عاتق الأطراف من خلال التطرق إلى إلتزامات الشاحن في (المبحث الأول)، وإلى إلتزامات الناقل في (المبحث الثاني).

المبحث الأول

إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري بالحاويات

هناك إلتزامان رئيسيان يقعان على عاتق الشاحن في عقد النقل البحري بواسطة الحاويات ، إلتزام أول يتعلق بالبضاعة (المطلب الأول)، أما الإلتزام الثاني فهو إلتزام مالي يتمثل في دفع أجرة النقل (المطلب الثاني)، ويلاحظ أنّ النصوص القانونية قليلة في هذا الشأن، فضلًا عن أنّها مكملة لإرادة المتعاقدين، مما أفسح المجال للشروط الاتفاقية والعادات.[1]

المطلب الأول

الإلتزامات المتعلقة بالبضاعة

تحتاج البضاعة المراد نقلها في الحاوية إلى تحضير وتهيئة من قبل الشاحن، من خلال تعبئتها داخل الحاوية مع مراعاة الأسس الفنية لذلك، ثم بعد ذلك تقدم هذه البضاعة المحواة إلى الناقل في المكان والزمان المتفق عليهما أو في ميناء الشحن من أجل نقلها إلى المرسل إليه، بناءً على ذلك سنتطرق إلى إلتزامات الشاحن المتعلقة بالبضاعة في فرعين يتعلق (الفرع الأول) بتعبئة الحاوية، أما (الفرع الثاني)، فيتعلق بتقديم البضاعة محواة.

[1]– مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، د ب ن، 2006 ص209.

الفرع الأول

تعبئة الحاوية

يقصد بتعبئة الحاوية وضع أو شحن البضاعة بداخلها ولهذه العملية أهمية خاصة ترتكز أساسا على الشخص القائم بها وكيفية تنفيذها، وحتى يكتمل الهدف من تعبئة الحاوية وحين الوقت بالسفينة لبدء رحلتها البحرية فإنّه يلزم رمي البضاعة داخل الحاوية فالتعبئة والرص عمليتان ضروريتان لا تكتمل أولاهما إلا بإجراء الثانية.

وينبغي هنا عدم الخلط بين رص البضاعة داخل الحاوية ورص هذه الأخيرة مع غيرها من الحاويات على سطح السفينة، فالرص بمفهومه العام يعني ترتيب الحاويات وتنظيمها على متن السفينة بطريقة معينة تضمن حمايتها من مخاطر الهلاك أو التلف وتحفظ السفينة توازنها أثناء الرحلة البحرية.

والأصل أنّ الإلتزام بالرص وفقا لهذا المفهوم يندرج ضمن إلتزامات التي يتحملها الناقل بمقتضى عقد النقل البحري، أما الرص في مقام حديثنا هذا فهو يمثل مع تعبئة البضاعة في الحاوية إحدى الخطوات الضرورية التي تسبق تسليم الحاوية ذاتها إلى الناقل وشحنها على السفينة.[1]

يختلف تنفيذ إلتزام التعبئة باختلاف عدد أصحاب البضائع محل التحوية، وتتحكم فيه عدة عوامل لابد من مراعاتها، وهو ما سنتعرض له في الجزئيين المواليين.

[1]– محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاوية، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة الإسكندرية، 2007، ص ص51–52.

أولًا: أنواع تعبئة الحاويات(عملية الشحن)

عملية تعبئة أو شحن البضاعة داخل الحاوية هي نوعان:

أ-الشحن الكامل للحاوية FCL

تتم فيها تعبئة بضائع تخص مصدرًا وحدًا أو مستوردًا واحدًا بمعنى تعبئة كامل الحاوية ببضائع تعود لنفس الشخص وغالبا تتم هذه العملية لدى المصدر نفسه أو في مناطق خارج الميناء.[1]

ب-الشحن الجزئي للحاويةLCL

يرتكز هذا النوع على وضع بضائع مجمعة تعود لأشخاص مختلفة بأوزان وأبعاد مختلفة كذلك، يتم وضعها جميعا في نفس الحاوية، ويعد نظاما فعالًا يعود بالفائدة على أصحاب الشحنات الصغيرة في كونها تساعدهم على توفير أجور الشحن البحري، وكذا مجهزي السفن خاصة من حيث تقليص عدد الحاويات، وبالتالي فتح إمكانية نقل حاويات أخرى، وهي الحالة الأكثر شيوعًا في النهائيات عن الحالة التي سبقتها.[2]

ثانيا: العوامل المتحكمة في تعبئة الحاويات

ما يحصل غالبا أنه بعد تحديد عدد الحاويات المطلوبة لتعبئتها، يتم نقلها إلى محطة شحن "تعبئة وتفريغ" الحاويات حتى يتم تعبئتها للتصدير وتجرى الفحوصات اللازمة على الحاوية الفارغة قبل التعبئة من الخارج للتأكد مثلا من خلوها من أي ثقوب أو فتحات قد تسبب أضرارًا للبضائع بداخلها، من سلامة الأبواب والأقفال ومن ثبات درجة الحرارة إذا كانت من نوع الحاويات الثلاجة طبقا للدرجة المحددة للبضائع، مع ضرورة إزالة أي ملصقات على الحاوية كانت تخص الشحنة السابقة، ويجري فحص الحاوية قبل التعبئة من الداخل أيضا للتأكد من عدم وجود بقايا بضائع وخلوها من أيَة مواد تتسبب في إفساد البضاعة واختبار أرضية الحاوية تحسبا لاحتمال تسرب المياه أثناء

---

[1]- فاطيمة زهرة شريفة الماحي، المرجع السابق، ص ص203-204.

[2]- المرجع نفسه، ص304.

عملية النقل، بعدها يتم ترتيب ورص البضاعة داخل الحاوية وتثبتها بالأسلوب الذي يجعلها تتحمل الضغوط والإجهادات الناتجة عن النقل في مختلف وسائطه.[1]

لقد جاءت الاتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الحاويات لسنة 1972[2]، في مبحثها المتعلق بشحن الحمولة داخل الحاويات ببعض التعليمات التي تهدف إلى تجسيد المبادئ الأساسية الواجب احترامها عند شحن البضائع داخل الحاويات من أجل ضمان سلامة الأرواح البشرية، سلامة الحمولة وكذلك السفينة، فقبل الشحن تفرض الاتفاقية ضرورة إجراء تفتيشا خارجيا الفقرة"2/1" وداخليا "الفقرة "2/2" للحاوية المعدة لشحنها بالبضائع مع ضرورة توزيع ثقل الحمولة داخل الحاوية بشكل متناسق فقرة"2،3،5"، أما فيما يخص رص الحمولة في الحاوية فلابد أن يكون بطريقة تجعل البضائع متقاربة لذلك يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار طبيعة البضاعة الفقرة "2،3،6" وعند الانتهاء من الشحن لابد من تثبيت الحمولة من الأمام تفاديا لسقوطها عند فتح الحاوية.[3]

---

[1]– ليلى إلدياز قماز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2013–2014، ص176.

[2]– أبرمت الاتفاقية الجمركية المتعلقة بصناديق البضائع بمدينة جنيف 12/02/ 1972 وانضمت الجزائر إلى الاتفاقية بموجب المرسوم رقم 78–01 المؤرخ في 12 صفر 1378 الموافق 21 جانفي 1978، ج ر، ع 04 لسنة 1978 ص91.

[3]– إنصاف دودش، محاضرة ختم التمرين (النقل البحري بواسطة الحاوية)، الهيئة الوطنية للمحاميين، الفرع الجهوي بتونس، السنة القضائية، 2012–2013، ص23.

الفرع الثاني

تقديم البضاعة محواة

بعد أن يقوم الشاحن بتعبئة وشحن البضاعة داخل الحاوية يلتزم بتقديم الحاوية للناقل حيث تنص المادة 771من ق ب ج[1] على أنه "يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها."

يفهم من هذا النص أن الشاحن يقوم بتسليم الناقل البضائع وفقا لعقد النقل المبرم بينهما وتعتبر هذه هي الخطوة الأولى التي يبدأ بها تنفيذ العقد والتي تبدأ معها مسؤولية الناقل وقد يحدث أن يسلم الشاحن البضائع للناقل ليقوم هذا الأخير بوضعها في حاويات إلا أن هذا الفرض نادر الحدوث، إذ غالبا ما يقوم الشاحن بتسليم البضائع للناقل في حاويات مغلقة ومختومة بالأختام.[2]

ويكون وفقا للمبدأ القائل –من الباب إلى الباب–[3] مما يعني أن الشاحن قد يتفق مع الناقل على أن يسلمه البضاعة محواة بمعرفته أصلا في نقطة ما داخل الميناء أو خارجه كما

---

[1]– الأمر 76–80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري ج ر، ع 29 لسنة 1977، ص496، المعدل والمتمم.

[2]– سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الواسطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، دار الجامعية الجديدة للنشر، الأزاريطة، الإسكندرية، 2004، ص ص91–92.

[3]– النقل من الباب إلى الباب هو عملية نقل الحاوية المهيأة في اليابسة برًا إلى ميناء الشحن، لنقلها بحرًا في السفينة وتقابلها الطريقة نفسها في ميناء التفريغ، وهي العملية التي تتعدد فيها وسائط النقل، من نقل بحري وبري وجوي ونهري وهذا ما يعرف بالنقل متعدد الوسائط. أنظر: الشيخ خالد صالح، النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العقود والمسؤولية، جامعة الجزائر 1، بن يوسف بن خدة، السنة الجامعية 2012–2013، ص ص34–35.

يمكن أن يتفق على أن تسلم البضائع للناقل بإحدى محطات الحاوية الطرفية حيث يتم التسليم إلى متعهد النقل الذي يقوم بدوره بتجميع البضائع المتشابهة داخل حاوية واحدة.[1]

وهناك إلتزامات أخرى متفرعة عن إلتزام الشاحن بتقديم البضاعة المحواة وتتمثل في الإدلاء أو تقديم كافة البيانات المتعلقة بالبضاعة المعبأة داخل الحاوية على أساس تصريح كتابي، كما يلتزم بأن تكون هذه البيانات صحيحة وحقيقية، ويعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد الطرود وكمية ووزن البضائع ويكون مسؤولا بذلك أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي.[2]

وإذا قدم الشاحن بيانات غير صحيحة بشأن نوع وقيمة البضائع في وثيقة الشحن أو في وثيقة أخرى مؤيدة للنقل فإن جزاءه هو إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها[3]، هذا الجزاء ذو طابع خاص فالناقل ليس ملزم بإثبات أن عدم صحة البيانات هو سبب الخسارة أو الضرر ولا يهم عدم وجود العلاقة السببية بين التقرير الكاذب والخسارة، هذا الجزاء المشدد على الشاحن يرتكز على أساسين: أولهما أن الجهل بطبيعة البضائع قد يكون مصدر خطر بالنسبة للسفينة والشحنة معًا وأما ثانيهما قد يكون مصدر أضرار اقتصادية بالنسبة للناقل البحري.[4]

والأمر لا يتعلق فحسب بجزاء مدني يتحمله الشاحن سيئ النية اتجاه الناقل، بل قد يتعرض هذا الشاحن لجزاء جنائي في مواجهة السلطة العامة إذا ثبت من خلال مباشرة

---

[1]– نجلاء قمر الدين السهيلي، النظام القانوني للنقل البحري بالحاوية، بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير، كلية القانون جامعة النيلين، السودان، 2010، ص67.

[2]– المادة 753 من ق ب ج.

[3]– المادة 810 من ق ب ج.

[4]– مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2011–2012 ص166.

الجمارك لحقها في فحص وإفراغ الحاوية أنها تحتوي على مواد غير مشروعة كالمخدرات مثلًا.[1]

وهناك أيضا إلتزام آخر يتفرع عن إلتزام الشاحن بتقديم البضاعة وهو تقديم المستندات اللازمة لتنفيذ العقد وهو إلتزام مكمل لإلتزام الشاحن الأصيل ويجب أن تكون المستندات مطابقة للحقيقة، الأمر الذي لا يمس بمسؤولية الناقل متى ما فرط فيها أو أساء استعمالها أو أضاعها، أما عن ماهية تحديد هذه المستندات المطلوبة فإنّه أمر تقرره اللوائح المعمول بها في الموانئ واللوائح الجمركية.[2]

المطلب الثاني

الإلتزام بدفع أجرة النقل

يقع على عاتق الشاحن الإلتزام بأداء أجرة النقل البحري، وقد يتفق الأطراف على أن يتولى المرسل إليه دفع أجرة النقل عند التسليم البضائع في ميناء الوصول[3]، ووفقا لنص المادة 797 من ق ب ج فإن مبلغ أجرة الحمولة وكيفية دفعها هو محدد باتفاق الطرفين[4]،فلأطراف عقد النقل مطلق الحرية في اختيار الطريقة التي يتم بها تحديد أجرة النقل، وإذا سكت الأطراف عن تحديد الأجرة فتحدد بالعرف أو بالقياس على أجرة المثل

---

[1]– محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص63.

[2]– نجلاء قمر، المرجع السابق، ص68.

[3]–هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1997 ص263.

[4]– تنص المادة 797 من ق ب ج على أنه "تترب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي تحدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف، وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول عد المرسل إليه مدينا بذلك إذا قبل استلام البضائع".

يوم إبرام العقد[1]، وقد تُحدد بالرحلة أو عن كل يوم أو شهر إذا كانت السفينة مستأجرة لمدة معينة.[2] إلا أنّ العادات جرت أن تقدر الأجرة حسب وزن البضاعة.[3]

والسؤال الذي يطرح نفسه هنا هو كيف يتم تحديد الأجرة في ظل نظام النقل البحري بالحاويات الذي أحدث ثورة في مجال النقل البحري؟

للإجابة عن هذا التساؤل لابد من التطرق إلى هذا المطلب في فرعين (الفرع الأول) حول أنظمة تسعير الحاويات، أما (الفرع الثاني) فحول مصطلحات النقل والحاويات.

الفرع الأول

أنظمة تسعير الحاويات

إنّ تحديد أجور النقل في ظل نظام النقل بالحاويات الذي أخذ يسيطر على صناعة النقل البحري، يتم على أساس أجرة نقل الحاوية كوحدة سعرية تغطي أجرة النقل من الباب إلى الباب وذلك حسب فئات الحاوية أي فئة العشرين قدمًا.

وكذلك حسب وزن البضاعة ونوعها وطول مسافة الرحلة البحرية[4]، إلا أنّ الواقع العملي للنقل بالحاويات أفرز تسعيرة شحن قائمة على مبدأ تسعيرة شحن جميع الأنواع (freight of all kinds) وبموجبها يتم تقاضي مبلغ ثابت عن كل حاوية دون نظر إلى محتوياتها حيث أن هذه التعريفة توحد بين أسعار البضائع القيمة وأسعار البضائع الرخيصة ويضاف إلى ذلك أنّ التعريفة ستكون عند حد وسط، بين حد التعريفة العليا وحد التعريفة السفلى مما يجعل تطبيقها ضارًا بمصالح الدول النامية التي تتكون صادرتها من

---

[1]– مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، د س ن، ص320.

[2]– نجلاء قمر، مرجع سابق، ص69.

[3]– عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري (قواعد وأحكام)، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، الإسكندرية، 2006 ص57.

[4]– مراد بسعيد، المرجع السابق، ص182.

مواد أولية منخفضة القيمة لأنها ستضطر إلى دفع أجرة مرتفعة نسبيا بينما تفرض المؤتمرات البحرية عادة أجرة منخفضة على البضائع منخفضة القيمة.[1]

ومع ذلك فإنّ استعمال الحاوية يفرض بعض القواعد التي تؤثر على أجرة الحمولة كما أنها مختلفة من ناقل إلى آخر لذا توجد ثلاثة حالات:

أولا: في حالة الحاويات المقدمة من طرف الناقل

إذا تم تقديم الحاوية من طرف الناقل فالأسعار تكون محددة حسب الشروط الموضوعة للزبائن في أخذ الحاويات كذلك شروط إرجاعها بعد النقل، بحيث توجد مدد لاستخدام الحاوية ولشحنتها، وشروط تخص مصاريف ملئها وشحنها (d'empotage) مصاريف تفريغها(d'dépotage) إذا قام بها الناقل.

وكذلك مصاريف وضعها(positionnement) واستلامها فارغة ومصاريف تأخر رد الحاويات.[2]

ثانيا: في حالة الحاويات المقدمة من الشاحن

يستطيع الشاحن أن يقدم للناقل حاويات مملوكة أو تم تأجيرها بمعرفته، وهي من المفروض معتمدة من طرف المجهزين (الناقلين) فكل الحاويات البحرية لابد أن تتوافر على مواصفات ايزو(iso) وتستفيد من الاقتصاد الذي فرضته اتفاقية سلامة وأمن الحاويات اتفاقية(csc) فالحاويات غير المعتمدة من طرف الناقلين تعتبر كوحدات طرد عادية تحدد أجرتها اتفاقيا.[3]

---

[1]- عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق ص ص193-194.

[2]- مراد بسعيد، المرجع السابق، ص183.

[3]- المرجع نفسه، ص183.

ثالثا: في حالة حاويات التجميع

هي حاوية يجتمع فيها مختلف البضائع من طرف شخص يسمى groupeur هذا المجمع يجمعها في المخازن والمستودعات الخاصة أو في مستودعات مينائية خاصة (محطة التجميع) وتوجه إلى وكيل عبور في ميناء الوصول الذي بدوره مكلف بعملية تجزئة وتفرقة الشحنات المعبأة في الحاوية وتسليم كل حصة إلى صاحبها (المرسل إليهم)، لذا يمكن للمجهزين أن تكون لهم صفة مجمعين وعمليا في أوربا يقوم بها وكيل بالنقل متخصصcommissionnaire،هذه الحاويات لها تعريفات ورسوم خاصة ووثيقة الشحن الممثلة للحاوية لابد إلزاميا أن تتضمن على قائمة مفصلة عن الشحن وتكون مؤشر عليها من طرف وكيل المجهز.[1]

الفرع الثاني

مصطلحات النقل والحاويات

فيما يخص أجرة حمولة الحاويات فإن مصاريف عمليات مناولتها تسمى The terminal hand ling chargesوفي الواقع العملي تصبح على عاتق السفينة مصاريف الشحن عندما تحدد ب THC وهي مصاريف المناولة بين المرفأTerminal وبين ظهر السفينة مشحون ومرصوص بالبضائع، والتي هي ليست مغطاة بمصطلحات شروط المناولة للخطوط المنتظمة liner terms.

إذن مصاريف مناولة الحاويات THCهي مفوترة من طرف الشركات الملاحية لزبائنها حسب الخدمات المتفق عليها، وهي تعتمد على مفهوم لشروط المناولة المنتظمة liner terms، بالرغم من أن هذه الأخيرة لم تتأقلم مع النقل بالحاويات، مع التنويه أن المصاريف التي ليست مغطاة بأجرة الحمولة ولا ب THCهي كلها على عاتق البضائع

[1]– مراد بسعيد، المرجع السابق، ص184.

لذا لابد للشاحن أن يعلم أن العمليات التي تكون في حدود السفينة هي التي فقط مغطاة بـliner terms مع الإشارة كذلك إلى بعض المصاريف الأخرى والمتعلقة بالمسافنة فأصحاب الحق في البضائع الموضوعة في الحاوية هم من يتحملون المصاريف، وهي متغيرة على حسب بعد أو قرب الحاوية من محيط السفينة PIRIMETRE، كما أنّ قواعد حساب المحيط، تختلف من ميناء إلى آخر، وهي على العموم في نقل البضائع الاتفاقية فإنّ المحيط يمتد 80 متر من مقدمة السفينة PROVE إلى 50 متر من مؤخرة السفينة POUPE وعلى عمق الرصيف، أما المحيط فيما يخص نقل الحاويات فيمكن توسعته ليشمل كذلك المسطحات الأرضية الصلبة على أنه صارت بعض الموانئ تجيز العمل بال liner terms مثل ميناء "أنفرمن وداترك" وعلى كل حال فمسؤولية الناقل لا تحرك ولا تقام إلا بعد الاستلام الحقيقي للبضائع.[1]

المبحث الثاني

إلتزامات الناقل في عقد النقل البحري بالحاويات

تبدأ عمليات النقل البحري بالحاويات باستلام الناقل للبضاعة أو الحاوية حسب الحالة وفي المكان والزمان المتفق عليهما أو في ميناء الشحن، ثم شحنتها ورميها تبعا للطرف الفنية المعروفة دوليا، ليكون الناقل بعدها ملزما بالمحافظة على الحاوية والبضائع التي تحتويها أثناء النقل وضمان سلامتها، حيث أنّ مفهوم الإلتزام بالسلامة ظهر في عقد النقل في وقت تقدمت فيه وسائل النقل الحديثة وتضاعفت مخاطرها، خصوصا وأن الناقل يعد مهنيا محترفا اكتسب نتيجة احترافه خبرة علمية لا يستهان بها، تدعو إلى ضرورة إلقاء الإلتزام على عاتقه، انتهاء بفك الحاويات وإنزالها من السفينة من أجل تسليمها إلى المرسل إليه.[2]

---

[1]– مراد بسعيد، المرجع السابق، ص ص188–189.

[2]– ليلى إلدياز قماز، المرجع السابق، ص179.

هذه الإلتزامات يمكن أن تقسم إلى قسمين: إلتزامات قبل الرحلة البحرية (المطلب الأول) وإلتزامات أثناء وبعد الرحلة البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

إلتزامات الناقل قبل الرحلة البحرية

إنّ إلتزام الناقل في ظل عقد النقل البحري بالحاويات لا يتمثل في جعل السفينة صالحة للملاحة فقط وإنّما يتعدى ذلك ليصبح إلتزاما بجعل الحاوية التي توضع بداخلها البضائع صالحة للملاحة أيضا كإلتزام أصيل لا سيما إذا ما قدم الشاحن له البضاعة غير محواة وكان هو المالك أو المستأجر للحاوية.[1]

تجدر الإشارة أنّه بعد إعداد الحاوية الصالحة تأتي عملية تعبئة الحاوية –التي تناولنا من قبل– والغالب عملا أنّ الشاحن هو الذي يقوم بعملية تعبئة البضاعة داخل الحاوية ويحدث عادة أن يتم الاتفاق على إرسال الحاوية إلى الشاحن وتركها لديه فترة زمنية محددة قبل أن يتسلمها منه الناقل مهيأة بالبضائع تنفيذا لعقد النقل البحري المبرم بينهما كما يلتزم الناقل بعد تسلمها بإصدار سند الشحن الذي يثير إشكالات كثيرة بحكم أن البضاعة محواة غير ظاهرة (سيتم التطرق إلى هذه النقطة بالتفصيل في الفصل الثاني).[2]

ثم بعد ذلك يلتزم الشاحن بشحن ورص الحاوية على السفينة بطريقة تضمن وصولها سالمة إلى المرسل إليه.[3]

لذلك سنتناول هذا المطلب من خلال فرعين (الفرع الأول) حول إعداد حاوية صالحة للملاحة أما (الفرع الثاني) فحول شحن ورص الحاوية.

---

[1]– نجلاء قمر، المرجع السابق، ص97

[2]– محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص52.

[3]– المادة 373 و780 من ق ب ج.

الفرع الأول

إعداد حاوية صالحة للملاحة

إنّ الحاوية يجب أن تكون صالحة للملاحة على غرار ما يجب أن تكون عليه السفينة من صلاحية للملاحة[1]، ولقد جاء ذكر ذلك في المبحث المتخصص بإلتزامات الناقل البحري في ظل بروكسل وكذلك التشريع الوطني.[2]

هناك رأي يرى بأن الحاوية هي جزء من السفينة أو عنبر متحرك من عنابرها مخصصة لاستقبال الحمولة وتسهيل عمليات المناولة والرص، وبالتالي فهي تدخل ضمن إلتزام المجهز بجعل العنابر وجميع أجزاء السفينة التي تؤوي البضاعة ملائمة وآمنة لاستقبال البضاعة ونقلها وحفظها، وهو إلتزام ضمني وفقا للقواعد العامة كما أنه إلتزام صريح في قواعد لاهاي لسنة 1924.

إن الحاوية يجب أن تكون صالحة للحمولة في الحالة التي تعتبر فيها أداة نقل حيث المعروف أن أمين النقل يلتزم بتقديم سفينة حاوية صالحة للملاحة SEA WORTHY CONTAINERSHIP, فإذا كان أيضا يملك الحاويات، فإنها يجب أن تكون أيضا صالحة للحمولة، ذلك أن الحاويات تصنع من الفولاذ أو الألمنيوم أو الخشب الرقائقيPLYWOOD أو البلاستيك المسلح REINFORCED PLASTIC وتكون عادة ذات أرضية من الخشب موضوعة فوق أعمدة متصالبة مما ينتج عنه وجود فراغ بين الأرضية وقاعدة الحاوية، وهذا الفراغ ليس من السهل تنظيفه مما يسمح للحشرات والفطريات بأن تعيث فسادًا بجسد الحاوية ومحتوياتها وتكون سببًا في انبعاث روائح كريهة تؤثر على حمولة الحاوية إذا كانت هذه الحمولة من المواد الغذائية أو الخضار

---

[1]– المادة 1/3 من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسد الشحن 1924 (قواعد لاهاي) انضمت الجزائر إليها وصادقت عليها بتاريخ 02 مارس 1964 بمقتضى المرسوم رقم 64–71، ج ر،ع 28 لسنة 1964 ولم تنظم الجزائر للبروتوكولات المعدلة لها.

[2]– نجلاء قمر، المرجع السابق، ص98.

والفواكه، ويمكن معالجة ذلك بإحداث فتحة قابلة للفتح والإغلاق يمكن بواسطتها تطهير وتنظيف هذا الفراغ.

وحتى تكون الحاوية صالحة للملاحة يجب أن تكون متقنة الصنع بشكل يمكن أن تتحمل جميع الحركات التي تتعرض لها السفينة أثناء الرحلة البحرية كما يمكنها أن تتحمل جميع درجات الضغط التي تتعرض لها عند تستيفها في السفينة بغض النظر عن موقعها في التستيف (أسفل، وسط، أعلى السفينة) ويقوم بفحص متانتها وصلاحيتها لأداء الغرض الذي صنعت من أجله قبل أن تدخل ميدان العمل إحدى جمعيات التصنيف المختصة في البلدان المختلفة.

ويفرض منطق الحرص على سلامة الحاوية استمرار صلاحيتها للحمولة أن تفحص بعد كل رحلة وتجرى لها الصيانة اللازمة، كما يجري تنظيفها وتجهيزها استعدادا للرحلة الثانية، ولكن هذا الوضع ليس هو الغالب عملا حيث أن معظم الناقلين وأصحاب الحاويات يتجاهلون ذلك ويستمرون في استخدام الحاويات حتى يظهر العيب فيها بوضوح ومع ذلك فإنّ بعض أصحاب الحاويات يجرون فحصًا شاملا مرة كل سنتين.[1]

هذا وقد أستثار موضوع صلاحية الحاوية للحمولة اهتمام رجال صناعة النقل بعد أن أثبتت أنّها أداة النقل المثلى في العصر الحديث، حيث أنّ هذا الموضوع كان سببا في وضع قواعد وأنظمة تحدد المقاييس الضرورية الواجب توفرها في الحاويات، وقد تم ذلك عن طريق أنظمة ISO والاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات.[2]

أولاً: أنظمة ايزوISO

منذ إنشائها سنة 1947 أصدرت المنظمة الدولية للتقييس ISO سلسلتين من المواصفات في مجالات مختلفة، السلسلة الأولى تتعلق بأنظمة إدارة الجودة، والثانية بأنظمة إدارة البيئة وبالرغم من أنّ كافة المواصفات الصادرة عن المنظمة اختيارية إلا أن

[1]– عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص232.

[2]– المرجع نفسه، ص237.

الكثير من الدول تعتبرها مواصفات دولية لها[1]، ومن بين هذه المواصفات نجد مجموعة المواصفات القياسية المتعلقة بالحاويات أهمها:

– مواصفات قياسية لسنة 1984 تحدد مواصفات زوايا الحاويات وقد تم إدخال تعديلات عليها سنة 1990.

– مواصفات قياسية لسنة 1984 تحدد نظاما لتعريف وتسجيل الحاويات تم إدخال تعديلات عليها سنتي 1988 و1995.

– مواصفات قياسية لسنة 1988 تحدد متطلبات الفحص والاختيار للحاويات ذات المميزات الحرارية وكيفية مناولة وحماية حاويات البضائع.

– مواصفات قياسية لسنة 1990 تتعلق بحاويات البضائع العامة.

– مواصفات قياسية تقسم الحاويات إلى فئات تبعا لقياساتها الخارجية.

– مواصفات قياسية لسنة 1990 ميزات واجهات الحاويات.

– مواصفات قياسية لسنة 1990 تحدد طريقة لتعريف مكان وجود حاوية على ظهر السفينة.

– مواصفات قياسية لسنة 1990 تحدد نظاما موحدًا لنقل المعلومات عن حاوية موجودة على ظهر سفينة إلى الميناء التالي.

– مواصفات قياسية لسنة 1990 تحدد رموز اتصال عامة لتبادل معلومات حول الحاوية.

– موصفات قياسية لسنة1990تضع نظاما للاتصال من كمبيوتر إلى آخر لتبادل معلومات تجارية متعلقة بالحاويات.

---

[1]– مالك الخضري، "الحاويات، أهميتها، أنواعها، النظام القانوني لاستخدامها، مواصفاتها"، مقال منشور بموقع مجلة النقل الإلكترونية، ع 8، جانفي 2018، متوافر على:www.mot.gov تاريخ الزيارة: 2018/04/11 على الساعة 00:46.

– مواصفات قياسية لسنة 1991 تحدد متطلبات الفحص واختيار للحاويات المخصصة للغازات والسوائل المضغوطة، وأخرى متعلقة بالحاويات المخصصة للسوائل غير المضغوطة.

كل هذه المواصفات وغيرها بمثابة أنظمة تساعد على مواجهة المخاطر والحوادث التي يمكن أن يواجهها النقل بالحاويات[1].

ثانيا: الإتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لسنة 1972

تهدف هذه الإتفاقية إلى ضمان درجة عالية من السلامة للعنصر البشري عند استخدام الحاويات، كما أنها تنص على كيفية استخدام الحاويات في نقل البضائع بحيث تكون معتمدة من قبل السلطات المختصة وغالبا ما تكون إدارة الجمارك.

ومن أجل أن تستفيد الحاويات من الاعتماد الجمركي يجب أن تتوفر فيها شروط تضعها إدارة الجمارك تسهل لها مهام المراقبة والفحص والمتابعة داخل الإقليم الجمركي.[2]

لذا فإن هذه الاتفاقية تنص على أن يتم صنع الحاوية وفق نموذج prototype مصمم سلفا (التنظيم الرابع أ 4) من ملحق الاتفاقية رقم "ب" ويتم فحص وتدقيق الحاويات بعد صنعها لبيان مدى تطابقها للنموذج وللشروط الواردة في الاتفاقية من جانب السلطة المختصة وتوضع نتائج ذلك في لوحة يطلق عليها "لوحة السلامة المعتمدة"safety approval plate تثبت بدورها على الجدار الخارجي للحاوية، كما أن الاتفاقية تحمل صاحب الحاوية مسؤولة إبقاء الحاوية في حالة آمنة (تنظيم رقم 1/2 من ملحق الاتفاقية الأولى) وتلزمه بأن يتعهدها بالصيانة والفحص لفترة لا تزيد عن خمس سنوات من تاريخ صنعها، وأن تكون الفحوصات التالية للحاويات الجديدة والحاويات الموجودة التي يعاد فحصها لفترة لا تزيد عن 24 شهرًا (تنظيم رقم 3/2 من ملحق

[1]– إنصاف دودش، المرجع السابق، ص ص20–21.

[2]– مالك الخضري، المرجع السابق.

الاتفاقية الأولى)، وهذه الفحوصات يجب أن تقرر حالة الحاويات وما إذا كان فيها عيوب تعرض أي شخص للخطر.[1]

الفرع الثاني

شحن ورص الحاوية

بمجرد انتهاء التحضيرات السابقة لعملية النقل تأتي عملية شحن الحاوية بطريقة ملائمة من أجل تنفيذ النقل ولا تكتمل عملية الشحن ما لم يتم رص الحاوية مع غيرها من الحاويات.

أولاً: شحن الحاوية

الشحن عملية مادية يقصد بها وضع البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام المتفق عليه في العقد، وهو في الأصل يقع على عاتق الناقل لتوافره على الخبرة والوسائل الكافية للقيام به، لكن لا يمنع ذلك أن يتولاه أطراف أخرى مثل المؤسسة المينائية.[2]

الأصل في إلتزام الناقل بالشحن أن يقتصر على قيامه برفع البضاعة من الرصيف ووضعها على متن السفينة أيا كانت الوسيلة المستخدمة في ذلك، و شحن الحاوية قد يتعدى بهذا الإلتزام مجرد مفهومه التقليدي حيث أصبحت الوسائل التقنية الحديثة تساعد على صعود الحاويات ونزولها وفقا لنظام الدحرجة إذا كانت الحاويات نفسها موضوعة على هيكل مدولب، فتتولى قاطرات خاصة سحبها من على ظهر السفينة أو من أسطحها الداخلية عبر أذرع اتصالRAMPS بين السفينة والشاطئ الرصيف وذلك كله في سبيل

---

[1]– عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص237.

[2]– أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين (التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ1978) مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية،كلية الحقوق،جامعة مولود معمري، تيزي وزو،2009، ص ص32–23.

تعجيل عملية دوران السفن TUR NOROUND من الموانئ لتقليل الوقت الذي تمكث فيه السفينة العاطلة عن الحركة IDLETIME وبالتالي يرتفع مردودها الاقتصادي.[1]

ويمكن أن تكون الحاوية من النوعية التي تحتم على الناقل حين شحنها مباشرة تنفيذ بعض العمليات المادية أو تنفيذ تعليمات الشاحن في هذا الصدد، مثال ذلك توصيل جهاز تبريد الحاوية المبردة بتيار كهربائي على السفينة حينما لا تملك الحاوية جهاز تبريد خاص بها، أو توصيل الحاوية التي تحتوي على بضاعة ذي طبيعة خاصة بمواطن وصول الهواء على السفينة، وحرصا منه على تفادي وقوع أضرار بالبضاعة المحواة يجوز للشاحن مراقبة العمليات المتممة لشحن الحاوية على السفينة للتأكد من صحتها فإن تعذر عليه ذلك عد الناقل مسؤولًا عن أي ضرر ينجم عن خطئه، وتظل المسؤولية جزاء إهمال الناقل ولو لم يتلق الشاحن أي تعليمات بخصوص ما يتعين عليه القيام به.[2]

مع شيوع النقل بالحاويات سواء على السفن العادية أو على سفن صممت خصيصًا لهذا النوع من النقل بدأت تظهر إلى العلن إشكالية قانونية حول مسؤولية الناقل في حال شحن الحاويات المعبئة بالبضائع على سطح السفينة، وما إذا كان له حق التمسك بتحديد المسؤولية، (سيتم التطرق لهذه النقطة بالتفصيل في الفصل الثاني).

ثانيا: رص الحاوية

يقصد بالرص عمومًا ترتيب البضاعة وتنظيمها على ظهر السفينة بطريقة تقيها من خطر الهلاك والتلف أثناء السفر، وكذا توزيعها في العنابر أو على سطح السفينة في الأحوال التي يجوز فيها ذلك، وليس من تنظيم قانوني لهذه العملية وقد جرى العمل أن يكون الرص طبقًا لما اتفق عليه في العقد أو وفقا لعادات الميناء.[3]

---

[1]– عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص85.

[2]– محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص ص79–78.

[3]– رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري لبضائع،(دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص51.

كما أن تمام تعبئة الحاوية لا تجعلها معدة للشحن على السفينة مالم يتم رص البضاعة داخل الحاوية بطريقة سليمة، فإن عملية الشحن أيضا لا تكتمل على النحو الذي تكون فيه السفينة معدة للسفر إلا إذا جرى رص الحاوية على السفينة تبعًا للطرق المعروفة دوليًا.[1]

والمقصود برص الحاويات l'arrimage des conteneurs ترتيبها في الأماكن المختلفة لها على وسيلة النقل، ويشترط عند رص الحاويات مراعاة أمرين: الحفاظ على سلامة الحاوية بما فيها من مخاطر الهلاك أو التلف أثناء الرحلة، وكذلك الحفاظ على وسيلة النقل نفسها كالحفاظ على بدن السفينة وتوازنها وبالتالي سلامتها.[2]

لما كان رص الحاويات له تأثير قوي على ثبات السفينة وتوازنها وبالتالي سلامتها فهو يدخل ضمن اختصاصات الربان الفنية، بحيث يلتزم نيابة عن الناقل بالإشراف عليه وبالاطمئنان على أنّ الرص والتستيف قد تم بطريقة مطابقة لاشتراطات السلامة، ويتولى الضابط الثاني تحت مسؤولية الربان إعداد خريطة توضح أماكن الحاويات في السفينة تسمى خريطة الشحن Cargo plan, Plan de chargement، وهي خريطة توضح أماكن الحاويات سواء عند الشحن أو عند التفريغ والمحافظة على البضائع الموجودة بها وعلى سلامة السفينة وتوازنها، ويحرص الربان إتقاءً لأي منازعات إثبات عدم وجود عيب في الرص والتستيف وذلك بطلبه إجراء معاينة تهدف إلى هذا الغرض تتم بواسطة خبراء مختصين في هذا المجال.[3]

---

[1]– محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص78.

[2]– ليلى إلدياز قماز، المرجع السابق، ص ص193–69.

[3]– سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص ص68–69.

المطلب الثاني

إلتزامات الناقل أثناء وبعد الرحلة البحرية

بعد أن يقوم الناقل باستلام البضاعة وإعداد الحاوية وشحنها ورصها على متن السفينة، تبدأ مرحلة الرحلة البحرية حيث يلتزم خلالها الناقل بنقل الحاوية مع الحفاظ عليها بمضمونها (الفرع الأول).

كما يمتد إلتزام الناقل إلى ما بعد الرحلة البحرية من خلال تفريغ الحاوية وتسليمها لأصحابها وحينئذ ينتهي سريان عقد النقل البحري بواسطة الحاويات (الفرع الثاني).

الفرع الأول

إلتزام الناقل أثناء الرحلة البحرية

يقع على عاتق الناقل البحري بواسطة الحاويات أثناء الرحلة البحرية إلتزامين رئيسين ومتداخلين فيما بينها يتمثلان في نقل البضاعة المحواة أولًا والمحافظة عليها بمضمونها ثانيا.

أولا: نقل البضائع المحواة

يلتزم الناقل البحري بنقل البضائع المحواة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ[1] لتسليمها إلى المرسل إليه في الوقت المتفق عليه، وإذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على الميعاد الذي يجب أنّ يتم فيه النقل، فيفترض أنهما اتفقا على أن يتم في مدة عادية معقولة مع مراعاة نوع السفينة وقوتها وطبيعة البضاعة.[2]

[1]– المادة 738 من ق ب ج.

[2]– مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص ص227–228.

على الناقل أن يسلك الطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده فالطريق العادي[1]، وعمليا يلتزم الناقل بإتباع خط سير مستقيم دون أنّ ينحرف عنه إلا إذا كانت هناك ضرورة لذلك كأن يكون ضمن اتخاذ التدابير الخاصة بإنقاذ الأرواح أو الأموال[2]

لكن الملاحظ عمليا في مجال النقل البحري بواسطة الحاويات أنّها لا تنقل باتجاه مباشر (خط مستقيم en droiture) وتكون دائما محل مسافنة، أي شحن، نقل ثم تفريغ ثم شحن، نقل ثم تفريغ ففي أغلب الأحيان هناك ميناء وسط بحيث وثائق الشحن الحديثة تحتوي دائما على شروط تفيد بأنّ للناقل الحرية في مسافنة البضائع بل أنّ شروط المسافنة هي حتما صحيحة ففي قرار مجلس النقض الفرنسي بتاريخ 2004/02/25 أقر مجلس بصحة الشرط واعتبر أنّه لا يمكن اعتبار الناقل قد أخطأ عندما قام بمسافنة الحاوية في سنغافورة والتي كانت متجهة إلى ميناء (Haiphong) بحيث لا يوجد خط منتظم بين ميناء الشحن وهذا الميناء الأخير.[3]

إلا أنه لا ينصح بالمسافنة المتكررة والمتتالية في الحاويات غير المبرة ذاتيا، لما قد يؤدي ذلك من قطع متكرر لسلسلة التبريد، فقد ذهب القضاء الفرنسي إلى حد اعتبار أنه وبالنظر إلى طبيعة البضاعة القابلة للتلف، فإن المسافنة، قد تكون غير ملائمة لهذا النوع من النقل[4].

---

[1]– المادة 775 من ق ب ج.

[2]– سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص71.

[3]– مراد بسعيد، المرجع السابق، ص140.

[4]– ليلى إلدياز قماز، المرجع السابق، ص201.

ثانيا: المحافظة على الحاوية بمضمونها

يلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع المحواة أثناء الطريق ويبدأ هذا الإلتزام ليس من لحظة تحرك وسيلة النقل ولكن من لحظة استلام الناقل للبضائع على النحو الذي أوضحناه أعلاه ويستمر حتى لحظة تسليم البضائع إلى المرسل إليه.[1]

لذلك فإنّ اختيار الحاوية المناسبة هو إجراء ضروري على اعتبار كل بضاعة تستلزم حاوية مناسبة لطبيعتها، فعلى سبيل المثال يستعمل الشاحن حاوية مبردة لكل البضائع التي يجب حفظها في درجة حرارة منخفضة طيلة الرحلة البحرية مثل المواد الغذائية في حين يستعمل حاوية قياسية وعيارية متوفرة على أجهزة تهوية لبعض البضائع مثل الفول السوداني.

ولقد أبقى القضاء الفرنسي على ضرورة إلتزام الناقل بمراقبة حرارة الحاويات المبردة أو التهوية طيلة عملية النقل البحري إذ يمكن له أن يبدلها ويغيرها حسب الحاجة على أساس أنّ غالبية الشاحنين يلتمسون من الناقل البحري القيام ببعض الخصوصيات في مجال تعديل حرارة الحاوية، فحتى ولو قام الشاحن بالإعلام عن التعليمات الدقيقة الخاصة بتعديل الحرارة وفتح مخارج التهوية، فلا يمكن له تنفيذ المراقبة بصورة جيدة مطابقة للشروط الضرورية في النقل البحري للبضائع والتي يكون الناقل البحري على دراية بها أكثر من الشاحن.[2]

تطبيقا لذلك قضي بأنّ الناقل الذي يقوم بنقل حاويات مبردة يكون مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة والناتجة عن عدم احترام درجة الحرارة الواردة في سند الشحن طيلة الرحلة البحرية، ولا يستطيع الاستفادة من المسؤولية طالما لم يستطع إثبات أنّ الضرر كان نتيجة خلل في نظام التبريد بالحاويات، وقضي بمسؤولية الناقل بمناسبة

---

[1]– سوزان علي حسين، المرجع السابق، ص ص73–74.

[2]– شيهاب عينونة، "طبيعة نقل البضائع بالحاويات عن طريق البحر"، مقال منشور بتاريخ 2015/08/26 بموقع مجلة القانون والأعمال، دع، متوافر على: www.Droitentreprise.Com، تاريخ الزيارة: 2018/04/28على الساعة 18:50.

تلف أصاب حمولة ثوم، أين قدم الشاحن الحاوية بنفسه وأصدر تعليمات للناقل البحري بأن تكون درجة الحرارة بين 2 و4درجات فوق الصفر لكنه لم يلتزم بذلك، كما قضي بمسؤولية الناقل إزاء عدم احترام المواعيد التي حددها الشاحن بصدد نقل شحنة مثلجات وقد وصلت ذائبة لليس فقط بسبب عطل جهاز التكييف ولكن أيضا بسبب تأخر وصول الشحنة عن الميعاد الذي حدده الشاحن.[1]

ومن أهم مظاهر إلتزام الناقل بضمان السلامة واجبه في اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لمنع سرقة البضائع المحواة، وبهذه المناسبة قد جرى العمل على غلق الحاوية متى ما تم تعبئتها بأختام تتخذ شكل قطع رصاصية مرقمة، ويحدث كثيرا خلال النقل أن تكسر هذه الأختام أو يجري نزعها بهدف سرقة المحتوى أو لإخراج أحد الطرود حينما يجتمع في الحاوية الواحدة بضائع مملوكة لأكثر من شاحن، في مثل هذه الحالة يقع على الناقل واجب الإسراع بإثبات الواقعة والتحقق من سلامة البضائع المحواة، وذلك قبل طلب وضع أختام جديدة على الحاوية فور إعادة إغلاقها مرة أخرى، وتفريعا على ما تقدم إذا كانت الحاوية محلًا لنقل متتابع فإن الناقل الثاني تجوز مساءلته إذا قبل تسلمها دون التحقق من سلامة الأختام الأصلية الموضوعة عليها.[2]

الفرع الثاني

إلتزامات الناقل بعد الرحلة البحرية

إنّ الغاية الرئيسية من عقد النقل البحري بواسطة الحاويات هو توصيل الحاويات إلى ميناء الوصول من قبل الناقل، وهنا يشرع الناقل في تنفيذ إلتزامات أخرى هي تفريغ الحاوية أولاً، وتسليم الحاوية ثانيا، وهي المرحلة الأخيرة في عقد النقل البحري بواسطة الحاويات.

---

[1]– ليلى إلدياز قماز، المرجع السابق، ص195.

[2]– محمد السيد الفقي، المرجع السابق ،ص98.

أولًا: تفريغ الحاوية

إذا وصلت السفينة بسلام إلى الميناء المقصود فإن أول ما يقع على الناقل عندئذ هو فك الحاويات وإخراجها من العنابر تمهيدا لتفريغها، وهذه العملية تقابل عملية رص الحاويات في عنابر السفينة أو على السطح والتي تحصل في ميناء الشحن، غاية الأمر أن الربان وهو يقوم بفك الحاويات إنما يهدف بذلك إلى سلامة البضاعة المحواة فقط أما الرص فتزيد أهدافه لتبقى أيضا توازن السفينة أثناء الرحلة البحرية.[1]

ويلتزم الناقل أيضا بتفريغ الحاويات أي بإنزالها من على متن السفينة إلى رصيف الميناء أو إلى الصنادل التي تحملها إلى الرصيف إذا كانت السفينة راسية بعيدًا عن الرصيف.[2]

وإذا كان التفريغ يقع على عاتق الناقل، فبديهي أن يتم تفريغ البضائع قبل تسليمها لذلك وفي إطار المرحلة البحرية، عرضت في قضية على القضاء الجزائري، تتمثل في نقصان بضائع كانت مودعة داخل حاوية بميناء الجزائر، ورفعت دعوى من المرسل إليه ضد المؤسسة المينائية بالجزائر، على أساس أنها سرقت وهي تحت حراسة ومسؤولية هذه المؤسسة، فقرر مجلس قضاء الجزائر مسؤولية المؤسسة المينائية باعتبارها صاحبة الاحتكار فيما يتعلق بأمن وحراسة البضائع المودعة على الرصيف، طبقا للمادة 873 من القانون البحري،[3] وأنّ اختلاس البضائع وقع خلال إقامتها بالميناء، إلا أنّ الغرفة التجارية أصدرت قرارا بتاريخ 27 سبتمبر 1993 نقضت بموجبه قرار مجلس الجزائر المشار إليه أعلاه لكون الناقل البحري يبقى مسؤولا عن الخسائر اللاحقة بالبضائع حتى تسليمها إلى

---

[1]– محمد السيد الفقي، المرجع السابق ، ص99.

[2]– سوزان عي حسن، المرجع السابق، ص75.

[3]– تنص المادة 873 من ق ب ج على أنّه "تتم عمليات تحميل البضاعة من الموانئ ورصها وفكها وتفريغها وعمليات أخذ وإرجاع البضائع من وإلى البر أو اليابسة أو المستودعات وكذلك حراسة وحفاظ البضائع المنزلة أو المعدة للتنزيل في الموانئ من طرف الهيئات المؤهلة لهذا الغرض".

المرسل إليه، وأنّ الناقل هو الذي أبرم عقد تفريغ البضائع مع المؤسسة المينائية وبالتالي لا توجد علاقة تعاقدية بين المرسل إليه وعامل الشحن والتفريغ.[1]

إلا أنّه قد يحدث أن يتضمن سند النقل شرط التسليم تحت الروافع livraison sous plan وبمقتضاه يتم تسليم الحاويات على متن السفينة على أن يتولى المرسل إليه تفريغها منها بعد ذلك،[2] إلاّ أن البعض الآخر يرى أن مصطلح تحت الروافع ينصرف إلى أنّ الناقل يفك الحاويات وينزلها على الرصيف بمحاذاة السفينة كي يتسلمها المرسل إليه لأنّه لو قلنا بأن يتسلم المرسل إليه الحاويات على ظهر السفينة، ويلتزم بإنزالها إلى الرصيف، لكان على كل مرسل إليه في حالة وجود هذا الشرط أن ينزل الحاويات إلى الأرض بوسائله الخاصة وفي هذا إعاقة لنشاط السفينة لأنّها تكون محملة ببضائع لعدد لا بأس به من الشاحنين.

وقد منعت اتفاقية روتردام 2008[3] الاتفاق على أن يكون التسليم سابقا على التفريغ النهائي من خلال المادة 12 الفقرة 3/ب لتمنع بذلك شرط التسليم تحت الروافع بالمفهوم الذي يقلص من فترة مسؤولية متعهد النقل، ولذلك فإن واضعو الاتفاقية لم يجدوا داع لذكر الإلتزام بفك الحاويات كعملية مقدمة للتفريغ ضمن المادة 13 كونها تدخل حكما ضمن فترة مسؤولية الناقل.[4]

انطلاقا من مبدأ إلتزامه بالتفريغ، يجب على الناقل أن يبدل العناية والدقة وأن يتخذ كل الاحتياطات الكفيلة بالمحافظة على البضائع المحواة، ويجد هذا الإلتزام تطبيقه على وجه الخصوص في الحاويات المبردة التي تحتاج من أجل الإبقاء على برودتها إلى دعم

---

[1]– القرارين: "مجلس قضاء الجزائري والمحكمة العليا" مشار إليهما لدى قماز ليلى إلدياز، المرجع السابق ص ص203–204.

[2]– محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص ص99–100.

[3]– اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المعروفة بقواعد روتردام لعام 2008، فتح باب التوقيع عليها يوم 23 سبتمبر 2009 في مدينة روتردام الهولندية ولم تصادق عليها الجزائر.

[4]– ليلى إلدياز قماز، مرجع سابق، ص ص204–205.

عنصر خارجي عنها، إذ ينبغي على متعهد النقل فور تفريغ هذا النوع من الحاويات الإسراع إلى توصيلها إلى مصدر مناسب للطاقة، وتثور المشكلة حينئذ عندما لا يتوفر بميناء الحاويات سواء بشكل دائم أو مؤقت، مصادر للطاقة يمكن توصيل الحاويات المفرغة إليها على وجه السرعة[1]، وقد واجهت محكمة النقض الفرنسية تلك المشكلة بقولها: "يتعين على الناقل بالتشاور مع أمين الحمولة، اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لضمان تسليم البضائع في ظل ظروف لا تعرض هذه الأخيرة للخطر".

ولم تجد محاكم الموضوع من هذا الحل حيث فرضت محكمة استئناف روان الفرنسية بأنّه لا يجوز للناقل أنّ يهمل مصير البضاعة القابلة للتلف بعد تفريغها، فيجب عليه اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لضمان تسليمها في ظل ظروف جيدة لاسيما إخطار المرسل إليه أو تسليم البضاعة لسلطات الميناء" ومن المسلم به أن تسليم البضاعة إلى السلطات المختصة في ميناء التفريغ يعتبر بمثابة تنفيذ الناقل البحري لواجبه المتمثل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه والذي بتمامه ينتهي عقد النقل.[2]

ثانيا: تسليم الحاوية

يلتزم الناقل بمجرد رسو السفينة في ميناء الوصول بتسليم الحاوية المشحونة إلى المرسل إليه، والتسليم قد يكون سابقا على التفريغ إذا كان هذا الأخير على عاتق المرسل إليه أما إذا كان التفريغ على عاتق الناقل فيكون التسليم لاحقا عليه، وتبرز أهمية التسليم في أنّه يترتب عليه تغييرًا جوهريا في مراكز أطراف عقد النقل، إذ تنتقل به مسؤولية المحافظة على البضاعة من الناقل إلى المرسل إليه.[3]

---

[1]– ليلى إلدياز قماز، المرجع السابق، ص ص206–207.

[2]– Cas paris 5ch..sect A,7juillet 1992, navire CR Douala, DMF1993,somm,p 311. مشار لدى محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص101.

[3]– محمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل البحري)، دار الجامعية الجديدة، الأزاريطة، الإسكندرية، 2007، ص338.

وتجدر الإشارة إلى أن هناك فرق بين ما بين تسليم الحاوية للمرسل إليه وما بين تفريغها في الميناء إذ أنّ تسليم الحاوية هو عمل قانوني يتحقق به تنفيذ إلتزام الناقل ويترتب عليه انقضاء عقد النقل أما تفريغ البضاعة فهو عمل مادي يحصل بإخراج الحاوية من السفينة ووضعها على رصيف الميناء.[1]

ومن المقرر قانونا أنّ يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أن يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه[2]، وهذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا في عدة قرارات[3]، كما أنّه حسب المادة 782 من ق ب ج يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله، والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن.

إنّ بيان تحديد مكان التسليم أتت به وثيقة النقل المشتركة[4]، لأنّه لم يكن له حاجة في ظل النقل التقليدي، حيث أنّ الرحلة البحرية تنتهي في ميناء الوصول غير أنّ النقل بالحاويات وسع من نطاق فترة النقل البحري، وأصبح مكان تسليم الحاوية يتم غالبا في مستودع المرسل إليه في ميناء التفريغ وليس كما كان عليه الحال في ظل النقل التقليدي.

لقد أصبح مفهوم انتهاء الرحلة البحرية يعني تسليم البضاعة إلى المرسل إليه في المكان النهائي المقصود، ويعتبر مكان تسليم البضاعة من البيانات الحديثة التي ظهرت

---

[1]– عبد القادر العطير و باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص295.

[2]– المادة 739 من ق ب ج.

[3]– قرار رقم 83958 صادر عن الغرفة التجارية والبحرية لدى المحكمة العليا الصادر بتاريخ 1991/06/30 المحكمة القضائية 1993، مشار إليه لدى ليلى كراش، تأثير النقل بالحاويات والنقل متعدد الوسائط على النقل الدولي للبضائع أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم، تخصص القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر1، 2015–2016، ص244.

[4]– وثيقة الشحن المشتركة هي عبارة تستعمل بشكل عام لتعني وثيقة تحتوي على عقد نقل البضائع من مكان إلى آخر في مراحل منفصلة إحداهما على الأقل مرحلة نقل بحري تقليدي وتستعمل أحيانا تعبيرات أخرى لتدل على ذات المفهوم في بلدان مختلفة. أنظر: عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص216.

في وثيقة النقل المشتركة، ويكون هذا الشرط ملزما لأطرافه وأيضا ملزما للمرسل إليه، وإذا لم يتم الاتفاق بين الأطراف في سند الشحن على شرط التسليم، فإنّ تحديده يستنتج من طبيعة العقد وفيه الطرفين.

إنّ الحاوية تنتقل من مكان استلامها في بلد الشاحن إلى مكان تسليمها في بلد المرسل إليه تحت الختم الجمركي، وقبل أنّ تفرغ الحاوية من البضائع تنقل إلى مستودعات المرسل إليه[1]، ومن ثمة لا ينقضي عقد النقل البحري إلا بتمام التسليم الفعلي للمرسل إليه وهذا التسليم تسبقه عمليات فحص البضاعة ومعاينتها للتحقق من عددها ووزنها وكيلها ومقاسها وحالتها.

وقد يذهب المتعاقدان إلى أبعد من ذلك فيتفقان على أنّ يقوم الناقل بنقل البضاعة من مخزن المرسل إليه وفي هذه الحالة تعتبر عمليات الشحن والتفريغ والإيداع والتسليم والنقل وغيرها مما يستلزمه واقع الحال تابعة لعقد النقل البحري تطبيقا لمبدأ وحدة عقد النقل البحري.[2]

ويختلف التسليم بين الحاوية ذات الحمولة الكاملة (FCL) وحاوية التجميع أو الحاوية المشتركة (LCL)، حيث تعبأ الأولى في مستودعات شاحن واحد وترسل إلى مرسل إليه واحد، وهي الأكثر شيوعا في العمل من الحاوية المشتركة التي تعود محتوياتها من البضائع لأشخاص متعددين، وعليه فغالبا ما يكون مكان تسليمها النهائي في الميناء حيث يقوم وكيل الناقل بفتح الحاوية وتوزيع البضاعة على أصحابها، في حين تنقل الحاوية ذات الحمولة الكاملة إلى مستودعات المرسل إليه مباشرة.[3]

وإذا كان الناقل البحري، وعلى ما أشرنا سلفا، يستلم الحاوية بعد تعبئتها مغلقة وغاليا مختومة بالرصاص، فأمر بديهي أنّ تكون الأضرار الحاصلة للبضاعة المحواة غير ظاهرة غالبا وقت تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول وبين الضرر الظاهر

---

[1]– ليلى كراش، المرجع السابق، ص245.

[2]– عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص ص90–91.

[3]– ليلى كراش، مرجع سابق، ص246.

والضرر غير الظاهر فإنّ استعمال الحاويات كوسيلة لتغليف البضاعة المنقولة بحرًا قد يولد شكلاً جديدًا من الضرر يمكن وصفه بالضرر المحتملdommage Probable.[1]

وتتجسد شواهد هذا الضرر من الناحية الواقعية حينما يتسلم المرسل إليه الحاوية وقد يرى فيها انبعاج بأحد جوانبها أو أنّ أقفالها ليست سليمة أو غيره مما يدل على الهلاك أو التلف الذي أصاب البضائع قد تم أثناء فترة عقد النقل البحري.[2]

وفي مثل هذه الحالات تبدو مصلحة المرسل إليه مؤكدة حتما في الإسراع بتوجيه الإخطار إلى الناقل دون أنّ تعوزه وسيلة في تبرير تحفظاته في هذا الشأن، وإذا أهمل المرسل إليه أو وكيله في توجيه الإخطار المسبب إلى الناقل أو أخطره في وقت متأخر فيفترض أنّها تسلم الحاوية بحالتها كما سلمت في ميناء القيام وأنّ البضائع المحواة مطابقة لبياناتها الواردة في سند الشحن وأنّها قد سلمت تحت درجة الحرارة المبينة في السند، لكن هذه القرينة بسيطة بحيث يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بكافة الطرق وذلك بأن يثبت أن ما لحق البضاعة المحواة من ضرر إنّما حدث أثناء عملية النقل.

وتطبيقا لما تقدم لا يجوز للمرسل إليه مباشرة حق الرجوع على الناقل بسبب الأضرار اللاحقة بالبضاعة المحواة أو نقصها طالما جرى فض أختام الحاوية في غياب أي ممثل للناقل، كما أنّ تسلم الحاويات من قبل المرسل إليه أو وكيله دون إبداء أي تحفظات ودون أن يقوم بوزنها للتحقق مما إذا كان وزنها الفعلي عند الوصول يتطابق مع ما هو مدون في سند الشحن، ويعتبر مسؤول عن أي نقص في البضائع المحواة.[3]

---

[1]– محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، المرجع السابق، ص112.

[2]– نجلاء قمر، المرجع السابق، ص91.

[3]– محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص ص112-114.

خلاصة الفصل الأول

من خلال هذه الدراسة الموجزة لخصوصية عقد النقل البحري بواسطة الحاويات من حيث إلتزامات الأطراف في هذا الفضل تتضح لنا حقيقة هامة وهي أنّ استعمال الحاويات هي مجال النقل البحري أدى إلى تغيير الكثير من المفاهيم في إلتزامات الأطراف سواء من الناحية الفنية أو من الناحية القانونية.

لقد تغيرت إلتزامات الشاحن في ظل هذا العقد، فبعد أنّ كان يلتزم بتقديم بضاعة عادية أصبح يقدم بضاعة محواة، هذه البضاعة المحواة أثارت إشكاليات عديدة لأنّها لا تكون ظاهرة كونها متعلقة بالحاوية وبالتالي هذا الوضع يفرض على الشاحن التصريح بمحتويات الحاوية وإلا فإنّه يتحمل مسؤولية عدم مطابقة البضاعة المحواة لما هو مدون على سند الشحن، كما أنّ التغيير على مستوى إلتزامات الشاحن شمل أيضا أجرة النقل حيث أصبحت تحدد على أساس الحاوية كوحدة لها تسعيرة واحدة مهما كانت نوع البضاعة المشحونة داخلها.

كما ازدادت إلتزامات الناقل البحري عند استخدام الحاوية، لأنّ الحاوية تحتاج عناية خاصة عند شحنها ورصها على متن السفينة حيث لابد أنّ تكون عملية الشحن بطريقة تقيها خطر الهلاك، خاصة إذا أخدنا بعين الاعتبار حجم الحاوية وثقل وزنها الذي قد يسبب الإخلال بتوازن السفينة أو ترتيب البضائع فيها، إلى جانب ذلك كله فإنّ نقل البضاعة يقتضي حاوية صالحة للملاحة مناسبة لنوع البضاعة المراد نقلها من أجل المحافظة عليها إضافة إلى ذلك فإنّ تسليم الحاوية أثار العديد من المشكلات خاصة في حالة عدم مطابقة البضائع المحواة لبيانات المدونة على سند الشحن مما يجعل الناقل مسؤول إذا ثبت أنّ الضرر حصل أثناء فترة النقل أما إذا ثبت غير ذلك فإنّ المسؤولية تنعقد على الشاحن.

الفصل الثاني
خصوصية عقد النقل البحري بالحاويات من حيث مسؤولية الناقل

الفصل الثاني

خصوصية عقد النقل البحري بالحاويات من حيث مسؤولية الناقل

إن استخدام الحاويات ساهم في إحداث تغيير كبير في مجال النقل البحري هذا التغيير الذي حدث لم يقتصر على إلتزامات الأطراف فحسب كما أشرنا سلفا، بل شمل معه أيضا مسؤولية الناقل، حيث برزت عدّة مشاكل إثر استخدام الحاويات لم تكن موجودة في ظل النقل التقليدي، لذا كان لابد من بيان هذه التغييرات والمشكلات التي طرأت على مسؤولية الناقل فالحاوية أنشأت مشاكل جديدة تتعلق بمسؤولية الناقل عن صلاحيتها للحمولة فضلا عن مسؤوليته عن إعداد سفينة صالحة للملاحة.

كما نتج عن استخدام الحاوية أيضا مشاكل جديدة تتعلق بالشحن على السطح ممّا أدى إلى تغيير المسؤولية في هذا الخصوص، إلى جانب ذلك فإن هذا النقل أوجد سندات شحن جديدة تحتوي على تحفّظات تُورد من قبل الناقل للحصول على الإعفاء من المسؤولية في حالة عدم مطابقة البضائع المحواة لتصريح الشاحن، خاصة وأنّ هذه البضائع تكون غير معلومة لكونها مغلفة بالحاوية.

إن مسؤولية الناقل لم تعد تقتصر حول الأضرار اللاحقة بالبضاعة فقط بل تشمل الحاوية ذاتها كغلاف خاصة إذا كانت مقدّمة من قبل الشاحن، إضافة إلى ذلك تغيرت مسؤولية النقل عن البضاعة في مجال تحديد المسؤولية لأن الحاوية يمكن أن تحتوي على عدّة طرود أو تشكّل أحيانا، طردًا واحدًا مما أدى إلى حصول جدل فقهي وقضائي حول المعيار الذي يأخذ به القاضي للتمييز بين مفهوم الطرد والحاوية التي تشحن فيها البضائع من أجل تحديد المسؤولية.

لذلك فإننا نقسم دراستنا في هذا الفصل إلى مبحثين (المبحث الأول)نخصّصه لمسؤولية الناقل عن نقل الحاويات وحالات الإعفاء وأما (المبحث الثاني) فنخصّصه للتحديد القانوني لمسؤولية الناقل.

المبحث الأول

مسؤولية الناقل عن نقل الحاويات وحالات الإعفاء

لقد أضافت الحاوية عبئًا جديدًا على الناقل البحري يتعلق بمسؤوليته عن سلامة الحاوية نفسها وقدرتها على تحمل أعباء الرحلة البحرية كأداة نقل تحفظ البضاعة من المؤثرات الخارجية[1]، إضافة إلى ذلك تثار إشكالية حول نقل الحاوية على السطح، خاصة وأن الأصل هو عدم جواز النقل على السطح[2].

ولا تنته مسؤولية الناقل عند هذا الحد بل تمتد إلى ما بعد الرحلة البحرية عند التسليم حيث يعد الناقل مسؤول أمام المرسل إليه في حالة عدم مطابقة البضائع لما هو مدوّن في سند الشحن مما دفع بالناقلين إلى إدراج تنصيصات خاصة على وثيقة الشحن للحصول على الإعفاء من المسؤولية، خاصة وأنه من الناحية الواقعية غالبا ما يتم استلام الحاوية مغلقة ومختومة بالأختام، مما يصعب التحقق من محتوياتها.

بناءً على ذلك ارتأينا التطرق إلى هذا الفصل من خلال التطرق إلى مسؤولية الناقل عن نقل الحاويات في (المطلب الأول) ثم حالات الإعفاء من المسؤولية في (المطلب الثاني).

---

[1]– عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص232.

[2]– تنص المادة 774 من ق ب ج على أنه "لا يجوز تحميل البضاعة على سطح السفينة إلاّ ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم".

المطلب الأول

مسؤولية الناقل عن نقل الحاويات

إن الناقل ملزم بالمحافظة على البضاعة المُحْواةْ طوال الرحلة البحرية لذلك فهو يلتزم بإعداد حاوية صالحة للحمولة تتحمل مخاطر الرحلة البحرية كما يلتزم بشحن ورمي الحاوية في عنابر السفينة أو على سطحها (حسب الحالة) وفقا للأسس الفنية التي تضمن سلامتها وهكذا فإن الناقل يسأل عن الأضرار الناجمة عن عدم إلتزامه بإعداد حاوية صالحة للحمولة ويسأل أيضا عن الأضرار المترتبة عن نقل الحاويات على السفينة سواء تم ذلك في عنابرها أو سطحها، لكن الغالب من الناحية العملية أن الحاويات تشحن على سطح السفينة ما يجعلها أكثر عرضة لمخاطر الرحلة البحرية.

وعلى هذا كله ارتأينا التطرّق إلى مسؤولية الناقل عن نقل الحاويات من خلال فرعين(الفرع الأول) حول مسؤولية الناقل عن صلاحية الحاوية للملاحة، و(الفرع الثاني) حول مسؤولية الناقل عن نقل الحاويات على السطح.

الفرع الأول

مسؤولية الناقل عن صلاحية الحاوية للملاحة

إن أهمية ضمان المجهز لصلاحية الحاوية والحمولة وحفظها ونقلها، يرجع إلى جانب كبير من خسائر الحاويات، ينجم إما عن عدم صلاحيتها للملاحة أو عن عدم رصها وتخزينها بالشكل الذي تتحمل معه مخاطر الرحلة البحرية[1]، وقد حكم القضاء

[1]– عبد القادر حسين العطر، المرجع السابق، ص235.

بمسؤولية صاحب السفينة عن عدم صلاحيتها للحمولة إذا كانت هذه الحمولة أغنامًا ونفقة بسبب عدم تبخير عنابرها قبل الرحلة.[1]

يمكن القول أن ذلك ينطبق على صلاحية الحاوية للحمولة وأن الناقل يكون مسؤولاً عن عدم صلاحيتها للحمولة إذا قدمها الشاحن دون تنظيف أو تبخير لإزالة ما يكون قد علق بها من آثار رحلتها السابقة.

والسؤال الذي يثار في هذا الصدد هو وفق أي معيار يكون الناقل مسؤولاً عن صلاحية الحاوية؟

والواقع أن الحاوية وإن وصلت إلى درجة من التعقيد في صناعتها إلا أنها لم تصل إلى مستوى تعقيد السفن الحاوية الحديثة وإذا كان معيار العناية الواجبة، هو المعيار السائد بشأن تقرير صلاحية السفن الملاحة، فإنه يطبق من باب أولى على صلاحية الحاوية للحمولة، بحيث لا يسأل الناقل عن عيوبها التي قد تخفى على الرجل الصريح في أداء عمله (م2/4-ع) من قواعد لاهاي 1924، وكما هو الحال في تقرير صلاحية السفينة للملاحة قبل الرحلة البحرية وعند البدء بها، فإن صلاحية الحاوية للحمولة يجب أن تتقرر أيضا قبل وعند التحميل بحيث تكون صالحة للحمولة بعد أن تكون قد عبئت وأعدّت لبدء الرحلة، أما ما يطرأ بعد ذلك فإن تقديره يرجع إلى قاضي الموضوع لبيان مدى قدرتها أصلا على تحمل ضغط التستيف والرص ومخاطر الطريق.

ويلاحظ أخيرًا أن الحاوية إذا قدمها الشاحن فإن الناقل يستطيع الاعتماد على العيب الذاتي في البضاعة أو عدم كفاية التغليف كأسباب يمكنه الاستناد إليها في التخلص من المسؤولية، وكذا الحال إذا كان الضرر الذي أصاب البضاعة راجعًا إلى عيب غير ظاهر في الحاوية أو في طريقة الرص أو إذا كان عيب الحاوية يحيل البضاعة إلى خطره، أمّا إذا قدم الناقل الحاوية فإنه يتحمل المسؤولية الناجمة عن صلاحيتها، لأنه

---

[1]- قضية: (1884) .Tetersal v. the national shipping co ، مشار لدى عبد القادر حسين العطر، المرجع السابق، ص235.

يتعهد بأن الحاوية تناسب الغرض الذي استؤجرت من أجله وبالقدر الذي تجعلها العناية الواجبة كذلك، وهذا الضمان لا يدحضه قول الناقل بأنه أعطى الشاحن فرصة كافية لفحص الحاوية.[1]

إن صلاحية الحاوية للحمولة يترتب عليها نتائج خطيرة يتعرض لها الناقل سواء أكان مالكا أو مستأجرا لها أو حتى إذا كانت مقدمة من الشاحن نفسه وذلك بسبب عدم مقدرة الناقل عن ممارسة العناية الواجبة في قبول الحاوية التي يقدّمها الشاحن وتكون مصابة بأحد العيوب التي تقلل من صلاحيتها للحمولة، وقد تقرر ذلك في إحدى القضايا الأمريكية، حيث جاء في حكم القضية أنه على الرغم من تقصير وإهمال إحدى الشركات والإدارة الحكومية في رص القضبان بطريقة مهملة إلا أن ذلك لم يكن السبب المباشر لانهيار التستيفة، فانهيار الحاويات كان سببه انهيار إحدى الحاويات التي مضى استعمالها ثماني سنوات وكان بها عيب ظاهر في هيكلها مما يجعلها غير صالحة للأغراض المطلوبة ولهذا كانت غير صالحة للرحلة البحرية وللحمولة وأن عدم صلاحيتها هذه كانت هي السبب المباشر لانهيار تستيفة الخمسين حاوية.

وهكذا تقررت مسؤولية شركة النقل عن الخسائر التي لحقت مصالح الشاحن لفشلها في ممارسة العناية الواجبة في بداية الرحلة لجعل الحاوية صالحة للملاحة، ذلك أن نقص العناية الواجبة وعدم الصلاحية البحرية للملاحة كانا هما السبب المباشر للكارثة التي أصابت الحمولة.[2]

[1]– عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص ص 236–237.

[2]–المرجع نفسه، ص238.

الفرع الثاني

مسؤولية الناقل عن نقل الحاويات على السطح

قد يتم نقل الحاويات وهي مشحونة على سطح السفينة وهذا النوع من الشحن يعد من أبرز المشكلات التي تثور في مجال النقل البحري، ذلك أن السفينة في رحلتها من ميناء المغادرة إلى ميناء الوصول تجتاز البحار والمحيطات في مختلف الظروف الجوية مما قد يعرض السفينة والبضائع إلى الخطر في حالة هيجان البحر والتقلبات الجوية.[1]

لذلك حرمت أغلب التشريعات كأصل عام للشحن على سطح السفن من أجل المحافظة على سلامة النقل البحري، لكن الإشكال الذي يثار في هذا الصدد وهو كيف يتم التعامل مع مشكلة شحن الحاويات على سطح سفن مخصصة لذلك مع تطبيق قواعد قانونية تخرج من تطبيقها الشحن على السطح؟

للإجابة عن هذا التساؤل ومحاولة فك الغموض الذي يكتنف مفهوم شحن ورص الحاويات على سطح سفينة الحاويات لابد من التطرق إلى حكم الشحن كأصل عام (أولا) ثم نتطرق إلى حكم الشحن في عصر استخدام الحاويات (ثانيا).

أولا: حكم الشحن على السطح كأصل عام

سنتطرق إلى حكم نقل البضائع وهي مشحونة على السطح وفقا للاتفاقيات الدولية (بروكسل وهامبورغ)، ثم وفقا للتشريعات الداخلية.

أ-الشحن على السطح في الاتفاقيات الدولية (بروكسل وهامبورغ)

يعتبر شحن البضاعة على سطح السفينة كأصل عام وفقا لاتفاقية بروكسل لسنة 1924 من طرف الناقل ودون موافقة صريحة من الشاحن إخلالاً جوهريا ببنود العقد

[1]- يوسف يعقوب صروخة، "الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة"، مجلة الحقوق الكويتية، ع 1و2، الكويت، 16 مارس 1992، ص11.

ويؤدّي إلى إلغاء العقد برمته ويترتب عليه حرمان الناقل من الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة وبالتالي يكون مسؤولا عن التعويض وفقا للقواعد العامة.[1]

والأصل أن تشحن البضاعة في عنابر السفينة وليس على سطحها وفقا لاتفاقية بروكسل لسنة 1924، حيث جاء في الفقرة (ج) من المادة الأولى منها: "البضائع تشمل الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة"، يفهم من هذه المادة أن اتفاقية بروكسل قد أخرجت البضائع التي تشحن على السطح من معنى البضائع، ما لم ينص في سند الشحن على أنّها ستنقل كذلك.

وعليه فإنه إذا لم يكن هناك اتفاق على الشحن فوق السطح مدون في سند الشحن، أو تم السكوت عن ذكر مكان الشحن في عقد النقل البحري فإن الناقل عليه نقل البضاعة في عنابر السفينة وإلاّ فإنه يعد مخل بإلتزامه العقدي، وبالتالي لا يستفيد من الإعفاءات التي تنص عليها الاتفاقية.[2]

ويرى الفقه الفرنسي أن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 لم تضع إطارًا قانونيا للنقل بالحاويات بسبب وضع الاتفاقية قبل ظهور الحاوية، ولم تقدم إلاّ القليل في شأن النقل على سطح السفينة وذلك عندما حددت مفهوم البضائع في المادة الأولى فقرة (ب) وجاء فيها، لا ينصرف مفهوم البضائع إلى التي تم نقلها على السطح والتي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة.[3]

وقد طبق القضاء الأمريكي هذه المادة في قضية تتلخص في أن شركة شاحنة أرسلت كمية من الشمع الخام إلى ميناء التفريغ بالهند وكان الاتفاق بين الشركة الشاحنة والناقل ينص على نقل البضائع في عنابر السفينة، إلا أن الناقل شحن البضاعة على السطح مما عرضها إلى حرارة الشمس والرطوبة، وعند تفريغ البضاعة في ميناء الوصول

---

[1]– الشيخ خالد صالح، المرجع السابق، ص69.

[2]– حالات الإعفاء هذه مذكورة في المادة الرابعة (ثانيا) من اتفاقية بروكسل والمادة 803 من ق ب ج.

[3]– الشيخ خالد صالح، مرجع سابق، ص ص69-70.

تبين أنها غير صالحة للاستعمال بفعل ما تعرضت له أثناء الرحلة البحرية حيث تمسك الناقل بتطبيق المادة 5/4من اتفاقية بروكسل، حيث استبعد القاضي تطبيق أحكام معاهدة بروكسل وبالتالي حرم الناقل من أحكام المسؤولية المحدودة.[1]

لقد ظل الوضع كما هو حتى جاءت اتفاقية هامبورغ 1978[2]، التي منعت الشحن على السطح كأصل عام إلاّ أنها جعلت لهذا الأصل استثناءات في مادتها 1/9 التي تقضي بجواز الشحن على السطح إذا تم لهذا الشحن بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقا للعرف المتبع في التجارة المعنية أو إذا اقتضته قواعد لوائح قانونية وأوجبت الفقرة الثالثة من نفس المادة على إدراج الاتفاق الحاصل بين الناقل والشاحن في سند الشحن أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل، وإذا لم يدرج هذا الاتفاق على هذا النحو فإن عبء إثبات الاتفاق يقع على الناقل.

ب-الشحن على السطح في التشريعات الداخلية

إن المشرع الجزائري أيضا تطرق لوضعية البضاعة المنقولة على السطح، حيث أورد على قاعدة حظر شحن البضائع على سطح السفينة استثناءات في المادة 744 ق ب ج والتي تنص على ما يلي: "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلاّ ضمن الشروط التي تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظامي ومتعارفًا عليه بوجه العموم وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن".

---

[1]-الشيخ خالد صالح المرجع السابق، ص70.

[2]- أبرمت اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحرًا المعروفة باسم قواعد هامبورغ 1978 بمدينة هامبورغ الألمانية في 30 مارس 1978 وهذه الاتفاقية في الواقع هي نتيجة لضغط قوي من دول الشاحنين، وخاصة الدول النامية، الذين يحتجون ضد لجنة بروكسل بأنها تعطي الكثير من الحماية لمصالح الدول المتوسطية القديمة، ولقد تم وضع هذه الاتفاقية من قبل لجنة التجارة الدولية (الأونسترال) بناء على طلب مؤتمر الأمم المتحدة حول التجارة والتنمية (الأونكتاد)، وفيه الدول النامية بالأغلبية؛ أنظر:

Innocent fetze kamdem, la responsapilité du transporteur maritime de marchandises au niveau internationale, memoir epresente pour l'obtention du grade de maitre en droit (LL.M) ,faculté de droit , université laval, québec,canada, decembre 1999,p13.

وحتى القانون الفرنسي يمنع الشحن على السطح كأصل عام وهذا مدون بأمر البحرية في الباب الأول من الكتاب الثاني وفي المادة 12 منه، كما يتجلى لهذا المنع في المادة 229 من القانون الفرنسي الصادر عام 1809، والذي استلهم من قانون 18 جوان لسنة 1966، وفي المادة 22 التي تمنع الناقل من الشحن على سطح السفينة دون إذن مكتوب من الشاحن ويكون مدونا في سند الشحن[1].

وهذا ما ذهب إليه أيضا قانون التجارة البحرية المصري في المادة 216 حيث أجاز المشرع الشحن في على السطح في حالات أربعة:

- الإذن الكتابي من الشاحن بذلك
- الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية
- إذا وجدت نص قانوني آمر
- إذا كان العرف في ميناء الشحن قد استقر على بضائع معينة على السطح.[2]

بعد أن رأينا أن موقف الاتفاقيات الدولية والتشريعات المقارنة هو منع الشحن على السطح كأصل عام، فإن السؤال الذي يطرح نفسه هنا هو كيف يتم تطبيق هذه النصوص المانعة للشحن على السطح كأصل عام في ظل واقع عملي يفرض استخدام سفن الحاويات المصممة خصيصًا للشحن على سطحها؟

ثانيا: الشحن على السطح في عصر الحاويات

إن رص الحاويات على سطح السفينة أثار تساؤلات حول إطارها القانوني، خاصة في حالة استعمال سفن مصمّمة كليا لنقل الحاويات وبما أن النصوص القانونية في الاتفاقيات الدولية (بروكسل وهامبورغ) والتشريعات الداخلية تتسم بالجمود فإننا سنركز أكثر على الجانب القضائي الذي وقع عليه عبء الفصل في قضايا من نوع شحن الحاوية على السطح ودون أخذ موافقة الشاحن.[3]

---

[1]- الشيخ خالد صالح، المرجع السابق، ص71.

[2]- سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص54.

[3]- الشيخ خالد صالح، مرجع سابق، ص72.

في حالة شحن الحاويات على السطح نميز بين حالتين، في حالة استخدام السفن العادية وفي حالة استخدام سفن الحاوية.

أ-الحاويات المنقولة على ظهر سفينة عادية

في قضية "انسيكوبيديكا بريطانيا" لسنة 1969 اعتبرت المحكمة الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي أصاب حاويات نقلت على سطح سفينة عادية، على الرغم من ادعاء الناقل بوجود عرف يسمح بذلك، وقد أيّدت محكمة الاستئناف هذا الحكم، واعتبرت أن الناقل لا يمكنه التمسك بعرف بمجرد أن ناقلين آخرين اعتادوا النقل على سطح السفينة خلافا لرغبة الشاحنين، كما اعتبرت أن العادات لا يمكن أن ترقى إلى مستوى العرف، كما قيل بأن مشاهدة حاويات على ظهر سفن في ميناء نيويورك غير كاف للقول بوجود عرف أن وجود هذه الحاويات على ظهر السفن يمكن أن يكون كذلك خرقا للعقد المبرم مع الشاحنين.

واستنادًا إلى كل ذلك توصلت المحكمة في قضية "انسيكوبيديكا" إلى أن النقل على سطح سفينة عادية عندما لا يبين في سند الشحن بأن البضاعة تنقل بهذه الطريقة يجعل من الناقل مرتكبا لانحراف غير معقول، وتبعًا لذلك اعتبرت أن الناقل مسؤولاً عن الخسارة التي أصيب بها الحاويات الستة وحرم بذلك من تحديد المسؤولية[1].

لكن الملاحظ على هذه القضية أن النقل تم على سطح سفينة عادية غير مصممة لنقل الحاويات على السطح، فماذا عن حالة سفينة الحاويات المتخصصة؟

ب-الحاويات المنقولة على ظهر سفن الحاويات

قبل التطرق إلى حكم نقل الحاويات وهي مشحونة على سطح سفن الحاويات لابد من تعريف هذه السفن.

[1]- محمد الصغير دحماني، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة على ظهر السفينة، مداخلة ألقيت في أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، يومي 2 و3 ماي 2009 ص07.

يقصد بسفن الحاوية تلك السفن التي تصمم خصّيصًا بغرض نقل الحاويات سواء داخل العنابر وهي على شكل خلايا حيث يتم إنزال الحاوية من فتحة العنبر مباشرة إلى تلك الخلية حيث يتم إنزالها أو رفعها بنفس نظرية المصعد الكهربائي ولا يمكن تحريكها أفقيا، وترص الثانية فوقها حتى يمتلئ العنبر، أو فوق السطح وهنا لابد من وجود وسائل تثبيت آلية ولا يوجد على ظهر سفن الحاويات أوناش أو رافعات وتفرغ بواسطة الأوناش على الأرصفة.[1]

ويراعى في تصميم سفن الحاويات إمكانية نقل ما يتراوح بين 25% و40% ممن حمولتها على السطح كما يصمم هيكلها بحيث يقلل من ضغط المياه على بدن السفينة وحمولتها فضلاً عن تزويدها بخزانات لتقليل تمايل السفينة، وكذا تزود أسطحها بمسّاكات لتثبيت الحاويات على سطحها بحيث تصبح الحاويات جزءًا من بدن السفينة، مما يقلل معه احتمال سقوط الحاويات في البحر، لكنه لم يستطع منعه تمامًا.[2]

إذن رغم تصميم سفن الحاويات للشحن على سطحها إلاّ أن هذا لا يحقق السلامة تماما، ولقد عالج القضاء الأمريكي هذا الإشكال حيث أيد موفق الناقلين في الشحن على السطح دون الحصول على موافقة الشاحن ففي قضية Mormacveg، التي تتمثل في نقل حاويات معبّأة بمادة الراتنج من ميناء نيويورك إلى ميناء روتردام على متن السفينة Mormacveg، المخصصة لنقل الحاويات، قام الناقل بإصدار سند شحن دون أن يوضح فيه أن شحن الحاويات سيكون على السطح، وبعد سقوط إحدى الحاويات في

---

[1]– محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، منشأة الناشر للمعارف، الإسكندرية، 2004 ص131.

[2]– دعاء محمد حسن، التكنولوجيا الحديثة في مراقبة وتتبع وتأمين الحاويات، ملف شهري يصدر عن الإدارة العامة لمركز المعلومات والتوثيق ودعم القرار، هيئة ميناء دمياط، مصر، ص10، متوافر على: www.dpa.gov.eg. تاريخ الزيارة: 2018/04/28 على الساعة 18:00.

البحر أثناء الرحلة البحرية ادعى الشاحن بأن الناقل قد شحن الحاوية على سطح السفينة دون موافقته ومن ثم يتعين على المحكمة حرمانه من الحق في تحديد المسؤولية.

بالرغم من ذلك قضت محكمة الاستئناف بحق الناقل في الاستفادة من تحديد المسؤولية مستندة في ذلك إلى أن شحن الحاوية تم على سطح سفينة مصممة خصّيصًا لشحن الحاويات على سطحها، كما قررت بأن سطح سفينة الحاويات هو المكان الطبيعي لنقل الحاويات.[1]

أما فرنسا فقد كان رص الحاويات على سطح السفينة لا يتم إلاّ في إطار شروط محددة على سبيل الحصر والتي جاءت في المادة 22 من قانون 18 جوان 1966، لكن مع التحول الحاصل في مجال النقل وبعد انتشار السفن الناقلة للحاويات تدخل المشرع وعدل من مفهوم نقل الحاويات على السطح، وأصبح معه رص الحاوية على سطح سفينة مجهزة ومصممة لمثل هذا النقل أمرًا قانوني لكن يشترط موافقة الشاحن، ولا يعتبر معه التصريح من جانب الناقل "declaration unilatérale "، موافقة من الشاحن، إذ عادة ما يدرج الناقل شرطا في سند الشحن، يصرح فيه أن الناقل يصرح له من طرف الشاحن بشحن البضائع على سطح السفينة، مع مصاريف وأخطار هذه البضائع، ودون أخذ موافقة الشاحن.[2]

كما أن اتفاقية روتردام كانت مواكبة للتطورات الحاصلة في مجال النقل البحري حيث أجازت نقل البضائع على السطح إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة أو فوق تلك الحاويات أو العربات، وكان السطح مهيأ خصّيصا لنقل تلك الحاويات.[3]

---

[1]– سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص ص59–60.

[2]– الشيخ خالد صالح، المرجع السابق، ص ص74–75.

[3]– الفقرة الأولى (ب) من اتفاقية روتردام.

المطلب الثاني

حالات الإعفاء

يسأل الناقل البحري كأصل عام عن كل ما يلحق البضائع من هلاك أو عيب أو الأضرار التي تصيب البضائع ما لم يثبت أن ذلك راجع لسبب أجنبي لابد له فيه، هذا ويتمثل السبب الأجنبي في عدّة حالات أوردها كل التقنين الأحرى الجزائري والاتفاقيات الدولية.[1]

حدد المشرع الجزائري 12 حالة من حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية بموجب نص المادة 803 ق ب ج، أما اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 حددت حسب المادة 04 الفقرة الثانية منها 18 حالة لإعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، ولكن هناك صورا خاصة تعلقت أساسا بالنقل البحري بواسطة الحاويات طرحت إشكالية قانونية حول مدى اعتبارها حالة من حالات إعفاء الناقل من المسؤولية تمثلت في إدراج تنصيصات خاصة على وثيقة الشحن من أهمها عبارة "يقال تحتوي" (الفرع الأول)، وعبارة "الحالة الظاهرة" (الفرع الثاني).

[1]– كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص127.

الفرع الأول

عبارة "يقال تحتوي"

إن الناقل ملزم بفعل القانون[1] أن يورد فوق وثيقة الشحن وصف دقيقا للبضاعة المراد نقلها من ذلك رقم الحاوية[2]، خاصيتها وكذلك نوع البضاعة التي تحتويها ووزنها وعدد الطرود إلى غير ذلك من الأوصاف المتعلقة بالبضاعة.

حيث أنّه كثيرًا ما نجد وصف البضاعة مسبوق بعبارة "يقال تحتوي" وهو ما يقصد منه أن وصف البضاعة الواردة فوق وثيقة الشحن تم وفقا لتصريحات الشاحن[3]، ذلك أنه في حالة النقل بالحاويات يقوم الشاحن بتعبئة الحاوية في مكان بعيد عن الميناء، ويقوم بختمها وتقديمها للناقل الذي يقوم بدوره بتسليمه وثيقة شحن وفقا للبيانات الواردة من طرف الشاحن.[4]

ومن المسلم أن البيانات التي يقدمها الشاحن عن البضاعة تمثل أهمية كبيرة، إذ يتم حساب أجرة النقل عادة على أساس هذه البيانات، وعلى نفس الأساس أيضا يقدر المرسل إليه قيمة التعويضات المطلوبة من الناقل بسبب هلاك البضاعة أو تلفها.

ولما كان التحقق من بيانات الشاحن ليس سهلا ميسورا في العمل نظرا للسرعة التي تحيط بعملية الشحن فقد ظهرت الحاجة إلى إقران تلك البيانات بمثل هذا التحفظ من جانب الناقل بغية درء المسؤولية العقدية في حال اكتشاف ضرر بالبضاعة عند التسليم

---

[1]– المادة 752 من ق ب ج، والمادة 03 فقرة (ثلثا) أ، من اتفاقية بروكسل

[2]– هناك نظام دولي مستخدم في عملية ترقيم الحاوية لإمكان الرجوع والتحقق عند الضرورة بغرض التعرّف على اسم مالكها والرقم المسجلة به عالميا. أنظر: محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص121.

[3]– إنصاف دودش، المرجع السابق، ص51.

[4]– الشيخ خالد صالح، المرجع السابق، ص ص78–79.

أو على الأقل التخفيف من هذه المسؤولية"[1]، وقد أقر القضاء المصري مبدأ عدم مسؤولية الناقل اتجاه المرسل إليه في حالة تحفظ هذا الأخير بسبب نقص البضائع المحواة، مع وصول الحاوية بأختام سليمة، حيث جاء في حكم لمحكمة الإسكندرية الابتدائية بقولها شحن الرسائل داخل الحاوية يتم بمعرفة الشاحن دون تدخل الناقل البحري ودون إمكانية الأخير التحقق من مطابقة مشمول تلك الحاويات والبيانات الخاصة بها والمدوّنة بسند الشحن[2]

إذًا يمكن اعتبار أن هذا الحكم جاء موافقا لقواعد بروكسل وق ب ج[3]، كون الناقل ليس له الوسائل المعقولة للتحقق من صحة بيانات الشاحن المتعلقة بالبضاعة المحواة وبالتالي يكون إدراج عبارة "يقال تحتوي" مؤسس.

لقد كان لصعوبة تحقق الناقل من محتوى الحاوية من الناحية العملية (من غير المعقول في شيء والحاوية معدة للشحن أن يطلب من الناقل إفراغها وبسط محتواها من البضائع بالكامل على رصيف الميناء، وذلك للتحقق من صحة بيانات الشّاحن)، أثر منطقي في اتجاه بعض الأحكام الفرنسية إلى مساندة الناقل في دحض القرينة التي تقضي بالتطابق بين البضاعة المشحونة في الحاوية وتلك المذكورة في سند الشحن[4].

وفي هذا السياق نسوق قرار محكمة هافرHavre العليا في 1980/01/29 والتي اعتمدت على وجود عبارة "حسب تصريح الشاحن" وقبلت بها وذلك لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن النقص الحاصل للبضائع ذلك أن الناقل البحري أثبت أنه لم يتسنى له واقعا التحقق من عدد الطرود الموجودة في الحاوية ومن وزن البضاعة ونوعيتها لأنه قد

---

[1]– محمد السيد الفقي، "تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات"، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، ع1، 2006، ص ص275–276.

[2]– الشيخ خالد صالح، المرجع السابق، ص79.

[3]– المادة 755 من ق ب ج، نصت على أنه " يمكن للناقل أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن والتي تتعلق بعدد الطرود أو القطع وكمية ووزن البضائع عندما تكون لديه دواع جدية للشك في صحتها أو إذا لم يتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها".

[4]– محمد السيّد الفقي، "تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات"، المرجع السابق، ص272.

تسلم الحاوية من الشاحن وهي مغلقة ومختومة بختم ديواني وضعه الشاحن ولا يمكن فتح هذا الختم إلاّ من قبل المرسل إليه.[1]

هذا الواقع العملي الذي ترجمته صعوبة تحقق الناقل لمحتوى الحاوية فور تسلّمه لها لم يحل دون وجود اتجاه مغاير في القضاء الفرنسي، فقد سلكت غالبية الأحكام هناك موقفا متشدّدا اتجاه الناقل تقر بخطئه في كل مرة لا يقوم فيها بمراقبة وزن الحاوية[2]، كما اعتبر فقه القضاء الفرنسي أن مجرد وجود هذه العبارة على وثيقة الشحن لا يمكن لوحده أن يعفي الناقل البحري بصفة مطلقة من المسؤولية عن النقص الحاصل للبضاعة لأن هذه العبارة غالبا ما توضع على وثيقة الشحن بصفة دائمة وبصفة تكاد أوتوماتيكية بل لابد من الناقل أن يقدم الدليل على أنه لم يكن له بالأساس التثبيت من محتوى الحاوية وبالتالي من تصريحات الشاحن[3].

إن إلزام القضاء الفرنسي الناقل بإجراء تحقيق لمحتوى الحاوية قد يعيق عمليات المناولة والشحن، خاصة إذا كان بعناية وتماطل وبالتالي يعيق مردودية هذا النوع من النقل البحري من ميزاته السرعة والمردودية أكثر من ذلك الناقل عند إجراءه هذا التحقق بأخذ بالضرورة على عاتقه مخاطر المناولة (الشحن والتفريغ) والتزامه بالحراسة ولكن هذه المبررات كلها اقتصادية أي تتعلق بالمردودية الاقتصادية فقط ولا يمكن تفسيرها على أنّها ذات قيمة قانونية، بحيث على الناقل في مثل هذا النوع من النقل (النقل بالحاويات) إقامة التوازن بين مخاطر عدم التحقق من البضاعة ومخاطر عدم المحافظة والاحتراس عليها.

إذن للناقل في الأخير إمكانية واحدة، وهي رفض البيانات التي لم يتحقق منها والتي تتعلق بوصف الطرود المشحونة في الحاوية، وبالتالي الرجوع إلى مقتضيات اتفاقية بروكسل 1924 (رفض البيانات التي لا يمكن التحقق من صحتها) هذا الحل أكيد هنا

---

[1]– إنصاف دودش، المرجع السابق، ص52.

[2]– محمد السيّد الفقي، "تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات"، المرجع سابق، ص272.

[3]– إنصاف دودش، مرجع سابق، ص52.

هو قانوني غير أنه من الصعب إعماله لأن معظم الشاحنين يرفضون قبوله لأسباب تجارية (فقد الثقة في التداول عند بيع البضائع للمشتريأو الائتمان عليها أمام البنوك).[1]

الفرع الثاني

عبارة "الحالة الظاهرة"

إن الإشارة في سند الشحن إلى حالة البضاعة الظاهرة قد أصبحت جزء لا يتجزأ من سندات الشحن وذلك إما بناءً على العرف الدولي وإما بموجب القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية.[2]

حيث أشارت قواعد لاهاي لسنة 1924 إلى حالة البضاعة في المادة الثالثة فقرة 3/ج إلى ضرورة أن يوضح سند الشحن من بين أشياء أخرى حالة ووضع البضاعة الظاهرة "the apparent ordre and condition of the goods"، وكذلك ما تنص عليه الفقرة (ج) من المادة 752 منق ب ج ما يلي: "الحالة والتكييف الظاهران للبضاعة".

إن إدراج عبارة "الحالة الظاهرة الحسنة" فوق وثيقة الشحن يقصد منه أن الناقل البحري لم يسجل أي احتراز ولم يقدم أي تحفظات في خصوص حالة البضاعة الظاهرة عند تسلمه إياها من الشاحن وبالتالي فإن هذه العبارة تمثل قرينة قوية على أن الناقل البحري قد تسلم البضاعة في حالة سليمة وأن كل ضرر يلحق البضاعة بعد تسلمه إياها يعتبر الناقل البحري هو المسؤول عنه.[3]

إنّ هذه العبارة تثير كثيرا من المشاكل في نظام النقل بالحاويات، حيث غالبا ما يتولى الشاحن تعبئة الحاوية في مركز عمله ويقوم بإغلاق أبوابها وختمها ثم تسليمها

---

[1]- مراد بسعيد، المرجع السابق، ص66.

[2]- عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص151.

[3]- إنصاف دودش، المرجع السابق، ص ص50-51.

للناقل البحري مباشرة أو بواسطة ناقل برى ويقوم الناقل البحري بعد أن تدخل الحاوية في عهدته بإصدار سند شحن يطلب منه فيه أن يذكر حالة البضاعة، فإذا ذكر أنّها في حالة ظاهرة حسنة فماذا تعني هذه العبارة في ظل نظام النقل بالحاويات؟

في هذه الحالة من المنطق أن ينصرف مدلول العبارة التي تتعلق بالحالة الظاهرة إلى المظهر الخارجي للحاوية وليس للبضاعة، لأنه من غير المعقول أن يسأل الناقل عن محتويات مخفية بين ستة جدران مصممة إلاّ إذا أُشرك في عملية التعبئة، وبالتالي يقع عبء إثبات ضرر البضاعة عند التسليم على المرسل إليه، حيث إذا أراد أن يقيم مسؤولية الناقل عليه أن يثبت أن الشاحن قدم البضاعة سليمة للناقل وأن محتوياتها كانت حسنة[1].

ولقد أجاز المشرع الجزائري للناقل أن يدرج في وثيقة الشحن البيانات المتعلقة بالحالة الظاهرة للبضاعة، وذلك إذا لم يتمكن من الاطلاع على محتوياتها وكانت له دواع جدية للشك فيها، وهذا ما يفهم من نص المادة 756 في فقرتها الأولى حيث جاء فيها "يجوز للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهرين وأهميتها إذا وجدت لديه الدواعي المذكورة في المادة السابقة".

إن الضرر الحاصل للبضاعة المحواة، والتي تكون معه الحاوية في حالة ظاهر حسنة عند تسليمها للمرسل يمكن إثبات ذلك راجع إلى سوء تعبئة الحاوية أو تلف البضاعة قبل تعبئتها من طرف الشاحن، حيث يتم اللجوء في قضايا عديدة إلى الخبرة الفنية، أين يتم التحقيق حول طريقة رص البضاعة داخل الحاوية "Empotage" لأن العملية ورغم سهولتها إلاّ أنها قد تتسبب في تلف أو هلاك البضائع المحواة، حيث لابد أن تكون وفقا للأسس الفنية التي سبق أن أشرنا إليها، والناقل يمكنه التمسك بإثبات إهمال الشاحن ليخلي مسؤوليته أمام المرسل إليه[2]، وقد نظر القضاء الفرنسي في مثل هذا

[1]- عبد القادر حسين العطير،المرجع السابق، ص ص158-159.

[2]- الشيخ خالد صالح، المرجع السابق، ص ص86-87.

الادعاء إلا أن الخبرة الفنية أكدت أن الضرر الذي أصاب البضاعة يرجع إلى عدم تعبئة البضاعة بشكل فني وجيّد في الحاوية من طرف الشاحن، وأعفت بذلك الناقل من المسؤولية لثبوت خطأ الشاحن المتمثل في سوء تغليف البضائع مما أدى إلى تلفهاواستند القاضي في حكمه بالفقرة (ثانيا) من المادة الرابعة، من اتفاقية بروكسل 1924 حيث تنص "لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن..." وجاء بالفقرة (ن): "عدم كفاية التغليف".

ويثار إشكال في حالة ما إذا لم يتم الناقل بإيراد عبارة "الحالة الظاهرة حسنة" في سند الشحن، هل يمكن له الاحتجاج أمام المرسل إليه بخلو السند من مثل هذه العبارة؟

إن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، لم يفصلا صراحة في حالة خلو سند الشحن من هذه العبارة على عكس اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، التي تطرقت إلى هذه النقطة في المادة 16 فقرة 02 التي جاء فيها: "إذا لم يقم الناقل أو أي شخص آخر يصدر سند الشحن باسمه بإثبات الحالة الظاهرة للسلع في سند الشحن اعتبر أنه أثبت في سند الشحن أن السلع كانت في حالة ظاهرة سليمة".

وقد فصل القضاء المصري في عدّة قضايا، بشأن ورود حاوية سليمة المظهر لكن ناقصة المحتويات، ونجد ذلك في القرار الصادر يوم 03 مارس 1995 عن محكمة الاستئناف الإسكندرية، حيث جاء منطوق الحكم على أن سلامة الأختام والحاويات يدل على أن العجز في الوزن كان قبل الشحن أي قبل تنفيذ عقد النقل البحري.[1]

[1]–الشيخ خالد صالح، المرجع السابق، ص88.

المبحث الثاني

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل

الأصل طبقا للقواعد العامة أن يشمل مبلغ التعويض ما لحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب[1]، إلاّ أنه في مجال النقل البحري يصعب تطبيق هذا المبدأ نظرا للمخاطر البحرية التي تحيط بالرحلة، فكم من شركة أشهر إفلاسها بسبب إلزامها بالتعويض[2]، لذلك من أجل إيجاد التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين تم إقرار التحديد القانوني للمسؤولية.

يقصد بالتحديد القانوني للمسؤولية تقرير أقصى لمبلغ التعويض يلتزم الناقل البحري بدفعه لصاحب الحق على البضاعة إذا تحققت مسؤوليته.[3]

وفي نظام النقل البحري بالحاويات يثار إشكال حول ضوابط تحديد مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة المحواة (المطلب الأول)، كما يثار إشكال آخر حول إمكانية خضوع مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة ذاتها للتحديد القانوني للمسؤولية (المطلب الثاني).

---

[1]– المادة 182 من الأمر رقم 75–58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق لـ 26. سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني ج ر، ع 78، لسنة 1975، ص990، المعدل والمتمم.

[2]– محمد السيّد الفقي، تطور قواعد النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، المرجع السابق، ص126.

[3]– عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، بحث من أجل الحصول على شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بن عكنون، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة2008–2009، ص07.

المطلب الأول

ضوابط تقدير مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المحواة

يتم تقدير الحد الأعلى للمسؤولية في النقل البحري على أساس عدد الطرود أو وحدات الشحن، فحسب المادة 805 من ق ب ج يتم التعويض عن كل هلاك أو تلف للطرد أو حدة الشحن بمبلغ لا يتجاوز 10000 وحدة حسابية[1] أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة.

هذا ويقصد بالطرد "package" أنه قد تم تربيط وتحزيم جزء من البضاعة في حزمة واحدة أو تم تجميعها في رباط واحد سواء تم تغليفها أم لا، في صناديق أو أجولة وبالتأكيد فإن كل طرد يحمل رقمًا معينًا بالإضافة إلى العلامات المميزة له.[2]

أما وحدة الشحن فهي وحدة خاصة بالبضائع التي تشحن هي "en vrac" من غير تغليف والتي لا يعرف إلاّ وزنها أو قياسها أو حجمها أو كليها كالأخشاب والفحم والبترول، فالمقصود إذن بوحدة الشحن الوزن أو المقاس أو الحجم أو الكيل التي تتخذه عادة أساسا لتحديد أجرة النقل سواء أكانت طنا متريا أو كيلوغراما أو مترا مكعبا.[3]

إن الإشكال الذي يثار حول التحديد القانوني لمسؤولية الناقل في النقل البحري بالحاويات، هو عندما تشحن هذه الطرود أو الوحدات داخل الحاوية فهل تعتبر في هذه الحالة بما تحتويه من طرود أو وحدات طردا واحدًا أو وحدة واحدة وبالتبعية هل يلتزم

---

[1]– يقصد بالوحدة الحسابية وحدة حساب مشكلة من خمسة وستين ملي غرام من الذهب، على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن تحويل وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة يوم النطق بالحكم. أنظر: الواحد رشيد، المرجع السابق، ص88.

[2]– محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، ط1، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، الإسكندرية، 2007 ص300.

[3]– كميلة أعراب، المرجع السابق، ص153.

الناقل بالتعويض عن عدد الحاويات التي تسلمها فقط، أم يكون التعويض على أساس عدد الطرود والوحدات الموجودة داخل الحاوية؟

إن الإجابة على هذا التساؤل يفرض علينا أن نعرج إلى موقف القضاء الأمريكي في (الفرع الأول) الذي يعتبر دائما سباق في وضع الحلول التي تكتنف النقل البحري بالحاويات، ثم نعرج إلى موقف التشريع الجزائري في (الفرع الثاني).

الفرع الأول

موقف القضاء الأمريكي

باعتبار نظام النقل بالحاويات هو أمريكي الأصل، فقد ابتدعت المحاكم الأمريكية عدة نظريات لتحديد مسؤولية الناقل عندما تشحن الطرود والوحدات داخل الحاوية، ويمكن تصنيف هذه النظريات إلى ثلاثة وهي: نظرية وظيفة الحاوية كجزء من السفينة، نظرية وظيفة الحاوية الاقتصادية، نظرية نية المتعاقدين.

أولا: نظرية الحاوية كجزء من السفينة

حسب هذه النظرية فإن الحاويات الكبيرة المتكررة الاستعمال التي تقدمها شركات الشحن البحرية تعمل كجزء من السفينة على اعتبار عنابر متحركة للبضاعة يتولى الشاحن رص الطرود فيها مسبقا ويتولى المرسل تفريغها، وهذا الرأي يقرر أن الحاويات هي معدات الناقل وليست طرود بضائع الشاحن المشار إليها في المادة 5/4 من قواعد لاهاي التي تحدد مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها في مقابل كل طرد[1].

بدأت المحاكم الأمريكية في أول عهدها بالنظر في قضايا الحاويات بإقرار نظرية ملكية الحاوية وأول قضية عُرضت في هذا الشأن هي قضية معروفة باسم " Leather's Best" حيث قام الشاحن بتعبئة حاوية بتسع وتسعين بالة من الجلد، مقدمة من طرف

[1]– عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص293.

الناقل وبحضور أحد مستخدميه الذي سلم بدوره إيصال باستلام الحاوية للشاحن، أصدر الناقل سند شحن يحتوي على نفس البيانات مع عبارة يقال تحتوي على 99 بالة من الجلد وعلى عبارة مفادها أن الشاحن يوافق تحديد مسؤولية الناقل بمقدار 500 دولار عن الحاوية كوحدة إلاّ إذا قدم الشاحن قيمة أعلى للبضاعة المحواة لدفع أجرة نقل.

عند وصول الحاوية تم إنزالها سالمة في ميناء بروكلين في أمريكا وبعد يومين من ذلك سرقت جميع محتوياتها، عندما عرض النزاع أمام محكمة الاستئناف، أسقطت ما ورد في سند الشحن باعتبار الحاوية هي الطرد وأصدرت حكمها باعتبار كل بالة من الجلد تعتبر طردًا واحدا لتحيد مسؤولية الناقل من أجل تعويض الشاحن.

وقد عللت المحكمة حكمها بالقول أن الحاوية تعتبر جزءً من عنبر السفينة أما الطرد المقصود في اتفاقية بروكسل هو تلك الوحدة التي يقوم الشاحن بتعبئة بضاعته فيه

ويمكن معرفة عدد الطرود المنقولة والذي على أساسها تم حساب مقدار التعويض.[1]

انتقدت هذه النظرية لأن فيها قصور يتمثل في حالة ما إذا كانت الحاوية فارغة مملوكة للشاحن أو مستأجرة من جانبه فإنه في حالة هلاكها وما تحتويه من طرود، سوف يفقد الشاحن حقه في التعويض عن الحاوية التي تعود ملكيتها إليه.

ثانيا: نظرية وظيفة الحاوية الاقتصادية

تعتمد هذه النظرية على الوظيفة التي يمكن أن يقوم بها الغلاف الذي تغلف به البضاعة، فإذا كان هذا الغلاف المعتاد الذي تغلف به البضاعة عندما كانت تشحن في مرحلة ما قبل الحاويات بحيث يصمد أمام متاعب النقل البحري دون أن تعبأ البضاعة في الحاوية، فإن البضاعة المغلفة كذلك تسمى طردًا أو وحدة وإلاّ فإن الحاوية ومحتوياتها تعتبر طردًا واحد يعوض الشاحن على أساسه.[2]

---

[1]– عبد الرحمان ملزي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل درجة دكتوراه الدولة في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بن عكنون، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، 2007–2008ص ص258259.

[2]– عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص295.

أول قضية أرست قواعد هذه النظرية هي محكمة استئناف نيويورك في 13 أوت 1973 وتتلخص وقائعها عندما أصدر الناقل وثيقة الشحن لا تحتوي على عدد الطرود بل جاءت العبارة "حاوية واحدة يقال إنها تحتوي الآلات تعبئة الشاحن ورصه وعده مشحونة على الظهر ومرصوصة تحت السّطح"، حيث كانت الحاوية تحتوي على 350 آلة حاسبة ألمانية الصنع وبعد وصول الحاوية إلى ميناء نيويورك وأثناء مناولتها في ميناء نيويورك سقطت الحاوية من الرافعة فتحطّمت كل محتوياتها.

قررت محكمة الدرجة الأولى تحديد مسؤولية الناقل على أساس 500 دولار على اعتبار أن الحاوية بكاملها تشكل طردًا في مفهوم المادة 514 من اتفاقية بروكسل وأسس القاضي حكمه على أن الحاوية لم يقدمها الناقل بل استلمها من الشاحن الذي اختار الحاوية وقام بتعبئتها بنفسه فكانت الحاوية في شكلها الخارجي عبارة عن طرد واحد، كما أن الحاوية وصلت إلى ميناء التفريغ مغلقة الأبواب وسليمة الأفعال، أضف إلى ذلك أن وثيقة الشحن جاءت خالية مما يفيد نوع البضاعة وعدد الطرود، حيث ورد في وثيقة الشحن عبارة "حاوية واحدة يقال أيضا أنها تحتوي آلات تعبئة الشاحن وعده ورصه مشحونة في عنبر السفينة" وعند استئناف الحكم، أيدت محكمة استئناف نيويورك الحكم الصادر من المحكمة الابتدائية لكن قاضي الدرجة الثانية استند في حكمه على أساس معيار الوظيفة الاقتصادية للحاوية، ذلك أن أول سؤال في أي قضية حاويات يجب أن ينطلق من إذا كانت محتويات الحاوية يمكن شحنها إلى ما وراء البحار في تلك الطرود المنفردة أو الكراتين دون وضعها في حاوية، فإذا كانت كذلك فإن وظيفة الحاوية هنا ليست لتغليف البضاعة وهو المقصود بالطرد في الاتفاقية وإنما لتجميع البضاعة فقط أما إذا كان الجواب بالنفي اعتبرت الحاوية ومحتوياتها طردًا واحدًا، لأن الحاوية في هذه الحالة مستعملة للتغليف، وهو المقصود به في اتفاقية بروكسل لسنة 1924 وفي قضية الحال اعتبرت الحاوية وما تحتويه من طرود عبارة عن طرد واحد.[1]

[1]–عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص260.

انتقدت هذه النظرية لأنّها تفقد الحاويات ميزتها الاقتصادية في توفير التغليف اللازم للبضاعة ويبقى على الوفر الضئيل في هذا المجال الذي يتحقق لصالح الشاحن و يهمل الوفر الهائل الذي يحصل عليه الناقل من تقليل تكاليف المناولة وزيادة سرعة دوران السفن من الموانئ، إلى جانب ذلك فإن هذا المعيار الوظيفي يناقض قصد المشرع كما يناقض القواعد التشريعية التي جاءت بها قواعد لاهاي لحماية الشاحن، فالمعروف أن وظيفة الطرد هي احتواء البضاعة وحمايتها لرحلة واحدة وملكيته تعود إلى مالك البضاعة كجزء يستملك بعد الرحلة، وعند تعبئة البضاعة داخل كراتين ووضعها داخل حاوية فلا يمكن إنكار أنّها طرود، لأنها إن لم تكن كذلك فما هي إذن؟

لذلك كان لابد من اعتماد نظرية أخرى تكون أكثر واقعية وعدالة لأطراف العقد فجاءت نظرية نية المتعاقدين.[1]

ثالثا: نظرية نية المتعاقدين

تعتمد هذه النظرية على النية المشتركة لكل من الناقل والشاحن فيما اعتباره طردًا أو وحدة ونستخلص هذه النية من عبارات سند الشحن، فإذا كانت عبارات سند الشحن قاطعة في الدلالة على بيان عدد الطرود أو الوحدات المعبّئة في الحاوية، فإن إرادة المتعاقدين تكون قد انصرفت إلى اعتبار عدد الطرود أو الوحدات هي الضابط التي يتم على أساسه تحديد مسؤولية الناقل وليس الطرد بكامله، أما إذا لم يرد في سند الشحن إلاّ عدد الحاويات دون بيان ما بداخلها من طرود أو وحدات، فإن الحاوية وحدها بما فيها من البضائع هي الضابط الذي يتم على أساسه تحديد سقف التعويض مهما كان حجمها أو وزنها[2].

فإذا كان مثلا هناك خمس (05) حاويات، فإن التعويض (في إطار اتفاقية بروكسل 1924) يكون:05 × 1000 جنيه إسترليني، أما إذا ذكر في سند الشحن عدد الطرود

[1]–عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص ص299–300.

[2]– عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص262.

أو الوحدات التي احتوتها الحاويات فإن مبلغ التعويض يكون على أساس ما تضمنته الحاويات من طرود أو وحدات، فإذا أدرج في سند الشحن أن هناك 200 طرد جمعت في حاويتين بحيث احتوت كل واحدة منها 100 طرد، كان التعويض في حالة هلاك حاوية واحدة هو: 100 × 100جنيه استرليني.[1]

تجدر الإشارة أن هذه النظرية وإن كان القضاء الأمريكي قد أخذ بها مؤخرا في قضية يرماكس إنترناشيون yermax International، إلا أنها في الحقيقة من صنع القضاء الفرنسي الذي توارت أحكامه منذ سنة 1924 على الاعتداد بنية المتعاقدين، حتى استقر القضاء الفرنسي على هذه النظرية بعد دخول بروتوكول بروكسل لعام 1968 حيّز التنفيذ في فرنسا على أساس نص تشريعي.[2]

الفرع الثاني

موقف المشرع الجزائري

لقد أخذ المشرع الجزائري بنظرية نية المتعاقدين وبذلك يكون المشرع الجزائري قد وضع حدًا للجدال والخلاف الحاصل بشأن الطرود والوحدات المنقولة داخل الحاوية وكيفية حساب الحد الأقصى للتعويض الذي أثير في ظل اتفاقية بروكسل لسنة 1924 حيث تنص المادة 805 المعدلة بموجب القانون 98-05[3] في فقرتها الثانية على أنه "في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبرة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة

---

[1]- عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص92.

[2]- عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص262.

[3]- قانون رقم 98-05 مؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق25 يونيو سنة 1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري ج ر،ع47لسنة 1998، ص03.

أخرى تثبت عقد النقل البحري" ولقد استلهم المشرع الجزائري هذا التعديل أو هذه النظرية من أحكام المادة 02 من بروتوكول 1968[1] المعدل للمادة 05/04 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924، بالرغم من أن الجزائر لم تصادق على هذا البروتوكول المعدل للاتفاقية حيث نصت هذه المادة على ما يلي: "في الأحوال التي نستخدم فيها عبوات أو طبالي أو وسائل من نوع مماثل لتجميع البضائع يعتبر عدد الطرود أو الوحدات المدونة في سندات الشحن والتي تحتويها وسيلة النقل هذه هو عدد الطرود أو الوحدات، كما تعتبر وسيلة النقل هذه كأنها طرد أو وحدة" وبالتالي فالعبرة بتصريح أطراف العقد في سند الشحن عندما نشحن الطرود أو الوحدات داخل الحاوية، فإذا ذكر في سند الشحن عدد هذه الطرود أو الوحدات المشحونة داخل الحاوية، عدّ كل واحد منها طردًا أو وحدة مستقلة يتعلق بالتحديد القانوني للمسؤولية.

أما إذا لم يذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي نشملها الحاوية فإنه يتم اعتبارها طردًا وحيدًا بغض النظر عن محتوياتها، وهو حل تم إقراره لصالح الناقل ولكن تبرره ضرورة الأخذ بظاهر الأشياء متى كان الشحن خاليا من كل بيان ومع ذلك فإن الأمر يتوقف على كيفية تحرير سند الشحن، فلا تعتبر الحاوية طردًا أو وحدة إلاّ إذا ذكرت في سند الشحن دون أي بيان آخر وإن كان ذلك يبقى أمرا ناذر الوقوع عملاً كأن يذكر "حاوية" فحسب.[2]

أما إذا تضمن سند الشحن الإشارة إلى عبارة "حاوية 6 متر مكعب" فإن الحد الأقصى للتعويض(حسب بروكسل) سيكون ثمانية عشر ألف جنيه إسترليني (6X2000) باعتبار المتر المكعب وحدة شحن، اما إذا تضمن سند الشحن عبارة "حاوية تزن 3000

---

[1]– بروتوكول تعديل معاهدة بروكسل لسنة 1968 يعرف بقواعد لاهاي فيزبي أو قواعد فيزبي نسبة للمدينة التي عقدت بها.

[2]– صلاح الدين سحولي، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق جامعة وهران، السانيا، 2006–2007، ص141.

كيلوغرام" فإن الحد الأقصى للتعويض سيكون ثمانية عشر ألف جنيه محسوبا على أساس ستة جنيهات عن كل كيلوغرام.[1]

يشترط إذن لحساب الطرود أو الوحدات المهيّأة داخل الحاوية، عند تعيين الحد الأقصى للتعويض أن يكون عددها مدرجًا في سند الشحن فحسب، دون إدراج العلامات التي تفرد كل شحنة وبصرف النظر عما إذا كان وضع الطرود أو الوحدات داخل الحاوية من فعل الناقل أو الشاحن وبذلك فإن ذكر عدد الطرود أو الوحدات في وثائق أخرى غير سند الشحن كشهادة المنشأ وقائمة المشحونات والفواتير التجارية لا ينوب عن ذكرها في سند الشحن ولا يقيم بذلك التعويض على أساس عدد الطرود أو الوحدات الموجودة داخل الحاوية، فمثل هذا الحكم معقول لأنه لا يتسنى للناقل العلم بمحتوى الحاوية، إذا لم يكن مذكورًا في سند الشحن.[2]

المطلب الثاني

مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالحاوية

لا تقتصر الأضرار القابلة للتعويض عن تلك التي تصيب البضاعة المشحونة داخل الحاوية فحسب، بل تشمل أيضا الحاوية في حد ذاتها، خاصة إذا كانت مقدمة من قبل الشاحن حيث يثار في هذه الحالة إشكال حول كيفية حساب التعويض، بمعنى آخر في حالة إصابة الحاوية بأضرار هل تخضع مسؤولية الناقل للتحديد أم لا؟

للإجابة عن هذا التساؤل لابد من التطرق إلى الأضرار التي تصيب الحاوية وهي هلاك أو تلف الحاوية في (الفرع الأول) والتأخر في إعادة الحاوية في (الفرع الثاني).

---

[1]– عبد الغني عقون، المرجع السابق، ص94.

[2]–المرجع نفسه، ص95.

الفرع الأول

هلاك أو تلف الحاوية

من المألوف عملاً أن تتعرض الحاويات في بدنها أو هيكلها لوقوع أضرار لها وذلك أثناء نقلها بحرا على السفينة أو أثناء عمليات الشحن والتفريغ التي يشوبها أحيانا بعض الأخطاء المؤدية لوقوع الحاوية وقد تضيع الحاوية تماما فيبتلعها البحر إثر انزلاقها من السفينة أثناء عاصفة شديدة.[1]

ويتوقف حل مشاكل المسؤولية في مثل هذه الحالات على ما إذا كان الضرر يجد مصدره في فعل الغير[2]، أم فعل الناقل البحري نفسه.

فإذا كان الغير هو الذي تسبب بخطئه في وقوع الضرر للحاوية فإن المضرور مالك أو مستأجر الحاوية (الناقل أو إحدى الشركات المتخصصة في إدارة الحاويات) يلجأ إلى مؤمنه، حيث يحل هذا الأخير محله بما دفعه من تعويض ويذهب القضاء الفرنسي في بعض أحكامه إلى تشبيه الحاوية بالبضاعة وذلك عند حساب مبلغ التعويض ومن ثم تخضع الأضرار اللاحقة بها لحدود ومسؤولية الناقل البحري طالما أن المتسبب في حدوث الضرر للحاوية المملوكة للناقل هو مقاول الشحن والتفريغ ويأتي هذا تطبيقا لنص المادة 151 من قانون التجارة البحرية[3]، والتي تقضي بأن "تسري على المقاول البحري أحكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة 233 من هذا القانون"، فمفاد هذا النص أن مقاول الشحن والتفريغ يستفيد من التحديد القانوني للمسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها مثله مثل الناقل البحري.[4]

---

[1]– محمد السيّد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، المرجع السابق، ص140.

[2]– مقاول الشحن والتفريغ على سبيل المثال.

[3]– تقابلها في التشريع الجزائري المادة 916 من القانون 98–05 المعدل للقانون البحري الجزائري.

[4]– محمد السيد الفقي، مرجع سابق ص ص140–141.

أما إذا كان الضرر الواقع للحاوية قد تولد بفعل الناقل البحري وهذا هو الغالب، فإن مسؤوليته عن الحاوية تخضع للتحديد القانوني مثل ما هو الحال إذا هلكت البضاعة وهذا ما يفهم من خلال نص المادة 805 من القانون 98-05 المعدل للقانون البحري في فقرتها الأخيرة التي تنص "إذا تضررت أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل تعتبر وحدة شحن" وهذه المادة ككل استلهمها المشرع الجزائري من المادة 02 من بروتوكول تعديل اتفاقية بروكسل لسنة 1968، كما أشرنا سلفا، كما ظهر أثر هذه المادة بخصوص اعتبار الحاوية وحدة شحن تخضع للتحديد القانوني للمسؤولية على اتفاقية هامبورغ 1978 في مادتها 06 الفقرة 12 ب حيث تنص " في الحالات التي تهلك فيها أداة النقل ذاتها أو تتلف تعتبر أداة النقل المذكورة عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر، وحدة شحن مستقلة واحدة".

يعني مما تقدم أن الحاوية إذا كانت مقدمة أو مملوكة من قبل الشاحن وهلكت أو تلفت اعتبرت طردًا أو وحدة مستقلة، فمثلاً إذا كانت الحاوية تحتوي على 20 طرد وكان عدد هذه الطرود مدونة في وثيقة الشحن وهلكت أو تلفت هذه الطرود والحاوية معًا فإن الناقل يلتزم بتعويض يعادل 21 مرة التحديد القانوني لمسؤوليته عن عدد الطرود التي داخل الحاوية والتي تبلغ 20 طردًا زائد الحاوية ذاتها باعتبارها طردًا.

الفرع الثاني

تأخر إعادة الحاوية

في حالة عدم تقديم الحاوية من قبل الشاحن، فإن الناقل يستخدم حاوية بموجب عقد إيجار أو قرض إيجار حاويات من أجل تنفيذ عقد النقل البحري.[1]

[1]- سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص ص257-258.

وانطلاقا من القيمة المادية التي تمثلها الحاوية لمالكها أو حتى مؤجرها يجوز لأي منهما المطالبة بالتعويض عن إصابة من ضرر المستأجر (الناقل) في إعادتها في الميعاد المتفق عليه في العقد[1]، ويتم مطالبة المستأجر (الناقل) في هذه الحالة بالتعويض وفقا للقواعد العامة لأن عقد إيجار الحاوية هو عقد مستقل عن عقد النقل البحري وله أحكام خاصة به تنظمه وبالتالي لا يستفيد الناقل من التحديد القانوني للمسؤولية وفق قواعد القانون البحري[2].

[1]– محمد السيّد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، المرجع السابق، ص141.

[2]– سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص258.

خلاصة الفصل الثاني

يتضح مما سبق أن مسؤولية الناقل البحري في ظل نظام النقل بالحاويات لا تقتصر في إعداد سفينة صالحة للملاحة فحسب بل تتمثل أيضا في إعداد حاوية صالحة للملاحة، كما يتضح لنا مما سبق أيضا أن استعمال الحاويات في النقل البحري أوجد مشكلات جديدة، من بينها مشكلة الشحن على السطح، حيث أن قواعد بروكسل تعتبر الشحن على السطح إخلال جوهري بالعقد كما لم تتطرق إلى شحن الحاويات على السطح أصلاً، على عكس قواعد روتردام التي أجازت شحن الحاويات على السطح وبذلك تداركت عجز بروكسل، كما إن استلام الحاوية مغلقة ومختومة بالأختام حتم على الناقلين اللجوء إلى إدراج عبارات "يقال تحتوي" و"الحالة الظاهرة" على سند الشحن من أجل الحصول على الإعفاء في حالة عدم مطابقة البضائع لسند الشحن.

كذلك مشكلة التحديد القانوني للمسؤولية في حالة شحن البضائع داخل الحاوية حيث أن المعيار الذي يأخذ به القاضي هو نية المتعاقدين أي العبرة في التحديد القانوني للمسؤولية تكون بما هو مدون في سند الشحن، كما أن الحاوية في حد ذاتها تخضع للتحديد القانوني للمسؤولية في حالة تلفها أو هلاكها وتعتبر بمثابة طرد أو وحدة شحن.

خاتمة

خاتمة

إن استعمال الحاويات في مجال النقل البحري أحدث تغيير كبير، هذا التغيير لم يقتصر على الجوانب التقنية للنقل البحري لاسيما سفن الحاوية وموانئ الحاوية، بل تعدى ذلك ليشمل المفاهيم القانونية المنظمة لعقد النقل البحري، حيث توصلنا في هذا الخصوص إلى النتائج التالية:

– أصبحت البضاعة تقدم في نظام النقل بالحاويات محواة من خلال خدمة متكاملة من الباب إلى الباب (النقل متعدد الوسائط).

– الإلتزام بدفع أجرة النقل في هذا النظام يكون على أساس الحاوية كوحدة شحن لها تسعيرة واحدة.

– ازدادت إلتزامات الناقل ولم تعد تقتصر على إعداد سفينة صالحة للملاحة فحسب بل تعدت ذلك إلى إعداد حاوية صالحة للملاحة وبالتبعية ازدادت مسؤولية الناقل لتشمل الحاوية أيضا.

– تغير مفهوم الشحن والتفريغ بسبب ظهور الحاويات، مما أدى إلى توسيع مسؤولية الناقل بشكل أكبر من مسؤوليته في النقل العادي.

– أثرت الحاوية على بيانات ومدلول سند الشحن، وذلك من خلال التنصيصات التي يدرجها الناقلون للحصول على الإعفاء من المسؤولية في حالة عدم مطابقة البضائع لتصريحات الشاحن.

– أدى النقل بالحاويات إلى إيجاد مفهوم جديد لمعنى الشحن على السطح الذي يُعد إخلالاً جوهريا بالعقد وفق قواعد بروكسل عكس قواعد روتردام التي تجيز الشحن على السطح.

– لقد كان للنقل بالحاويات الأثر البالغ في تعديل المشرع المادة 805 من ق ب ج حيث في حالة هلاك البضاعة المحواة فإنها تخضع لتحديد القانوني لمسؤولية الناقل، إذا

كان عدد الطرود والوحدات مدون على سند الشحن، كما أن الحاوية في حد ذاتها إذا هلكت هي أيضا تخضع للتحديد القانوني إذا كانت مملوكة أو مقدمة من الشاحن.

– إن النظام القانوني الذي أقامته التشريعات سواء الدولية أو الوطنية بما فيها التشريع الجزائري لا يلائم بالضرورة النقل بالحاويات بالرغم من المحاولات الفعالة لإيجاد حلول قانونية للإشكالات التي جاء بها النقل بالحاويات ومن بين هذه المحاولات اتفاقية روتردام واتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط،[1] إلا أنهما لم تدخلا حيز النفاذ خاصة هذه الأخيرة التي يعتبرها الدكتور عبد القادر العطير "اتفاقية النقل بالحاويات"، رغم هذا فهي لم تحظى برضى وقبول المجتمع الدولي، وبالتالي فالتشريع الدولي للنقل لا يزال يعاني من فراغ قانوني في هذا الصدد.

تأسيسًا على ما تقدم، فالدراسة المقدمة في مجال خصوصية عقد النقل البحري بواسطة الحاويات تسمح لنا بتقديم التوصيات التالية:

– ضرورة تنظيم الأحكام المتعلقة بالحاويات والوقوف على تعريفها وكذلك الأحكام التي تمنع الاختلاف الفقهي الحاصل بشأنها نتيجة عدم تناول القوانين الوطنية لها.

– فرض قوانين ملزمة لمراقبة سلامة وصلاحية الحاوية على غرار ما يجري للسفينة وبشكل أدق تفاديا للأضرار المترتبة على عدم مراعاة هذا الأمر.

– على الجزائر أن تهتم بالنقل البحري بالحاويات نظرًا لما يوفره هذا النوع من النقل من سرعة وأمن وسلامة في نقل البضائع وذلك من خلال تدعيم الأسطول البحري بسفن الحاويات وإعادة هيكلة الموانئ إلى موانئ الحاويات.

– ينبغي إعادة النظر في نصوص القانون البحري الجزائري خاصة، فيما يخص مسألة الشحن على السطح، ومسألة التحديد القانوني للمسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة لأنه في بعض الأحيان يكون التعويض غير مناسب مع حجم الضرر.

[1]– إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط 24 ماي 1980.

– ينبغي الأخذ بعين الاعتبار عند التحديد القانوني للمسؤولية في هلاك أو تلف الحاوية طولها وحجمها ونوعها فبعض الحاويات قيمتها تفوق قيمة البضائع المعتبرة طردًا أو وحدة مما يستوجب رفع مبلغ التعويض الحاصل للحاويات باعتبارها طردًا.

– ضرورة الاهتمام بالدراسات والأبحاث المتعلقة بالنقل البحري وذلك بمحاولة إنشاء تخصص قانون النقل البحري بجامعة سكيكدة بحكم أن الولاية ساحلية لها ميناء تتم فيه مبادلات تجارية لا بأس بها مما يساعد في انجاز الدراسات التطبيقية.

– على الجزائر أن تنسحب من اتفاقية بروكسل 1924 لأنّها غير مواكبة لكل التطورات الحاصلة في النقل البحري خاصة في نظام النقل بالحاويات وتنظم إلى اتفاقية هامبورغ وتدخل بذلك في صف الدول الشاحنة باعتبار الجزائر دول شاحنة.

وفي الأخير يبقى التساؤل مطروح هل سنرى مستقبلا نظاما قانونيا ينظم كل جوانب النقل البحري بالحاويات؟

ويطرح تساؤل آخر إذا كانت الحاوية وجدت بالضرورة لتحقيق أمن وسلامة البضائع فإلى أي مدى أثرت على سلامة وأمن النقل البحري؟

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولا: مراجع باللغة العربية

1-الكتب

أ-الكتب العامة

1- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية،د س ن.

2- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، د ب ن 2006.

3- محمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة النقل البحري) دار الجامعية الجديدة، الأزاريطة، الأسكندرية، 2007.

4- محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، ط1، دار الجامعة الجديدة الأزاريطة، الإسكندرية، 2007.

5-عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري (قواعد وأحكام)، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة الإسكندرية، 2006.

6- هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت 1997.

7- عبد القادر العطير وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.

ب-الكتب المتخصصة

1-عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، د ب ن، د س ن.

2- محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاوية دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة،الإسكندرية، 2007.

3- سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الواسطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، دار الجامعية الجديدة للنشر، الأزاريطة، الإسكندرية، 2004.
4- محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، منشأة الناشر للمعارف، الإسكندرية، 2004.

2-الرسائل والمذكرات

أ-رسائل الدكتوراه

1- فاطيمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية "امتياز نهائي الحاويات"، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2016-2017.
2- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012.
3- ليلى كراش، تأثير النقل بالحاويات والنقل متعدد الوسائط على النقل الدولي للبضائع أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم، تخصص القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر1، 2015-2016.
4- ليلى إلدياز قماز ، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2013-2014.
5- عبد الرحمان ملزي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل درجة دكتوراه الدولة في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بن عكنون جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، 2007-2008.

ب-مذكرات الماجستير

1- أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين (التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ1978)،مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية،كلية الحقوق،جامعة مولود معمري، تيزي وزو،2009.

2- الشيخ خالد صالح، النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العقود والمسؤولية، جامعة الجزائر1، بن يوسف بن خدة، السنة الجامعية 2012-2013

3- مليكة سايغ، بناء نموذج التنبّؤ في المدى القصير دراسة حالة الحاويات في ميناء الجزائر، رسالة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع القياس الاقتصادي، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2002.

4- نجلاء قمر الدين السهيلي، النظام القانوني للنقل البحري بالحاوية، بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير، كلية القانون جامعة النيلين، السودان، 2010.

5- رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري لبضائع، (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2013.

6- كميلة أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016/06/26.

7- عبد الغني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة) بحث من أجل الحصول على شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بن عكنون، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، 2008-2009.

8- صلاح الدين سحولي، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق جامعة وهران، السانيا، 2006-2007.

3-المقالات العلمية

1- يوسف يعقوب صروخة، "الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة"، "مجلة الحقوق الكويتية، عددان 1و2، الكويت، 16 مارس 1992.

2- محمد السيد الفقي، "تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات" مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، ع1، 2006.

4-الملتقيات

- محمد الصغير دحماني ، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة على ظهر السفينة، مداخلة ألقيت في أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، يومي 2 و3 ماي 2009.

5-المحاضرات

- إنصاف دودش، محاضرة ختم التمرين (النقل البحري بواسطة الحاوية)، الهيئة الوطنية للمحاميين، الفرع الجهوي بتونس، السنة القضائية، 2012-2013.

6-المواقع الإلكترونية

1- مالك الخضري، "الحاويات، أهميتها، أنواعها، النظام القانوني لاستخدامها مواصفاتها" مقال منشور بموقع مجلة النقل الإلكترونية، ع 8، جانفي 2018 متوافر على: www.mot.gov ، تاريخ الزيارة : 2018/04/11 على الساعة 00:46.

2- شيهاب عينونة، مقال منشور بتاريخ 2015/08/26 بموقع مجلة القانون والأعمال دع، متوافر على: www.Droitentreprise.Com، تاريخ الزيارة: 2018/04/28 على الساعة 50: 18.

3- دعاء محمد حسن، التكنولوجيا الحديثة في مراقبة وتتبع وتأمين الحاويات، ملف شهري يصدر عن الإدارة العامة لمركز المعلومات والتوثيق ودعم القرار، هيئة ميناء دمياط مصر، متوافر على: www.dpa.gov.eg، تاريخ الزيارة: 2018/04/28 على الساعة 18:00.

7- النصوص القانونية

أ- الإتفاقيات الدولية

1- إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسند الشحن 1924 (قواعد لاهاي) انضمت الجزائر إليها وصادقت عليها بتاريخ 02 مارس 1964 بمقتضى المرسوم رقم 64-71، ج ر، ع 28 لسنة 1964.

2- الإتفاقية الجمركية المتعلقة بصناديق البضائع(اتفاقية سلامة الحاويات) 12/02/ 1972 وانضمت الجزائر إلى الاتفاقية بموجب المرسوم رقم 01/78 المؤرخ في 12 صفر 1378 الموافق 21 جانفي 1978، ج ر، ع 04 لسنة 1978، ص91.

3- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المعروفة بقواعد روتردام لعام 2008.

4- اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 المعروفة بقواعد هامبورغ 1978.

5- بروتوكول تعديل معاهدة بروكسل لسنة 1968 المعروف بقواعد فيزبي.

ب- القوانين الوطنية

1- القانون 16-01 مؤرخ في 26 جمادى الأولى الموافق 6 مارس 2016، يتضمن التعديل الدستوري، ج ر، ع 14، لسنة 2016.

2- الأمر 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري ج ر، ع 29، لسنة 1977، ص496، المعدل والمتمم.

3- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني ج ر، ع 78، لسنة 1975، ص990، المعدل والمتمم.

4- القانون رقم 98-05 مؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو سنة 1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، ج ر، ع47، لسنة 1998.

ثانيا: مراجع باللغة الفرنسية

1-thèse

1- Cossi Hervé assongba, le transport maritime merchandise conteneurisées, these pour obtenir le grade de docteur en droit, faculté des science juridiques, politiques et sociales, universities lille2-droit et santé ecole doctorale n° 74, 2014-2015.

2-mémoire

1- Innocent fetze kamdem, la responsapilité du transporteur maritime de marchandises au niveau international, memoir presente pour l'obtention du grade de maitre en droit (LL.M) ,faculté de droit, université laval, québec, canada, decembre 1999.

2-Vola marielle, la conteneurisation dans les echanges maritimes internationaux, mémoire pour le master droit maritime et des transports, faculte de droit et de science politique, université paule cezanne-AIX-Marseille, 2005.

الفهرس

الفهرس

مقدمة.....2

الفصل الأول: خصوصية عقد النقل البحري بالحاويات من حيث إلتزامات الأطراف.....7

المبحث الأول: إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري بالحاويات.....8

المطلب الأول: الإلتزامات المتعلقة بالبضاعة.....8

الفرع الأول: تعبئة الحاوية.....8

الفرع الثاني: تقديم البضاعة محواة.....12

المطلب الثاني: الإلتزام بدفع أجرة النقل.....14

الفرع الأول: أنظمة تسعير الحاويات.....15

الفرع الثاني: مصطلحات النقل والحاويات.....17

المبحث الثاني: إلتزامات الناقل في عقد النقل البحري بالحاويات.....18

المطلب الأول: إلتزامات الناقل قبل الرحلة البحرية..... 19

الفرع الأول: إعداد حاوية صالحة للملاحة.....20

الفرع الثاني: شحن ورص الحاوية.....24

المطلب الثاني: إلتزامات الناقل أثناء وبعد الرحلة البحرية..... 27

الفرع الأول: إلتزام الناقل أثناء الرحلة البحرية.....27

الفرع الثاني: إلتزامات الناقل بعد الرحلة البحرية.....30

خلاصة الفصل الأول.....37

الفصل الثاني: خصوصية عقد النقل البحري بالحاويات من حيث مسؤولية الناقل.....39

المبحث الأول: مسؤولية الناقل عن نقل الحاويات وحالات الإعفاء.....40

المطلب الأول: مسؤولية الناقل عن نقل الحاويات.....41

الفرع الأول: مسؤولية الناقل عن صلاحية الحاوية للملاحة.....41

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل عن نقل الحاويات على السطح.....44

المطلب الثاني: حالات الإعفاء.....51

الفرع الأول: عبارة "يقال تحتوي".....52

الفرع الثاني: عبارة "الحالة الظاهرة".....55

المبحث الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل.....58

المطلب الأول: ضوابط تقدير مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المحواة.....59

الفرع الأول: موقف القضاء الأمريكي.....60

الفرع الثاني: موقف المشرع الجزائري.....64

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالحاوية.....66

الفرع الأول: هلاك أو تلف الحاوية.....67

الفرع الثاني: تأخر إعادة الحاوية.....68

خلاصة الفصل الثاني.....70

خاتمة.....72

قائمة المراجع.....76

الفهرس.....83