

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



عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت اشراف:

د.قنطار كوثر

من تقديم الطالب(ة):

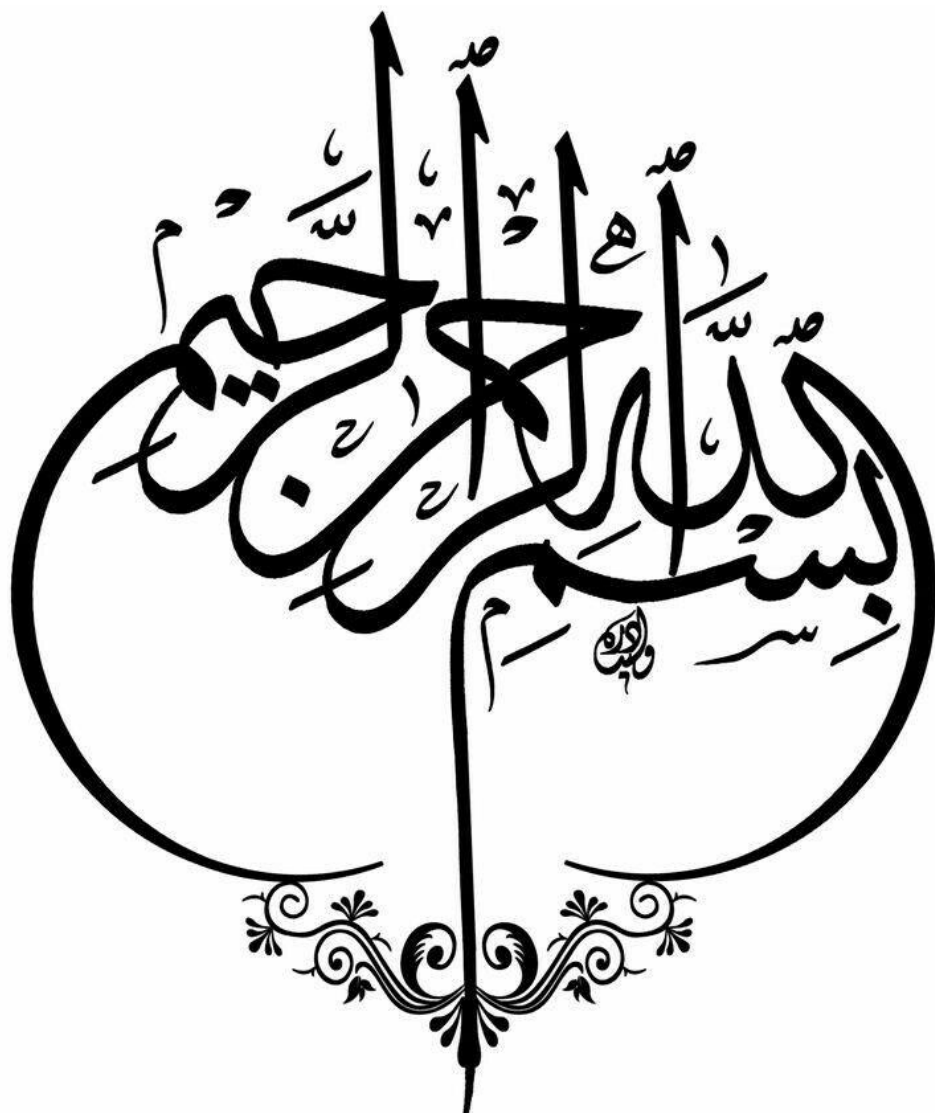
_بوقروجة هناء

_بوجرو رانية

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
لحوالة امال	أستاذة محاضرة ب	مناقشا
د.قنطار كوثر	أستاذة محاضرة أ	مشرفا ومقررا
يسعد فضيلة	أستاذة تعليم عالي	رئيسا

دورة جوان 2026



شكر وتقدير

الحمد لله الذي جعل العلم نورًا نهتدي به، ورفع قدر المعلمين ليكونوا سفراء للمعرفة والحكمة. نتوجه بجزيل الشكر وعظيم الامتنان إلى جميع أساتذة قسم الحقوق، الذين كانوا خير مرشد ومعين لنا طوال مسارنا الأكاديمي في التعليم العالي، ونخص بالذكر الأستاذة الفاضلة قنطار كوثر التي أشرفت على هذه المذكرة، فكان لتوجيهاتها القيمة ودعمها المتواصل بالغ الأثر في إنجاز هذا العمل، فلم تبخل علينا بعلمها ونصحها رغم مختلف الظروف، فكل التقدير والامتنان لها.

كما لا يفوتنا أن نتقدم بخالص الشكر لكل من ساهم في دعمنا معرفيًا أو معنويًا، من أساتذة ودكاترة كليتنا، وإلى كافة عمال المؤسسة المينائية بسكيدة، الذين أجابوا عن مختلف التساؤلات المطروحة، وشاركوا معنا خبراتهم وتجاربهم المهنية، وحولوا فترة التربص إلى فضاء حقيقي للتعلم واكتساب الخبرة.

ونسأل الله أن يبارك في جهودكم جميعًا، وأن يجزي خير الجزاء كل من علّمنا حرفًا، أو قدّم لنا فكرة، أو منحنا كلمة تشجيع كان لها أثر في تعزيز عزيمتنا وإصرارنا. حفظكم الله ذخراً للمؤسسة والوطن، وجعل أعمالكم في ميزان حسناتكم، ووفقكم لمواصلة رسالتكم النبيلة بكل إخلاص وتفان.

كما نتوجه بجزيل الشكر والعرفان إلى السادة أعضاء لجنة المناقشة، على تفضلهم بقبول مناقشة هذه المذكرة، وتكرمهم بمنح جزء من وقتهم الثمين لقراءتها وإثرائها بملاحظاتهم القيمة.

جزاكم الله عنا خير الجزاء.

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

"وأن ليس للإنسان إلا ما سعى * وأن سعيه سوف يرى "

إلى كل قلب أمن بي حين تعبت ،إلى كل يد إمتدت لي بصمت دون إنتظار شكر إلى من كانوا دعائي الخفي في لحظات الإنكسار ،وسندي حين ظننت أن الطريق أطول من قدرتي.

أهدي هذا العمل إلى من أحمل إسمهم بكل فخر إلى من أفنوا أعمارهم لإنارة دربي..."أمي و أبي".
و إلى من شددت بهم عضدي ،وكانوا لي خير عون في كل خطوة.."إخوتي و أخواتي" ، وإلى قطعة من قلبي و بهجة أيامي ابن أختي "أرسلان. "

إلى رفيقات الدرب من كن لي خير معين وزرعن الأمل في طريقي صديقاتي الوفيات "سيرين ، أسماء ،نور ،قمر ، شيماء"

و إلى روح غادرتنا جسدا وبقيت في قلوبنا دعاء و أثرا..جدتي الغالية "طيب الله أثرها" أهديتها ثمرة جهدي راجية لها الرحمة و المغفرة و أن يسكنها الله فسيح جناته.

و في الأخير إلى من قاسمتني سهر الليالي و جهد هذا العمل بكل إخلاص و أمانة و توجنا هذا العمل معا ، رفيقة مذكرتي "هناء".

ذا العمل ثمرة تعب ، صبر ، وأمل لم ينطفئ، أهديه لكل من مر في حياتي وترك أثرا جميلا ولكل من قال لي يوما ستصل...فها أنا أصل وبكم يكتمل المعنى.

بوجرو رانيا

إهداء

ليست بعض الصفحات في الأعمال العلمية مجرد متممات شكلية تُكتب على عجل عند اكتمال البحث، بل قد تكون أكثرها صدقًا وأشدّها اتصالًا بصاحبها؛ فهي المساحة التي يغادر فيها الباحث لغة النصوص الجامدة إلى لغة الوفاء، ويترك بين السطور أثر الرحلة التي خاضها، والأشخاص الذين كانوا جزءًا من تفاصيلها. ولأن لكل إنسان بصمة لا تشبه غيرها، فقد أثرت أن يكون هذا الإهداء مرآة لمسيرتي، لا صدى لعبارات مألوفة تتكرر في كثير من الأعمال العلمية.

إنه مساحة أستحضر فيها محطات من العمر، وأشخاصًا كان لوجودهم أثر في تكوين شخصيتي وصناعة هذا الإنجاز فإذا كان هذا العمل يحمل اسمي على غلافه، فإنه يحمل بين سطوره آثار كثيرين أسهموا، كل بطريقته، في الوصول إلى هذه اللحظة

أولى من يستحق هذا الإهداء هي تلك النسخة التي لم أصنعها وحدي، بل ساهمت في تشكيلها تجارب الحياة، وصقلتها سنوات الدراسة، واحتضنت خطواتها الأولى رحاب كلية الحقوق. النسخة التي تعلمت أن النجاح ليس حدثًا عابرًا، بل مسار طويل من الصبر والانضباط والمثابرة. إلى نفسي، إلى "هناء".

إلى المرأة التي ارتبط اسمها في ذاكرتي بمعاني الحنان والقوة في آن واحد، والتي كانت ترى فيّ ما أعجز أحيانًا عن رؤيته في نفسي، فكانت كلماتها مصدر طمأنينة، ودعواتها مصدر قوة، وإيمانها بي ثابتًا في أوقات النجاح والتعثر على حد سواء. إلى أمي، "صباح".

وإلى الرجل الذي أدركت من خلاله أن المسؤولية ليست مجرد التزام، بل أسلوب حياة، وأن التضحية الحقيقية لا تحتاج إلى إعلان أو مقابل. الرجل الذي كان يعمل بصمت كي تصبح أحلامنا أكثر قربًا من الواقع، والذي تحمل الكثير ليمنحنا فرصة الوصول إلى ما نصبو إليه. إلى أبي، "مراد".

إلى نصفي الآخر، إلى من شاركتني رحم أمي، إلى من كانت صديقتي قبل أن تكون أختي، إلى رفيقة الطاولة والكتاب ومختلف محطات مسيرتي الدراسية، إلى من باعدت بيننا التخصصات والجامعات ولم تُفرّق بيننا الأرواح، إلى توأمتي وقطعة من قلبي، "وصال".

إلى وحيد أمي، وإلى من أرى فيه امتدادًا جميلًا لأبي حتى يكاد يكون نسخته المصغرة. إلى من كان يحرص، في خضم انشغالي بالدراسة، على تذكيري بأن صحتي أولى من أي نجاح، وأن التفوق لا ينبغي أن يكون على حساب راحتي. إلى من كان يحاول أن يخفف عني ثقل الأيام الجامعية بطرافته الخاصة، ويزرع الابتسامة في أوقات التعب والضغط، وإلى من رافقتني في تفاصيل كثيرة من هذه المرحلة، إلى أخي "أشرف".

إلى من كانت تتحمل نوبات قلقي، إلى من أزعتها مرارًا بإنارة الغرفة في ليالي الامتحانات وهي تحاول النوم، إلى أصغر أفراد العائلة ومشاغبتنا إلى بهجة البيت " رانيا " .

إلى الرجل الذي اقترن اسمه في ذاكرتي بمعاني الهيبة والوقار إلى ذلك المقام الذي كان يمنح العائلة ثباتها وطمانينتها . إلى من يصعب اختصاره في كلمات، ويستحيل أن تفيه صفحات معدودة حقه مهما امتدت. إلى من كسرت معه رهبة الصمت التي كانت تحيطه، حتى أصبحت مجالستي له من أحب تفاصيل أيامي. وإلى من كنت ألاحقه بعدسة هاتفي مرارًا، رغم اعتراضه المازح بينما كان حضوره أجمل من أن يمر دون أن يُحفظ في صورة أو ذكرى ، إلى من سبقني إلى دار الخلود قبل أن يشهد ثمرة سنوات من الاجتهاد ، إلى من وقفت أقرأ الفاتحة على قبره قبل أن أسمع يقرأها ابتهاجًا في فرحي فبينما كنت أتخيل لحظة الفرح و عن أي فرحة اتحدث و هي لم تكتمل في غياب حبيبي جدي إلى الغصة التي تركها الرحيل في القلب، وإلى الفراغ الذي لم يملأه أحد منذ غيابه. لم يكن يؤلمني أن تنتهي هذه المذكرة، بقدر ما كان يؤلمني أن أكثر الأشخاص تسائلًا عنها لم يكن حاضرًا عند اكتمالها. إلى جدي " عبد الله " و والد أُمي إلى من انتقل لجوار ربي رحمة الله عليه .

إلى الذكرى الطيبة إلى من كانت نبع حنان و بركة في حياتنا الى من انقطع بها الوصال و لم تنقطع دعواتنا لها إلى من ندعو الله أن يرزقها الفردوس الأعلى إلى جدتي " زبيدة " رحمها الله . إلى من أثبتت أن صلة الأرواح قد تكون أعمق من صلة الدم أحيانًا، وإلى الكتف الذي لا يميل حين تتكى عليه الأيام بتقلها ... إلى خالتي التي لم تلدها جدتي و ذراع أُمي اليمين إلى صديقتي و غاليتي " فهيمة نجار "

إلى من جمعتني بهم روابط تتجاوز حدود القرابة إلى رجال كانوا ولا يزالون ركنًا من أركان عائلتنا، إلى من أعتز بقربه إلى من يسكنون قلبي، ولكل واحد منهم مكانته الخاصة وذكرياته التي تميزه عن غيره. إلى أخوالي الأعزاء: عزوز، أحمد، غاني، حسين، هشام، وندير. أهديهم هذه الكلمات تقديرًا لما يكنه لهم قلبي من محبة واحترام.

إلى عصافيري الصغار الذين أضفوا البهجة إلى أيامي: أماني، هدى، ميساء، رفيدة، وأروى، وإلى صديقي الصغير ياسين، الرسام المبدع الذي له مكانة خاصة في القلب إلى من رافقتني في اختيار لباس تخرجي، ذلك اللباس الذي يحمل بين طياته ثمرة سنوات من الاجتهاد، إلى من كانت شاهدة على تفاصيل أيامي وليالي الأخيرة، وشاركتني فرحة اقتراب هذا الإنجاز، إلى ابنة خالي الغالية، إلى " سارة " .

وإلى ذلك الشخص الذي يجعل من أبسط اللقاءات مناسبة جميلة، ومن أكثر الأيام عادية ذكرى تستحق الاحتفاظ بها، بفضل روحه المرححة وحضوره المميز. إلى " عمي عصام " إلى القلب الذي وسّع دائرة الأمومة حتى شملنا جميعًا، وإلى الكرم الذي لم يكن يومًا فعلاً عابرًا بل طبعًا أصيلًا ... إلى " عمتي سليمة "

الى من حسبته عمي الحقيقي لما غمرنا به من وِدٍّ ووفاء، إلى من كان حضوره الدائم بيننا عنواناً للمحبة وصلته الرحم، إلى الموسوعة التي أستقي منها العلم والخبرة، إلى من كان لي خير مرشد وبوصلة أهتدي بها خلال فترات تربصي بالميناء، إلى رفيق والدي وصديقه الوفي، وإلى من أكنّ له كل التقدير والاحترام، **عمي عبد النور**.

إلى رفيقتي ورفيقة الليالي الرعدية التي من قاسمتني مر وحلو الايام الجامعية إلى خير الصحبة التي عرفتني بها الحياة إلى من اجتمعت في شخصيتها القوية الرزانة والطيبة إلى تلك التي جمعت بين التفوق والتواضع في زمن ندر فيه اجتماعها الى التي كان لي شرف منافستها إلى من تحمل نفس إسمي إلى **"هناء بوزليفة"**.

إلى من تركت أثراً جميلاً بين صفحات هذه المذكرة، إلى صديقتي التي جمعتنا دروب النجاح، وتقاسمنا معاً محطات العلم والاجتهاد، إلى رفيقة رحلة المذكرة في المعهد، إلى من كانت سنداً لي في وقت الشدة، ووقفت إلى جانبي بعد وفاة جدي، فخفت عني وطأة الحزن وأعانتني على إتمام هذا العمل، إلى الغالية **"بشرى زايد"**.

ولا يمكن أن تكتمل هذه الصفحة دون التوقف عند فئة كان لها بالغ الأثر في تكويني العلمي والفكري. فبعض الأساتذة لا يقتصر دورهم على نقل المعرفة، بل يمتد إلى غرس الثقة، وتوجيه الفكر، وصناعة الطموح، وترك أثر يبقى حاضراً في ذاكرة الطالب حتى بعد انتهاء سنوات الدراسة إلى الأستاذة **"لحواولة آمال"**، والأستاذة **"دفايشية مايا"**، والأستاذ **"رزاق مروان"**، والأستاذ **"بوغازي بلال"**، والأستاذ **"بوشكيوة عثمان"**، عرفاناً بما قدموه من علم وتوجيه وأثر طيب سيبقى محل تقدير وامتنان.

وفي ختام هذا الإهداء، أتوجه بخالص التقدير إلى الأستاذة المشرفة **"قنطار كوثر"**، التي كان إشرافها على هذه المذكرة أكثر من مجرد متابعة أكاديمية، إذ اتسم بالتوجيه والتفهم وحسن المرافقة العلمية، الأمر الذي جعل إنجاز هذا العمل أكثر يسراً وفائدة. فكل الشكر والتقدير لها على ما بذلته من وقت وجهد، وعلى ما أبدته من دعم وتشجيع طوال فترة إعداد هذه المذكرة.

بوفروجة هناء

مقدمة

يُعدّ قطاع النقل البحري من الدعائم الأساسية التي يقوم عليها الاقتصاد والتجارة الدولية في ظل التطورات التكنولوجية المتسارعة، إذ يشكل وسيلة فعّالة للتقارب والتبادل بين الشعوب والدول، باعتبار أنّه لا يمكن لأي دولة أن تنعزل عن محيطها الدولي في ظل تشابك العلاقات الاقتصادية والتجارية. ويكتسي النقل البحري طابعاً دولياً بالنظر إلى دوره المحوري في تحقيق التنمية الاقتصادية وتعزيز المبادلات التجارية، كما يُمثل العمود الفقري للاقتصاد الوطني والعالمي مقارنة بمختلف وسائل النقل الأخرى. وتبرز أهميته القانونية على الصعيد الوطني من خلال تخصيص المشرع الجزائري تنظيمًا قانونيًا خاصًا به، إلى جانب الاهتمام الدولي بهذا القطاع عبر إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية الرامية إلى تنظيمه وتطويره.

وعلى هذا الأساس، يحتل النقل البحري للبضائع مكانةً متميزة ضمن مختلف أنماط النقل، بالنظر إلى قدرته على استيعاب كميات ضخمة من البضائع ونقلها بين مختلف دول العالم بتكلفة أقل مقارنة بوسائل النقل الأخرى، فضلاً عن مساهمته الفعّالة في تنشيط حركة التجارة الدولية ودعم المبادلات الاقتصادية بين الدول. وقد أدى التطور الذي شهده هذا القطاع إلى ظهور أساليب حديثة في نقل البضائع، كان لها أثر بالغ في تحسين كفاءة عمليات النقل وتسهيل تداول السلع على المستوى الدولي.

وفي ظل هذه التحولات، برز النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات كأحد أهم الأنماط المعتمدة في التجارة البحرية الحديثة، لما يتيح من تنظيم أكثر فعالية لعمليات نقل البضائع وما يفرضه من خصوصيات قانونية وعملية تستوجب الدراسة والبحث. وقد انعكس ذلك على العلاقات القانونية الناشئة عن عملية النقل البحري، مما أوجد العديد من المسائل المرتبطة بتنظيم حقوق والتزامات الأطراف المتدخلة في هذا النوع من العقود، ومدى كفاية القواعد القانونية القائمة لمواكبة التطورات التي يشهدها قطاع النقل البحري.

أهمية الموضوع:

تتجلى أهمية عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات في كونه يمثل إحدى أبرز صور التطور التقني والقانوني الذي شهده قطاع النقل البحري المعاصر، إذ أسهم نظام الحاويات في إحداث نقلة نوعية في تنظيم عمليات الشحن والتفريغ وتداول البضائع، مما جعله يحتل مكانة محورية ضمن المنظومة اللوجستية العالمية. وتبرز الأهمية القانونية لهذا العقد من خلال ما يثيره من إشكالات تتعلق بتحديد طبيعته وتكييفه، وضبط المسؤوليات الملقاة على عاتق أطرافه، خاصة الناقل البحري، في ظل خصوصية الحاويات وما تطرحه من تحديات عملية وقانونية. كما تتجلى أهميته في كونه يربط بين البعد النظري المتمثل في القواعد القانونية الوطنية والدولية، والبعد العملي الذي يعكسه النشاط المتزايد

للموانئ الجزائرية، ومن أهمها ميناء سكيكدة، في مجال النقل عن طريق الحاويات، الأمر الذي يجعل دراسة هذا الموضوع مساهمة في توضيح الغموض الذي يكتنفه وفي تعميق البحث القانوني فيه.

اسباب اختيار الموضوع :

تعددت الاسباب والدوافع التي جعلتنا نتناول هذا الموضوع منها ما هي ذاتية ومنها ماهي موضوعية.

فيما يتعلق بالأسباب الذاتية، فإن اختيار هذا الموضوع يعود في المقام الأول إلى ارتباطه بفكرة المؤسسة الناشئة التي نسعى إلى تجسيدها، والتي تنشط في مجال الخدمات اللوجستية والنقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات، . بالإضافة إلى توافقه مع ميولنا الشخصي والرغبة في الابتعاد عن المواضيع المشبعة بالدراسة والتوجه نحو مواضيع أكثر خصوصية، فكان ذلك من بين الدوافع الأساسية لاختياره.

إضافة إلى ذلك، فإن اختيار هذا الموضوع جاء بدافع الاهتمام بدراسة موضوع يجسد بصورة عملية تخصص قانون النشاطات المينائية والبحرية، لاسيما وأن البيئة المحيطة بنا، وبالأخص ميناء سكيكدة باعتباره من أهم الموانئ الجزائرية، تشهد نشاطاً متزايداً في مجال النقل عن طريق الحاويات، وهو ما جعل البحث أكثر اتصالاً بالواقع العملي وأسهم في تعزيز الرغبة في فهم مختلف الإشكالات القانونية المرتبطة بهذا النوع من النقل.

أما الأسباب الموضوعية فتمثلت في الأهمية المتزايدة التي يحظى بها النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات باعتباره من أهم الوسائل المعتمدة في التجارة البحرية الدولية، وما يضطلع به من دور فعال في تسهيل حركة البضائع بين مختلف دول العالم. كما يتميز هذا الموضوع بخصوصية قانونية وعملية ناتجة عن ارتباطه بالحاوية البحرية كوسيلة حديثة أحدثت تحولاً في أساليب النقل البحري التقليدية، الأمر الذي أفرز العديد من المسائل القانونية المتعلقة بتنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل البحري. كما أن الإطار القانوني المنظم لهذا النوع من العقود لا يزال يثير جملة من الإشكالات التي تستوجب الدراسة والتحليل، خاصة فيما يتعلق بتحديد حقوق والتزامات الأطراف ومسؤولية الناقل البحري في ظل استخدام الحاويات.

اهداف الدراسة :

يهدف هذا الموضوع إلى توضيح الإشكالات العلمية والقانونية التي يثيرها النظام القانوني لعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات، وتحليل مختلف الأحكام المنظمة له للوقوف على مدى ملاءمتها لمتطلبات التجارة البحرية الحديثة. كما يهدف إلى بيان الطبيعة القانونية لهذا العقد وخصائصه المميزة، وإبراز الدور الذي أدته الحاويات البحرية في إحداث نقلة نوعية في مجال النقل البحري للبضائع، مع

دراسة الالتزامات المترتبة على أطرافه و المسؤولية من حيث الناقل ومدى كفاية الحماية القانونية المقررة لهذه الأطراف .

. صعوبات الدراسة:

تخللت إعداد هذه الدراسة بعض العراقيل والصعوبات، كان أبرزها ضيق الوقت المخصص لإنجاز المذكرة، خاصة في ظل الالتزامات التكوينية المرافقة للبرنامج التكويني الخاص بحاملي المشاريع المبتكرة، المعنيين بأحكام القرار الوزاري رقم 1275، في إطار مرافقة مركز تطوير المقاولتية (CDE) وحاضنة الأعمال الجامعية، الأمر الذي استدعى تخصيص جزء معتبر من الوقت للأنشطة التكوينية والتأطيرية المرتبطة بالمشروع . كما زادت هذه الصعوبة مع حداثة الموضوع وتشعب جوانبه القانونية والتقنية، مما جعل الإلمام بكافة تفاصيله أمراً يتطلب بحثاً معمقاً ودراسة مستفيضة.

اشكالية الدراسة :

انطلاقاً من الأهمية المتزايدة التي اكتسبها النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات في تنشيط التجارة الدولية وتسهيل حركة البضائع عبر البحار، وما يثيره هذا العقد من مسائل قانونية، فإن الإشكالية التي تطرح هنا تتمثل في : هل وفق المشرع الجزائري في تنظيم عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات بما يكفل حماية مصالح أطرافه من جهة و يواكب متطلبات التجارة البحرية الحديثة من جهة أخرى ؟

ويتفرع عن هذه الإشكالية الرئيسية تساولين فرعيين هما:

_ ما هو التأصيل القانوني لعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات؟

_ فيما تتمثل اثار عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات ؟

منهج الدراسة :

للإجابة على الإشكالية المطروحة، اعتمدنا في هذه الدراسة على المنهج التحليلي كمنهج رئيسي، وذلك من خلال تحليل النصوص القانونية الوطنية والدولية المنظمة لعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات، وكذا تحليل مختلف الآراء الفقهية ذات الصلة بالموضوع، قصد الوقوف على الأحكام القانونية التي تحكم هذا العقد وبيان مدى كفايتها في تنظيم العلاقات الناشئة عنه.

كما استعنا بكل من المنهج المقارن والمنهج الوصفي كمناهج ثانوية؛ حيث استخدمنا المنهج المقارن في المقارنة بين موقف المشرع الجزائري وبعض التشريعات المقارنة والاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري للبضائع، بهدف إبراز أوجه التشابه والاختلاف بينها والاستفادة من الحلول القانونية التي تبنتها.

أما المنهج الوصفي فقد تم الاعتماد عليه لوصف مختلف المفاهيم المرتبطة بالموضوع، لاسيما الحاويات البحرية وعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات، وكذا بيان خصائصها وأنواعها وصورها المختلفة، بما يسهم في تكوين تصور واضح حول الجوانب النظرية والعملية للدراسة.

خطة الدراسة :

اتساقا مع منهجية البحث قمنا بتقسيم خطة الدراسة إلى فصلين ، تطرقنا في الفصل الأول إلى التأصيل القانوني لعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات و ذلك من خلال مبحثين حيث خصصنا (المبحث الاول) الإطار الفاهيمي لعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات أما (المبحث الثاني) فكان حول قيام عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات , في حين يتناول الفصل الثاني آثار عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات في مبحثين يتم في (المبحث الأول) منه عرض إلتزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات اما (المبحث الثاني) فيتضمن المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات من حيث الناقل البحري.

الفصل الأول
التأصيل القانوني لعقد النقل البحري للبضائع عن طريق
الحاويات

الفصل الأول

التأصيل القانوني لعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات

يعتبر النقل البحري للبضائع من أهم موضوعات القانون البحري، لما له من دور أساسي في تنشيط حركة التجارة الدولية وتسهيل انتقال السلع والبضائع بين مختلف دول العالم، كما شهد هذا المجال تطوراً ملحوظاً نتيجة التقدم التقني الذي مسّ وسائل النقل البحري وطرق الشحن والتفريغ، الأمر الذي ساهم في تقليل المخاطر التي قد تتعرض لها البضائع، فضلاً عن تسريع عمليات النقل البحري وتعزيز كفاءتها. ومن أبرز العمليات التي تقوم بها السفينة باعتبارها أداة للملاحة البحرية نقل البضائع من ميناء إلى آخر بمقتضى عقد نقل بحري.

ومع بروز نظام الحاويات كأحد أهم الابتكارات التي أحدثت نقلة نوعية في تنظيم عمليات النقل البحري، حيث أسهم في توحيد طرق شحن البضائع وتخزينها وتسهيل تداولها، أصبح النقل عن طريق الحاويات يحتل مكانة مهمة في مجال النقل البحري الحديث، خاصة لما يوفره من حماية للبضائع وسرعة في عمليات الشحن والتفريغ حيث يعد نشاط مناولة وتشوين الحاويات ثاني أهم نشاط بعد نشاط المحروقات في الجزائر¹. غير أن هذا التطور التقني رافقه تطور قانوني منظم لعقد النقل البحري للبضائع، خاصة في ظل استخدام الحاويات وما تطرحه من إشكالات تتعلق بتكييف العقد وتحديد طبيعته القانونية، وكذا تحديد الطبيعة القانونية للحاويات في حد ذاتها.

ويقصد بالنقل البحري للبضائع النقل الذي يتم بمقتضى عقد نقل بحري، ومع اتساع استخدام الحاويات في هذا المجال برزت الحاجة إلى التأصيل القانوني لهذا النوع من العقود، من خلال بيان مفهوم الحاويات البحرية وخصائصها وأنواعها، إضافة إلى تحديد مفهوم عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات وصوره المختلفة، سواء تعلق الأمر بعقد النقل أحادي الوساطة أو عقد النقل متعدد الوسائط، الأمر الذي فرض اهتماماً قانونياً متزايداً بهذا النوع من العقود في ظل التطورات الحديثة التي يعرفها قطاع النقل البحري.

وبناء على ما تقدم، سنحاول التطرق إلى التأصيل القانوني لعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات، من خلال التطرق إلى الإطار المفاهيمي لعقد النقل البحري للبضائع بالحوايات في المبحث الأول، وقيام عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات في المبحث الثاني.

¹ خديجة بلحاج، أثر تطور التنظيم الدولي للحاويات على الميناء، مجلة حقوق الإنسان والحريات العامة، العدد، مجلد 7، 2022، ص542.

المبحث الأول

الإطار المفاهيمي لعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات

يعد عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات من أبرز العقود التي فرضها التطور الحديث في مجال النقل البحري، خاصة مع تزايد الاعتماد على الحاويات البحرية في نقل مختلف أنواع البضائع، لما توفره من سرعة في الشحن والتفريغ وحماية للبضائع أثناء عملية النقل. وقد ساهم نظام الحاويات في إحداث نقلة نوعية في تنظيم عمليات النقل البحري، الأمر الذي أدى إلى بروز العديد من المسائل القانونية المرتبطة بالحوايات وبعقد النقل البحري للبضائع عن طريقها.

كما أن الحاويات البحرية لم تعد مجرد وسيلة تقنية لنقل البضائع، بل أصبحت تحتل مكانة هامة في مجال النقل البحري الحديث، خاصة في ظل تعدد أنواعها وتنوع استعمالاتها، إضافة إلى ما تثيره من إشكالات قانونية تتعلق بمفهومها وطبيعتها القانونية، وهو ما يستوجب ضبط الإطار المفاهيمي المرتبط بها وبعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات.

وعليه سنتناول في هذا المبحث :

_ ماهية الحاويات البحرية (المطلب الأول)

_ مفهوم عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات (المطلب الثاني).

المطلب الأول

ماهية الحاويات البحرية

لقد تباينت المفاهيم في توصيف الدور الذي تؤديه الحاويات في النقل البحري للبضائع؛ ففي بدايات ظهورها اعتُبرت مجرد شكل زائف لا يرقى إلى أهمية وسائل النقل التقليدية الأخرى. غير أن اتجاهًا آخر تبني فكرة أن للتحوية أبعادًا تقنية حقيقية، وهو ما تؤكد تدريجيًا مع تسارع وتيرة العولمة الاقتصادية وتنامي التجارة الدولية. ومن الجدير بالذكر أن فكرة الحاويات ليست وليدة العصر الحديث، لقد تجسد الاستخدام التجاري الواسع للحاويات لأول مرة في النقل البحري سنة 1965 من طرف شركة Sealend لنقل البضائع بين الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا¹، لتشكل منذ ذلك التاريخ نقطة تحول في أساليب النقل البحري. فقبل اعتماد نظام الحاويات، كانت عمليات النقل البحري تتميز بتكاليف باهظة نتيجة طول مدة الشحن والتفريغ وكثرة المناولة، إضافة إلى المخاطر المرتبطة بسلامة البضائع

¹ عبد الكريم بوقادة ، جوهر خلخال جامعة تلمسان الجزائر، نظام النقل بالحوايات وأثر تداولها على الإقتصاد الدولي والوطني، مجلة تحولات، جامعة ورقلة، الجزائر، العدد الأول، 2019، ص390.

واحتمال تلفها أو ضياعها أثناء النقل. ومع ظهور الحاويات، أمكن تجاوز هذه الإشكالات عبر تقليص النفقات، تسريع العمليات، وضمان حماية أكبر للبضائع.

ومن هذا المنطلق، قمنا بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين رئيسيين حيث سنتناول مفهوم الحاويات في (الفرع الأول) ثم سنتطرق الى أنواع الحاويات البحرية في (الفرع الثاني)

الفرع الأول

مفهوم الحاويات البحرية

تُعد الحاويات البحرية من أبرز الوسائل الحديثة التي أحدثت نقلة نوعية في مجال النقل البحري والتجارة الدولية، حيث ساهمت في تسهيل عمليات الشحن والتفريغ وضمان سلامة البضائع أثناء النقل. وقد أصبحت الحاويات عنصراً أساسياً في المنظومة اللوجستية العالمية، لما توفره من مزايا تتعلق بالكفاءة والسرعة وتقليل التكاليف . وللوقوف على مفهوم الحاويات البحرية، سيتم التطرق أولاً إلى تعريفها (01)، ثم إلى خصائصها الأساسية (02)، باعتبارهما المدخل لفهم دورها في النشاط البحري والتجاري.

أولاً: تعريف الحاويات البحرية

للإحاطة بمفهوم الحاويات البحرية سيتم اعتماد تقسيم ثلاثي للتعريف يشمل الجانب اللغوي، والجانب الاصطلاحي، ثم الجانب القانوني.

01 _ التعريف اللغوي للحاويات البحرية

الحاويات جمع حاوية، والحاوية مؤنث حاوٍ، وهي من الفعل “حوى” بمعنى جمع وضمّ واحتوى، ويُقصد بها لغوياً الوعاء الذي تُجمع فيه الأشياء وتُحفظ بداخله¹

02 _ التعريف الاصطلاحي للحاويات البحرية

يقصد بالحاوية اصطلاحاً وحدة نقل معدنية ذات أبعاد ومواصفات قياسية دولية، صممت خصيصاً لتجميع البضائع وتسهيل شحنها ونقلها وتفريغها بمختلف وسائل النقل دون الحاجة إلى إعادة تداول محتوياتها. وتتكون الحاوية من هيكل معدني صلب مزود بزوايا وأركان معيارية تسمح بتثبيتها ورفعها بواسطة المعدات المخصصة، كما تتميز بقدرتها على حماية البضائع وتقليل مخاطر التلف والضياع

¹ المعجم الوسيط، مجمع اللغة العربية بالقاهرة، مكتبة الشروق الدولية، القاهرة، الطبعة الرابعة، 2004، ص 210.

أثناء عمليات النقل. وقد وضعت المنظمة الدولية للتوحيد القياسي (ISO) مقاييس موحدة للحاويات من حيث الأبعاد والأوزان، بما يضمن سهولة تداولها واستعمالها في النقل البحري الدولي¹.

03 _ التعريف القانوني للحاويات البحرية

حظيت الحاويات البحرية باهتمام العديد من المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي سعت إلى وضع تعريف قانوني لها، غير أن هذه التعريفات جاءت مختلفة من حيث الصياغة والعناصر التي ركزت عليها، تبعاً للغرض الذي نظمت من أجله كل اتفاقية، وهو ما سيتم عرضه على النحو الآتي:

عرفت الاتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الحاويات لسنة 1972 الحاوية بأنها²: «وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستعمال المتكرر، تتمتع بمتانة كافية للمناولة في الموانئ وعلى السفن، ومصممة خصيصاً لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل دون الحاجة إلى إعادة تحميل وسيطة، وبما يسمح برصها ومناولتها بسرعة». كما اشترطت أن تكون المساحة المحصورة بالأركان السفلية الخارجية الأربعة 14 متراً مربعاً على الأقل أو 7 أمتار مربعة إذا كانت مزودة بتجهيزات ركنية علوية، مع استبعاد العربات والمركبات من مفهوم الحاوية، مع إدراج الحاويات المحمولة على هياكل³.

كما أكدت التعديلات اللاحقة للاتفاقية⁴، لاسيما تعديلات سنة 1978، مضمون التعريف ذاته من خلال اعتبار الحاوية وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستعمال المتكرر، وذات متانة كافية للمناولة في الموانئ وعلى السفن، ومصممة خصيصاً لنقل البضائع بواسطة وسيلة أو أكثر من وسائل النقل دون الحاجة إلى إعادة تحميل البضائع أثناء عملية النقل.

أما اتفاقية إسطنبول لسنة 1990 فقد عرفت الحاوية بأنها⁵ وحدة من معدات النقل، كسيارات الرفع أو الصهاريج المتحركة أو أي هيكل مماثل، يشترط أن تكون مغلقة كلياً أو جزئياً لتشكل حيزاً معداً

¹ محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2006 ص 119.

² أبرمت الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات " Cse " في 02 / 12 / 1972. ودخلت حيز التنفيذ في 06 / 09 / 1977 وهي اتفاقية تطبق على كل الحاويات الموجهة للنقل الدولي. ومن أهم أهدافها تحقيق أقصى درجات السلامة عند نقل أو مناولة الحاويات.

³ المادة 2 من اتفاقية الحاويات لسنة 1972.

⁴ أبرمت الاتفاقية في 2 ديسمبر 1972 ودخلت حيز النفاذ 1975 ومن بين أهم أهدافها هو المحافظة على السلامة البشرية أثناء تداول ونقل الحاويات، وتسهيل النقل الدولي للحاويات من خلال توحيد سلامة اللوائح الدولية.

⁵ تعرف هذه الاتفاقية باتفاقية اسطنبول ل سنة 1990 والمتعلقة بالإدخال المؤقت المبرمجة 26-06-1990. والتي صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي 98/03 المؤرخ في 12 / 01 / 1998 جريدة رسمية رقم 02 ل 17/01/1998.

لاحتواء البضائع، وأن تكون صالحة للاستعمال المتكرر، ومجهزة لتسهيل نقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل دون الحاجة إلى إعادة الشحن أو التفريغ الوسيط، فضلاً عن قابليتها للمناولة السريعة والتعبئة والتفريغ بسهولة، كما استبعدت السيارات ولوازمها وقطع غيارها من مفهوم الحاوية، مع اعتبار الهياكل القابلة للتفكيك من قبيل الحاويات.

وعرفت **قواعد روتردام لسنة 2008 الحاوية** بأنها: «أي نوع من الحاويات أو الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو الحاويات البدالة أو أي وحدة مشابهة تستعمل لتجميع البضائع، بما في ذلك المعدات الملحقة بوحدة التعبئة.

كما اعتبرت **اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع بحرًا لسنة 1978**² (قواعد هامبورغ) الحاوية أو أي أداة مشابهة لتجميع البضائع وحدة مستقلة عن البضائع ذاتها.

ومن خلال استعراض مختلف التعريفات السابقة، يتضح أنها تشترك في اعتبار الحاوية وحدة من معدات النقل مخصصة لتجميع البضائع وتسهيل نقلها عبر وسيلة أو أكثر من وسائل النقل، مع قابليتها للاستعمال المتكرر وتسهيل عمليات الشحن والتفريغ والمناولة. غير أن تعدد هذه التعريفات واختلاف نطاقها أدى إلى تضارب الآراء الفقهية حول الوصف القانوني للحاوية وطبيعتها، خاصة فيما يتعلق بمدى اعتبارها مجرد وعاء لتجميع البضائع أو وسيلة من وسائل النقل، وهو ما يستدعي التطرق إلى طبيعة الحاويات البحرية وتكييفها القانوني.

ثانيا : طبيعة الحاويات البحرية

بعد تحديد مفهوم الحاويات البحرية من الناحية اللغوية والاصطلاحية والقانونية، يثور التساؤل بشأن طبيعتها وتكييفها، خاصة في ظل تعدد الآراء الفقهية حول الدور الذي تؤديه في عملية النقل البحري للبضائع³¹، حيث ذهب جانب من الفقه إلى اعتبارها مجرد وعاء أو غلاف خارجي لتجميع البضائع، في حين اتجه رأي آخر إلى النظر إليها باعتبارها وسيلة من وسائل النقل. ومن ثم يقتضي الأمر بيان الطبيعة الحقيقية للحاويات البحرية وتحديد التكييف الذي يمكن إضفاؤه عليها.

¹ عبد الكريم بوكادة ، المرجع السابق ، ص391.

² Régles de Hambourg B.T 1992 n.2496.p2

³ إيمان زاير، معزوزة زروال، النظام القانوني للحاويات وفق قواعد روتردام، مجلة البحوث في العقود وقانون الأعمال، العدد 4، المجلد 6 ، 2021، ص 503 .

ذهب جانب من الفقه إلى اعتبار الحاوية وعاءً للشحن يتم داخله تجميع البضائع¹، كما حاول بعض المشاركين في الندوة التي نظمتها هيئة ميناء لوهافر الفرنسي بتاريخ 15 أكتوبر 1993 تعريفها بأنها «غلاف خارجي للبضائع»، في حين اتجه رأي آخر إلى اعتبارها وسيلة من وسائل النقل². ومن جهته، يرى البروفيسور بوناسيس أن التعبير الأمريكي الأصلي هو الأكثر دقة، باعتبار الحاوية شيئاً مرتبطاً بالسفينة ومخصصاً لوضع الأشياء داخله، الأمر الذي يجعلها وسيلةً للنقل لا نمطاً مستقلاً³ له.

أما على مستوى القضاء، فقد تباينت المواقف بشأن الطبيعة القانونية للحاوية، إذ اعتبرت بعض الأحكام وسيلةً من وسائل النقل، في حين اتجهت أحكام أخرى إلى اعتبارها مجرد وسيلة لتغليف البضائع وتجميعها⁴ وانطلاقاً من ذلك، يتضح أن الحاوية لا يمكن اعتبارها وسيلة نقل مستقلة، لكونها تحتاج بدورها إلى وسيلة نقل تتولى نقلها من مكان إلى آخر، وهو ما أكدته محكمة المجموعة الأوروبية (Justice des Communautés Européennes) استناداً إلى المادة 15 فقرة 2 من قواعد المجموعة الأوروبية⁵.

ومن خلال ما سبق، يتبين أن الحاوية البحرية تكتسي طبيعة خاصة تجمع بين وظيفتها في احتواء البضائع وتسهيل تداولها، وبين دورها في خدمة عملية النقل البحري، الأمر الذي أدى إلى اختلاف الفقه والقضاء بشأن تكييفها القانوني. غير أن الاتجاه الراجح يذهب إلى اعتبارها وسيلةً لتجميع البضائع وتسهيل نقلها، دون أن ترقى إلى اعتبارها وسيلة نقل مستقلة بذاتها.

الفرع الثاني: أنواع الحاويات البحرية

تتنوع الحاويات وفقاً لأنواع البضائع المراد نقلها وكذا المواصفات الفنية للحاوية ويمكن تقسيمها على هذا الأساس إلى قسمين⁶:

أولاً: حاويات البضاعة العامة

¹ عبد الكريم بوقادة، المرجع السابق، ص 390.

² ASSONGBÁ, Cossi Hervé, Le transport maritime de marchandises conteneurisées, Thèse de doctorat en droit, Université de Droit et de la Santé – Lille II, 2014, p16.

³ ASSONGBÁ, Cossi Hervé, Ibid., p. 16.

⁴ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، 2004، ص 20.

⁵ سوزان علي حسن، مرجع نفسه، ص 21.

⁶ شيروف نهى، حركية معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني والتقني الدولي والوطني، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، العدد الاقتصادي 36، ص 183.

ثانيا: حاويات البضاعة الخاصة

أولاً: حاويات البضاعة العامة

تُعدّ هذه الحاويات متعددة الاستعمالات، إذ لا تُخصّص لنقل نوع محدد من البضائع، بل يمكن استخدامها لشحن مختلف السلع التي لا تتطلب شروط نقل خاصة. وتندرج ضمن هذه الفئة عدة أصناف، من أبرزها¹:

أ- الحاويات الجافة:

تُستعمل أساساً في نقل البضائع الجافة مثل الحبوب والفحم، وتتميز بأنها مغلقة بالكامل وتحتوي على باب واحد على الأقل.

ب- حاويات السقف المفتوح:

تُخصّص لنقل البضائع ذات الأحجام الكبيرة التي تستلزم عملية الشحن من الأعلى، كالمعدات والآلات الثقيلة.

ج- الحاويات المسطحة

تُستخدم لنقل البضائع الثقيلة أو كبيرة الحجم التي تتطلب التحميل من الجوانب أو من الأعلى، مثل الأنابيب والحافلات.

د- الحاويات المسطحة القابلة للطي

تشبه الحاويات المسطحة التقليدية، غير أنها تتميز بإمكانية طي الجوانب، مما يسهل عمليات التحميل والتفريغ ويوفر مرونة أكبر في الاستعمال.

ثانيا : حاويات البضاعة الخاصة

تأخذ هذه الحاويات اشكال متعددة حسب نوع البضاعة التي توضع فيها و نذكر منها ماييلي² :

أ حاويات التبريد

¹ شركة Silk Road Shipping ، "أنواع حاويات الشحن ومقاساتها"، مقال منشور على الموقع الإلكتروني للشركة <https://silkroadship.com> ، تاريخ الاطلاع: 2026/05/07 .

² هشام رمضان، صدام عبد الحسين، مزايا وعوائق نظام النقل بالحاويات في النقل البحري، مجلة دراسات البصرة، العدد 50، 2023، ص379.

تُعد حاويات التبريد من الوسائل المتخصصة في نقل البضائع التي تتطلب ظروفًا حرارية مضبوطة، مثل الفواكه واللحوم والمنتجات الغذائية القابلة للتلف. وتكون هذه الحاويات مزودة بوحدات تبريد مدمجة تعمل على الحفاظ على درجة الحرارة المطلوبة بشكل ثابت طوال مدة النقل، كما تعتمد في تشغيلها على مصادر طاقة خارجية، سواء من السفينة أو من وسائل النقل البرية أو البحرية المرتبطة بعملية الشحن¹.

ب حاويات الخزانات لنقل السوائل

تُخصص هذه الحاويات لنقل المواد السائلة والغازية مثل الزيوت، والمواد الكيميائية، والحوامض، وبعض أنواع الغازات المضغوطة. وتتخذ شكل خزانات معدنية قوية ومغلقة بإحكام، صُممت بطريقة تقنية دقيقة لضمان عدم حدوث أي تسرب أثناء النقل، مع توفير شروط السلامة اللازمة لحماية الشحنة والبيئة المحيطة.

ج الحاويات الحرارية المعزولة

تُستعمل الحاويات الحرارية المعزولة في نقل البضائع التي تتطلب الحفاظ على درجة حرارة مستقرة لفترات زمنية طويلة دون الحاجة إلى أنظمة تبريد أو تسخين نشطة. وتكون هذه الحاويات مزودة بمواد عازلة تساعد على الحد من تأثير التغيرات الخارجية في درجات الحرارة، مما يجعلها مناسبة لنقل البضائع عبر مسافات طويلة وفي ظروف مناخية مختلفة².

د حاويات التسخين

تُعد حاويات التسخين من الحاويات المتخصصة في نقل البضائع التي تحتاج إلى درجات حرارة مرتفعة أثناء عملية النقل. وتكون مزودة بأنظمة تسخين تعمل على رفع درجة الحرارة والحفاظ عليها ضمن المستوى المطلوب، بما يضمن عدم تعرض البضائع للتلف أو التغير في خصائصها أثناء الرحلة³.

ه حاويات نقل المواشي

تُخصص حاويات نقل المواشي لنقل الحيوانات الحية، حيث تُصمم بأبعاد ومعايير فنية تتناسب مع طبيعة هذه الكائنات. وتكون مزودة بوسائل تهوية وإضاءة مناسبة، إضافة إلى أماكن مخصصة لوضع

¹ سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 23.

² DHL Global Forwarding، "دليل شركات الشحن لأحجام حاويات البضائع وأنواعها"، متاح على الموقع الإلكتروني <https://www.dhl.com> تاريخ الاطلاع: 20 ماي 2026.

³ هشام رمضان، المرجع السابق، ص 379.

الأعلاف تكفي احتياجات الحيوانات طوال مدة النقل، كما تُجهز بأنظمة لتصريف الفضلات بما يضمن توفير شروط السلامة والرفق بالحيوانات المنقولة. وعند وصول هذه الحاويات إلى موانئ الدول، تخضع لإجراءات صحية ورقابية صارمة، بهدف التأكد من خلو الحيوانات من الأمراض المعدية وحماية الصحة الحيوانية في الدولة المستقبلة¹.

بعد هذا التعدد والتنوع في أشكال ووظائف الحاويات البحرية، يتضح أن اختيار الحاوية المناسبة يرتبط ارتباطاً وثيقاً بطبيعة البضائع المراد نقلها وبالمواصفات الفنية التي تتطلبها كل شحنة، وهو ما يعكس تعدد وتنوع الحاويات بشكل واسع وفقاً لاختلاف الاستعمالات والوظائف. ويلاحظ أن هذا التنوع لا يقتصر على الحاويات فقط، بل يمتد أيضاً إلى السفن المخصصة لنقلها²، والتي صُممت وهيئت خصيصاً لاستيعاب مختلف هذه الأنواع، بما يضمن نقلها في ظروف ملائمة وآمنة³. وقد ساهم هذا التطور في تعزيز فعالية النقل عن طريق الحاويات، نظراً لما يوفره من سهولة في عمليات الشحن والتفريغ، وانعكاس ذلك إيجاباً على انسيابية حركة التجارة الدولية بين مختلف دول العالم⁴.

المطلب الثاني

ماهية عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات

لا يقتصر النقل البحري للبضائع على الوسائل التقليدية، بل أصبح نظام الحاويات يشكّل إحدى أهم صور النقل الحديثة التي أحدثت تحولاً في التجارة الدولية. ولتوضيح ماهية عقد النقل البحري عن طريق الحاويات، سنتناول هذا المطلب من خلال التطرق إلى مفهوم عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات في (الفرع الأول) وصور عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات في (الفرع الثاني).

الفرع الأول

مفهوم عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات

يُثير تحديد مفهوم عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات إشكالا من الناحية القانونية، خاصة في ظل غياب تعريف صريح له ضمن التشريع الجزائري، رغم الانتشار الواسع لنظام الحاويات

¹ محمد فوزي، النقل البحري للبضائع بالحوايات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص 118 .

² سوزان علي حسن ، المرجع السابق، ص 23.

³ عبد القادر حسن العطير ، الحاويات و اثرها في تنفيذ عقد النقل البحري ، 1983 ، ص 57 .

⁴ بيرم محمد جميل ، موجز النقل البحري، الطبعة الأولى، الدار العربية للعلوم، لبنان، 2004، ص 78.

في مجال النقل البحري الحديث. لذلك يقتضي الأمر الرجوع إلى القواعد العامة المنظمة لعقد النقل، وكذا الأحكام الخاصة بعقد النقل البحري للبضائع، بالإضافة إلى بعض التعريفات الفقهية، قصد ضبط مفهوم هذا العقد وبيان خصائصه. وعليه سيتم التطرق في هذا الفرع إلى تعريف عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات (أولاً)، ثم بيان مزايا وعوائق نظام النقل عن طريق الحاويات (ثانياً).

أولاً: تعريف عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات

لم يضع المشرع الجزائري تعريفاً خاصاً لعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات، الأمر الذي يقتضي الرجوع إلى القواعد العامة المنظمة لعقد النقل، وكذا الأحكام الخاصة بعقد النقل البحري للبضائع، بالإضافة إلى بعض التشريعات المقارنة والآراء الفقهية، قصد تحديد مفهوم هذا العقد.

وفي هذا الإطار، عرف قانون التجارة الأردني عقد النقل بصفة عامة في المادة 68 منه، باعتباره اتفاقاً تنصرف بمقتضاه إرادة المتعاقدين إلى تأمين انتقال شخص أو شيء من مكان إلى آخر¹. ويعد هذا التعريف تعبيراً عن الفكرة العامة لعقد النقل، والمتمثلة أساساً في تحقيق غاية النقل مقابل التزامات متبادلة بين أطراف العقد.

وانطلاقاً من هذا المفهوم العام، نظم المشرع الأردني عقد النقل البحري بصفة خاصة، حيث نصت المادة 177 من قانون التجارة البحري الأردني على أن عقد النقل البحري هو العقد الذي يتعهد بمقتضاه الناقل، لقاء أجر، بإيصال بضائع أو أمتعة إلى مكان معين عن طريق البحر²، غير أن هذا التعريف أخذ عليه اقتصره على نقل البضائع دون الأشخاص.

أما المشرع الجزائري، فقد تناول عقد النقل البحري للبضائع ضمن أحكام القانون البحري، حيث نصت المادة 738 منه على أن الناقل يتعهد بموجب عقد النقل البحري للبضائع بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر مقابل أجر تسمى أجره الحمولة يلتزم الشاحن بدفعها³. وفي نطاق الفقه، عرف عقد النقل البحري للبضائع بأنه: «العقد الذي يتعهد فيه الناقل، سواء أكان مالكا للسفينة أم مستأجرها، بأن ينقل بحراً بضاعة للشاحن لقاء أجر معلوم». ويبرز هذا التعريف العناصر الأساسية للعقد، والمتمثلة في

¹ المادة رقم 68 من قانون التجارة رقم 12 لسنة 1966.

² محمد عابنة محمود، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الاردن، الطبعة الاولى، 2015، ص 64.

³ المادة رقم 738 من القانون البحري الصادر بموجب الامر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري معدل و متمم: بالقانون رقم 98-05، والقانون رقم 10-04.

التزام الناقل بعملية النقل البحري، ووجود بضاعة محل للنقل، إضافة إلى عنصر الأجرة باعتبارها المقابل الذي يلتزم به الشاحن¹.

ورغم ذلك، فإن المشرع الجزائري لم يورد تعريفا صريحا لعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات، بالرغم من الأهمية العملية التي أصبح يحتلها هذا النظام في التجارة البحرية الحديثة. كما أن التطور الذي شهده عقد النقل البحري بفعل نظام الحاويات أدى إلى انتقاله من مجرد عقد يقتصر على نقل البضائع التقليدية إلى عقد يتعلق أساسا بالبضائع المحواة، فضلا عن انتقاله من صورة النقل أحادي الوسيلة إلى النقل متعدد الوسائط، حيث أصبحت البضائع تنتقل بواسطة أكثر من وسيلة نقل كالبحر والبر والجو في إطار عملية نقل متكاملة إلى غاية وصولها إلى مخازن المرسل إليه².

غير أن اتفاقية هامبورغ اتجهت إلى تضيق نطاق عقد النقل البحري، من خلال تعريفه بأنه عقد يتعلق بنقل البضائع من ميناء إلى ميناء، وهو ما يفيد أن تنفيذ جزء يسير من النقل على اليابسة لا يدخل في مفهوم عقد النقل البحري إلا إذا كان تابعا ومرتبطا بالعقد البحري الأصلي³. واستنادا إلى ما سبق، يمكن تعريف عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات بأنه: عقد يلتزم بمقتضاه الناقل البحري بنقل بضائع موضوعة داخل حاويات من ميناء القيام إلى ميناء الوصول مقابل أجرة يدفعها الشاحن، وفقا للشروط المتفق عليها بين الطرفين.

وعندما يتولى الناقل نقل بضائع محواة من مكان إلى آخر، فإن ذلك يتم استنادا إلى عقد يبرم بينه وبين المرسل، ويعد هذا العقد من عقود نقل البضائع التي تخضع في الأصل للأحكام العامة المنظمة لعقود النقل. وتختلف القواعد القانونية المطبقة عليه بحسب وسيلة النقل المستعملة، فإذا تم النقل عن طريق البحر خضع لأحكام عقد النقل البحري، أما إذا تم برا فإنه يخضع للقواعد المنظمة للنقل البري، وينطبق الأمر ذاته على باقي وسائل النقل الأخرى⁴.

ثانيا : مزايا و عوائق نظام النقل عن طريق الحاويات

أدى استعمال الحاويات في النقل البحري للبضائع إلى تحقيق العديد من المزايا والفوائد التي ساهمت في تطوير عمليات النقل، غير أن هذا النظام واجه في المقابل بعض العوائق والصعوبات، وعليه سيتم تناول مزايا نظام نقل البضائع عن طريق الحاويات (1)، ثم عوائق هذا النظام (2).

¹ محمد عابنة محمود ، المرجع السابق، ص 64 .

² سوزان علي حسن، المرجع السابق ، ص 13.

³ محمد عابنة محمود ، المرجع السابق ، ص 64 .

⁴ سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 25.

1_ مزايا نظام نقل البضائع عن طريق الحاويات:

انعكس نظام النقل عن طريق الحاويات في مجال النقل البحري بالعديد من المزايا، فمنها ما يتعلق بالجوانب الاقتصادية، ومنها ما يمتد أثره ليستفيد منه مختلف المساهمين في عمليات النقل البحري من ناقلين ومصدرين ومستوردين. وفيما يلي أهم المزايا التي يحققها نظام النقل عن طريق الحاويات³⁰¹:

1_ ساهم استعمال الحاويات في تسهيل النقل المختلط، الذي يتم عبر أكثر من وسيلة نقل كالسفن والشاحنات والقطارات والطائرات، مما أتاح نقل البضائع من الباب إلى الباب أو من المخزن إلى المخزن بسرعة أكبر، مع تقليل احتمالات تلف البضائع، خاصة سريعة التلف.

2_ يتميز نظام النقل البحري عن طريق الحاويات بسرعة تنقل السفن بين الموانئ، لأن البضائع تبقى داخل الحاويات دون تفريغ أو إعادة شحن، خلافا للسفن التقليدية. وقد أصبحت سفن الحاويات تمكث في الميناء بنسبة تتراوح بين 20% و30% من مدة الرحلة، بينما تمكث السفن التقليدية حوالي 60% من مدة الرحلة، مما ساهم في تقليص مدة النقل وزيادة كفاءة استغلال السفن وقدرتها الاستيعابية.

3_ يوفر نظام النقل عن طريق الحاويات الاستغلال الأمثل لكافة الفراغات الموجودة داخل بدن السفينة الناقلة للحاويات وعلى سطحها، مما يساهم في استغلال جميع المساحات المتاحة، على عكس السفن التقليدية التي تبقى بها العديد من الفراغات دون استغلال.

4_ نظام النقل عن طريق الحاويات يقلل من تكاليف العمالة. فضلا عن المزايا السابقة، تترتب عن استعمال الحاويات في النقل البحري فوائد أخرى تتعلق بتقليص الوقت والنفقات، من أهمها:

5_ يُعد عامل الوقت عنصرا أساسيا نظرا لأهميته في تسريع نشاط الموانئ، وقد ساهم نظام نقل البضائع بالحوايات بصورة إيجابية في تقليص مدة عمليات الشحن والتفريغ، الأمر الذي انعكس على تخفيض تكاليف مناولة البضائع الموضوعة داخل الحاويات، وبالتالي المساهمة في تقليل تكاليف النقل البحري بصفة عامة².

¹ هشام رمضان، صدام عبد الحسين، المرجع السابق، ص371.

² مقابلة أجريت مع السيد حركات إلياس، رئيس مصلحة الشحن والتفريغ، المؤسسة المينائية بسكيكدة، بتاريخ 26 أفريل على الساعة 13:56 مساء.

6_ ساهم استعمال الحاويات في التقليل من نفقات تغليف البضائع، إذ تكتفي البضائع المعبأة داخلها بتغليف بسيط اعتمادا على متانة الحاوية في حمايتها أثناء عمليات الشحن والتفريغ، وقد أكدت بعض التقارير انخفاض تكاليف التغليف واليد العاملة عند اعتماد نظام النقل عن طريق الحاويات¹.

ثانيا : عوائق نظام النقل عن طريق الحاويات

رغم المزايا العديدة التي يوفرها نظام النقل عن طريق الحاويات في مجال النقل البحري، إلا أنه لا يخلو من بعض المعوقات والعيوب التي يجب أخذها بعين الاعتبار ومعظم هذه العيوب تتعلق بالمجال والظروف التي تحيط باستعمال هذه الحاويات وهي²:

1_ نظرا لكبر حجم الحاويات وما تحتويه من بضائع ذات قيمة مرتفعة، فإن فقدان الحاوية أو تعرضها للهلاك يترتب عليه خسائر مالية كبيرة. كما أن تأمين الحاويات والبضائع الموجودة بداخلها لدى شركات التأمين يؤدي إلى تحمل هذه الشركات مبالغ تعويض مرتفعة عند وقوع الأضرار أو الفقدان. ويظهر ذلك أيضا في نظام الخسائر البحرية المشتركة، حيث قد يتم إلقاء بعض الحاويات في البحر لتخفيف حمولة السفينة وإنقاذها من الغرق وضمان وصولها إلى أقرب ميناء بسلام. وفي هذه الحالة تُعد قيمة الحاويات والبضائع الملقاة من الخسائر المشتركة التي توزع على جميع الأطراف المستفيدة من هذه التضحية، بما فيهم أصحاب الحاويات وصاحب السفينة.

2_ عدم ملائمة بعض السلع للنقل داخل الحاويات العادية، خاصة البضائع سريعة التلف أو المواد الخطرة والسامة التي تتطلب حاويات مخصصة ومجهزة بوسائل خاصة للحفظ والنقل. ورغم أن التطور الذي شهدته صناعة الحاويات ساهم في تجاوز جانب كبير من هذه الصعوبات، إلا أن مشكلة عدم التوازن في الحمولات ما تزال قائمة، إذ تنقل الحاويات من الدول الكبرى إلى الدول النامية بضائع ثقيلة ومتنوعة، في حين تعود غالبا محملة بمواد أولية منخفضة القيمة أو قد تعود فارغة، مما يؤثر على الجدوى الاقتصادية لعمليات النقل عن طريق الحاويات.

3_ غياب التعاون والتنسيق بين الإدارات الجمركية والجهات المختصة في الدول التي تنطلق منها الحاويات أو تصل إليها. إذ إن فعالية نظام النقل عن طريق الحاويات تتأثر سلبا عندما تخضع الحاويات لعمليات فتح وتفتيش متكررة أثناء انتقالها بحرا أو برا لأغراض جمركية أو أمنية. كما أن إجراءات تفتيش محتويات الحاويات للتأكد من خلوها من المواد الممنوعة أو الخطرة قد تستغرق وقتا طويلا،

¹ إبراهيم لمكي، نظام النقل بأوعية الشحن، طبعة 1، دار القبس للصحافة والطباعة والنشر، الكويت، 1975 ص 28 .

² هشام رمضان ، صدام عبد الحسين ، المرجع السابق ، ص ص37-374.

الأمر الذي يؤدي إلى بقاء الحاوية مفتوحة لفترة قد تعرض البضائع الموجودة بداخلها للتلف أو الضرر، فضلا عن التأخر في وصولها إلى الجهة المقصودة.

4_ إن استعمال الحاويات في نقل البضائع لا يقتصر على النقل البحري فقط، بل يمتد ليشمل وسائل نقل أخرى كالشاحنات والسكك الحديدية قبل وصول الحاويات إلى الميناء أو بعد مغادرته. لذلك يقتضي هذا النظام وجود تنسيق دقيق بين مختلف وسائل النقل، من خلال تنظيم المواعيد وضبط أوقات التحرك والوصول. فسفن الحاويات تعمل وفق جداول زمنية محددة، الأمر الذي يستوجب وصول الحاويات إلى الميناء في الوقت المناسب لشحنها على السفينة دون تأخير، كما يجب توفير وسائل النقل البرية أو الحديدية عند وصول السفينة لتفريغ الحاويات ونقلها بسرعة إلى أصحابها، تفاديا لتكدسها داخل الموانئ. ويتطلب ذلك كله إدارة دقيقة يشرف عليها أشخاص ذوو خبرة وكفاءة، وهو ما قد تفتقر إليه العديد من موانئ الدول النامية.

5_ ارتفاع التكاليف المالية اللازمة لصناعتها، نظرا لضرورة تصميمها بما يتلاءم مع مختلف أنواع البضائع المنقولة. كما أن هذه الحاويات تحتاج إلى صيانة مستمرة، مما يترتب عليه نفقات إضافية معتبرة، الأمر الذي يفرض استغلالها بصورة فعالة تمكن من استرداد التكاليف المصروفة عليها وتحقيق الجدوى الاقتصادية من استعمالها.

6_ استعمال الحاويات في النقل البحري يرتبط بمدى جاهزية الموانئ للتعامل مع هذا النوع من النقل، خاصة فيما يتعلق بعمليات شحن الحاويات وتفريغها، إذ إن نقلها يتم بواسطة سفن متخصصة، الأمر الذي يقتضي تجهيز الموانئ برافعات ومعدات خاصة لمناولة الحاويات بكفاءة¹.

الفرع الثاني

أنماط النقل المرتبطة بعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات

لا يقتصر نقل البضائع عن طريق الحاويات على نمط واحد، إذ قد يتم في إطار عقد يعتمد وسيلة نقل واحدة، كما هو الحال في عقد النقل أحادي الوساطة، وقد يتم ضمن عقد يشمل عدة وسائل نقل مختلفة متكامل فيما بينها لنقل البضائع إلى وجهتها النهائية، وهو ما يظهر في عقد النقل متعدد الوسائط. لذلك تتعدد أنماط النقل المرتبطة بعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات بحسب الوسائل المعتمدة في تنفيذ عملية النقل. وعليه سنتطرق إلى:

¹ مقابلة أجريت مع السيد معياش عبد النور ، ضابط ميناء ، المؤسسة المينائية بسكيكدة بتاريخ 27 أفريل على الساعة 14:56 مساء.

_ عقد النقل أحادي الوساطة (أولا)

_ عقد النقل متعدد الوسائط (ثانيا)

أولا : عقد النقل أحادي الوساطة

للقوف على مفهوم عقد النقل أحادي الوساطة نتطرق في هذه النقطة لكل من تعريفه (1) و خصائصه(2)

1_ تعريف عقد النقل البحري أحادي الوساطة

يقصد بعقد النقل البحري أحادي الوساطة ذلك النقل الذي يتم بواسطة نقل واحد وهو إتفاق يتعهد بمقتضاه الناقل إتجاه المرسل بالقيام بوسائله الخاصة بنقل البضائع من مكان إلى آخر وفقا للشروط المتفق عليها بينهما و ذلك مقابل أجر¹.

ويخضع هذا العقد للأحكام العامة المنظمة لعقود النقل، إضافة إلى القواعد الخاصة بعقد النقل البحري للبضائع، باعتباره من أهم صور النقل الدولي وأكثرها استعمالا في المبادلات التجارية الدولية، نظرا لما يوفره النقل البحري من اقتصاد في التكاليف وقدرة كبيرة على استيعاب كميات ضخمة من البضائع².

2_ خصائص عقد النقل البحري أحادي الوساطة

يقوم هذا النمط من النقل على وجود ناقل واحد يتولى تنفيذ عملية النقل الفعلي للبضائع بكامل مراحلها³، مما يؤدي إلى توحيد المسؤولية القانونية تجاه الشاحن أو المرسل إليه، كما يتميز باقتصار عملية النقل على وسيلة نقل بحرية دون تدخل وسائل نقل أخرى. ويلتزم الناقل البحري في عقد النقل أحادي الوساطة بتنفيذ الرحلة البحرية وفق الطريق المتفق عليه أو المتعارف عليه في الملاحة البحرية، مع المحافظة على البضائع المحواة طوال مدة النقل، وتسليمها في الميعاد المحدد أو خلال مدة معقولة إذا لم يتم الاتفاق على أجل معين. كما يلتزم باتخاذ جميع التدابير اللازمة لحماية البضائع من الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء الرحلة البحرية⁴. وقد أسهم نظام النقل عن طريق الحاويات في إحداث تطور

¹ سوزان علي حسن ، المرجع السابق، 2004، ص39.

² راضية مصداغ، وآخرون، واقع النقل بالحوايات في الجزائر ودوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية ، مجلة العلوم الاقتصادية و التسيير والعلوم التجارية، العدد 3، 2020، ص 868 .

³ سوزان علي حسن ، المرجع السابق، ص14.

⁴ سوزان علي حسن ، المرجع السابق ، ص 73.

ملحوظ في مجال النقل البحري، إذ أدى إلى تحقيق قدر أكبر من التكامل بين مختلف وسائل النقل، الأمر الذي ساهم في توسيع نطاق الاعتماد على النقل متعدد الوسائط في المبادلات التجارية الدولية. وعليه، يقتضي الأمر التطرق في العنصر الموالي إلى عقد النقل متعدد الوسائط باعتباره الصورة الحديثة التي ارتبط تطورها بانتشار نظام النقل عن طريق الحاويات.

ف على مفهوم عقد النقل متعدد الوسائط نتطرق في هذه النقطة لكل من تعريفه (1) و خصائصه (2)

1_ تعريف عقد النقل البحري متعدد الوسائط

لقد تعددت التسميات التي تطلق على هذا النمط الحديث في النقل فسمي النقل المختلط و سمي النقل المشترك و كذلك النقل من الباب إلى الباب و أخيرا النقل متعدد الوسائط او النقل المتكامل و هو مفهوم النقل الحديث , و يمكن تعريفه : " النقل الذي يتم باستخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل في نقل بضائع ما من مكان إلى آخر "1 و منه فإن النقل متعدد الوسائط هو نقل البضائع باستخدام عدة وسائط نقل مختلفة في ظل وثيقة واحدة يتحمل بموجبها متعهد النقل متعدد الوسائط المسؤولية بأكملها. وجاءت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لعام 1980، وعرفته بأنه هو: " نقل البضائع بواسطة مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل من مكان في دولة ما يأخذ فيه متعهد النقل البضائع في عهده إلى مكان التسليم النهائي في الدولة الأخرى ". وفقاً لما جاء في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط فإن عقد النقل متعدد الوسائط "هو عقد يتعهد بموجبه متعهد النقل بتنفيذ نقل دولي متعدد الوسائط بنفسه أو عن طريق الغير مقابل أجر ". و يتضح من التعريف أن النقل متعدد الوسائط ليس مجرد عملية نقل بضائع من خلال مجموعة من وسائل النقل المختلفة على غرار النقل المجزأ أو النقل أحادي الوسائط، حيث تستقل كل وسيلة نقل بإجراءاتها وبالقائمين عليها وبعقودها ونولونها وتأمينها، أي أن كل واسطة نقل مستقلة عما يسبقها أو يتبعها من وسائط نقل أخرى للبضاعة².

2_ خصائص عقد النقل البحري متعدد الوسائط

¹ حياة رصاص، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد، تخصص اقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعة وهران، 2012-2013، ص 79.

² محمد رملي، النقل الدولي متعدد الوسائط، موجه لطلبة السنة الثانية ماستر مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الدكتور مولاي الطاهر – سعيدة، السنة الجامعية 2025-2026، متاح على: منصة التعليم الإلكتروني لجامعة سعيدة، الموقع الإلكتروني <https://e-learning.univ-saida.dz> ، تاريخ الاطلاع 5 ماي 2026.

باعتبار أن الاستعمال الأكثر شيوعاً للحاويات يتم في مجال النقل متعدد الوسائط، فإن ذلك ينعكس على خصائص هذا النوع من النقل التي يتميز بها فهو فكرة مستحدثة، تتمثل في أنه نظام متكامل للنقل الدولي للبضائع (أساساً الحاويات)، يخضع لنظام قانوني خاص ومحدد ابتداءً، ويعمل بالتآزر مع خدمات ذات قيمة كوظائف اللوجستيات وإدارة سلسلة الإمداد، لتحقيق هدف مباشر هو أداء خدمة النقل من الباب إلى الباب، بصورة متميزة، و تجدر الإشارة إلى أنه عندما يكون النقل عن طريق الحاويات متعدد الوسائط تزداد التزامات الناقل، حيث يلتزم بتنظيم عملية النقل بأكملها فيقع على عاتقه أعباء مادية تتمثل في النقل الفعلي للبضائع و أعباء قانونية و إدارية تتمثل في القيام بجميع الإجراءات التي يتطلبها النقل من حيث التعاقد مع جميع المتدخلين في النقل و من حيث التخليص الجمركي إلى آخر ذلك من الإجراءات الإدارية التي يتطلبها النقل، و قد دعا هذا الأمر المشرع الدولي إلى تغيير إسم القائم بهذه العمليات من " الناقل " إلى " متعهد النقل متعدد الوسائط " ¹.

المبحث الثاني

قيام عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات

يعد عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات من أهم العقود التجارية البحرية التي فرضها التطور الحديث في مجال النقل والتجارة الدولية، إذ يقوم هذا العقد على توافق إرادة أطرافه من أجل نقل البضائع المحواة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول مقابل أجر معين، كما أن خصوصية النقل بالحاويات وما يرتبط به من وثائق وإجراءات حديثة أضفى على هذا العقد بعض الخصوصية سواء من حيث تكوينه أو من حيث إثباته.

وعليه سنتناول في هذا المبحث:

_تكوين عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات (المطلب الأول)

_إثبات عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات (المطلب الثاني)

المطلب الأول

تكوين عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات

¹ علي حسن سوزان ، المرجع السابق، ص 14 .

يرتبط النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات بنظام خاص يقوم على استعمال الحاويات في نقل البضائع عبر الموانئ المختلفة، مما يفرض تنظيمًا قانونيًا دقيقًا لعملية تكوين العقد وتحديد أطرافه، ومن خلال هذا سنتطرق إلى أطراف عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات الفرع (الأول) ثم اركان عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات (الفرع الثاني).

الفرع الأول

أطراف عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات

يتولى إبرام عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات أطراف رئيسية (أولا) وأطراف متدخلة (ثانيا)

اولا: الاطراف الرئيسية لعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات

يتولى إبرام عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات أطراف رئيسية تتمثل في الشاحن (01)، الناقل (02) وأخيرا المرسل إليه (03).

01 : الشاحن

نصت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 " قواعد هامبورغ" على أن مصطلح الشاحن يقصد به كل شخص أبرم مع الناقل عقداً أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل البضائع بطريق البحر أو كل شخص يسلم البضاعة إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري .

ثانيا: الناقل

يقصد بمصطلح الناقل كل شخص أبرم عقداً، أو أبرم باسمه عقد مع شاحن لنقل البضائع بطريق البحر. كما يقع عليه تنفيذ عملية النقل التي هي الهدف من إبرام عقد النقل وعرفته معاهدة بروكسل لعام 1924 في المادة الأولى الفقرة أ بالنص أن: "الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل"، وطبقا للتشريع الجزائري هو "كل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلة باسمه ومستغلة منه"، وفقا لمضمون المادة 47 من القانون البحري.

ثالثا :المرسل إليه

في أغلب الحالات يكون الشاحن هو نفسه البائع للبضائع، حيث يقوم بإرسالها إلى المشتري الذي لا يكون طرفاً أصيلاً في العقد المبرم بين الشاحن والناقل. ويتم تحديد المرسل إليه من خلال وثيقة الشحن وفقاً لما نصت عليه المادة 784 من القانون البحري، وذلك على النحو الآتي:
_إذا كانت وثيقة الشحن اسمية: يكون المرسل إليه هو الشخص المذكور اسمه في الوثيقة.

_إذا كانت وثيقة الشحن لأمر: يكون المرسل إليه هو الشخص الصادر لصالحه الأمر، وفي حالة تحويل الوثيقة يكون المظهر الأخير لها هو المرسل إليه.

_إذا كانت وثيقة الشحن لحاملها: يعتبر المرسل إليه هو كل شخص يقدم الوثيقة ويكون حائزاً لها. وبالتالي فإن المرسل إليه هو الشخص الذي يتولى استلام البضاعة عند وصولها.

ثانياً : الاطراف المتدخلة في عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات

إن الطبيعة الخاصة لعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات، وما يرتبط به من تشعب في العمليات الفنية والتجارية والقانونية، أدت إلى تعدد الأطراف المتدخلة في تنفيذ هذا العقد، بحيث لم يعد الأمر يقتصر على العلاقة التقليدية بين الشاحن والناقل البحري فحسب، بل امتد ليشمل مجموعة من الأشخاص والهيئات التي تسهم، كل بحسب اختصاصه، في ضمان سير عملية النقل البحري للبضائع المحواة منذ مرحلة تجهيز البضاعة إلى غاية تسليمها في ميناء الوصول. ويرجع ذلك إلى ما تفرضه الحاويات من تنظيم دقيق لعمليات التعبئة والشحن والتفريغ والمناولة والتخزين، فضلاً عن إمكانية انتقال البضائع عبر أكثر من وسيلة نقل في إطار النقل المتعدد الوسائط، الأمر الذي أفرز شبكة متكاملة من المتدخلين تتداخل أدوارهم ومسؤولياتهم بحسب المراحل التي تمر بها عملية النقل.

ففي المرحلة السابقة لتكفل الناقل البحري بالبضائع، يتدخل عدد من الأشخاص الذين يضطلعون بتهيئة البضاعة وإعدادها للنقل، وفي مقدمتهم مالك البضاعة والشاحن الذي يلتزم بتجهيز البضائع ووضعها داخل الحاوية وفق الشروط المتفق عليها، إضافة إلى منظم النقل أو وكيل النقل الذي يتولى تنسيق مختلف الإجراءات المتعلقة بإبرام عقد النقل وتنفيذ عملياته، فضلاً عن البنك الذي يتدخل في الجوانب المالية المرتبطة بالعقد، لا سيما في حالات الاعتماد المستندي وتمويل عمليات التجارة البحرية الدولية. أما خلال مرحلة النقل البحري عن طريق الحاويات، فإن الدور الأساسي ينعقد للناقل البحري باعتباره الطرف الذي يتولى تنفيذ الالتزام الرئيسي المتمثل في نقل البضائع وتسليمها سليمة إلى ميناء الوصول، ويعاونه في ذلك ربان السفينة الذي يشرف على الرحلة البحرية ويتحمل مسؤولية المحافظة على سلامة السفينة والبضائع أثناء عملية النقل، وذلك في إطار الالتزامات التي يفرضها عقد النقل البحري والقواعد القانونية المنظمة له.

وبمجرد وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ، تتدخل أطراف أخرى تتعلق مهامها بمرحلة استلام البضائع وتسليمها، حيث يظهر دور وكيل السفينة الذي يمثل الناقل البحري داخل الميناء، إلى جانب الوكيل المعتمد لدى الجمارك أو العابر الذي يتولى استكمال الإجراءات الجمركية الخاصة بالإفراج عن البضائع، إضافة إلى مؤسسة الميناء التي تسهم في عمليات التفريغ والمناولة والتخزين، وصولاً إلى

المرسل إليه الذي يعد الطرف النهائي في عملية النقل، إذ يتولى استلام البضاعة المحواة في ميناء الوصول وفق الشروط المتفق عليها في عقد النقل. وعليه، فإن عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات يتميز بتعدد الأطراف المتدخلة وتنوع أدوارها القانونية والفنية، الأمر الذي يعكس الطبيعة المركبة لهذا العقد وخصوصيته مقارنة بعقود النقل البحري التقليدية، ويجعل من التعاون والتنسيق بين مختلف المتدخلين عنصراً أساسياً لضمان تنفيذ عملية النقل بصورة سليمة وتحقيق الغاية الاقتصادية المرجوة منها.

الفرع الثاني

أركان عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات

يخضع عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات للقواعد العامة التي تحكم العقود، إذ لا ينعقد إلا بتوافر أركانه الأساسية المتمثلة في الرضا والمحل والسبب، و عليه سنتطرق الى :

_ الرضا (اولا)

_ المحل (ثانيا)

_ السبب (ثالثا)

اولا : الرضا

هو تطابق إرادتي طرفي العقد (الإيجاب والقبول) على إحداث الأثر القانوني¹. و يُعد عقد النقل البحري للبضائع عقدا رضائيا ينعقد بمجرد توافق إرادتي الناقل والشاحن، دون اشتراط إفراغه في شكل معين، ما دامت الإرادتان صحيحتين وخاليتين من عيوب الرضا. ويُعتبر الرضا ركنا أساسيا لقيام العقد، إذ يلتزم الناقل بنقل البضاعة بحرا إلى ميناء الوصول، مقابل التزام الشاحن بدفع أجرة النقل المتفق عليها. ويجوز للربان، عند الضرورة، استبدال البضاعة بأخرى من نفس النوع والقيمة إذا تعذر نقلها، مع احتفاظ الشاحن بحقه في المطالبة بالتعويض عند الاقتضاء. كما يجوز له الأمر بإلقاء البضاعة في البحر إذا كانت تشكل خطرا على السفينة أو الشحنة أو إذا كان نقلها يترتب عليه غرامات أو مصروفات تفوق قيمتها.

والأصل أن يتم إبرام العقد باتفاق الطرفين بعد مناقشة شروطه، غير أن تطور الملاحة البحرية الحديثة، خاصة في مجال النقل المنتظم، جعل الشاحن في كثير من الأحيان يقتصر دوره على قبول الشروط التي يضعها الناقل أو رفضها دون إمكانية مناقشتها أو تعديلها، الأمر الذي أضفى على عقد النقل

¹ المادة 59 من القانون المدني الجزائري .

البحري للبضائع شبهة عقد إذعان، لاسيما في ظل عدم تكافؤ القوة التعاقدية بين الطرفين، إذ يكون الناقل البحري أقوى مركزا من الشاحن، خاصة إذا تعلق الأمر بناقل يملك خطوطا ملاحية منتظمة ويفرض شروطا محددة مسبقا لا يقبل تعديلها أو مناقشتها، مما يدفع الشاحن إلى قبولها اضطرارا، وهو ما يجعل عقد النقل البحري بسند شحن أقرب إلى عقود الإذعان.

ثانيا : المحل

هو ما يلتزم به المدين، أو الأداء الذي يجب على أحد الطرفين تنفيذه بناءً على العقد¹ حيث تقضي المادة 738 من القانون البحري على أنه: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر..."، وبالتالي فإن محل عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات يتمثل في نقل البضاعة المحواة وتغيير مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، مهما كانت طبيعتها، إذ تشمل البضاعة في الحاويات البضائع المعبأة في حاويات معيارية أو متخصصة، وذلك بشرط أن يكون التعامل فيها مشروعاً قانوناً وتجارياً. وعليه، فإذا كان محل العقد غير مشروع، كأن يتعلق بنقل الأسلحة الحربية أو المواد غير المرخص بنقلها، اعتبر العقد باطلاً بطلانا مطلقاً.

ولا يقتصر محل عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات على البضاعة المشحونة داخل الحاوية فحسب، بل قد تمتد العملية أحيانا إلى نقل الحاوية ذاتها، خاصة في حالة إعادتها فارغة بعد تفريغ البضائع، إذ تصبح الحاوية في هذه الحالة محلا لعملية النقل بصورة مستقلة، وهو ما يعكس الطبيعة الخاصة للنقل عن طريق الحاويات وتميزه عن النقل البحري التقليدي.

ثالثا : السبب

هو الباعث الدافع أو الغرض المباشر الذي يدفع المتعاقد لإبرام العقد على ان يكون مشروعاً.² و يتمثل السبب في عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات في الأجرة أو ما يعرف بالنولون البحري، باعتبارها المقابل المالي الذي يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بدفعه للناقل مقابل قيامه بنقل البضاعة المحواة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وهو ما يجعل الأجرة سببا أساسيا للالتزام الناقل بتنفيذ عملية النقل البحري. حيث تشير المادة 738 من القانون البحري إلى أجرة النقل باعتبارها من العناصر المكونة للعقد، و نصت المادة 797 من القانون البحري على إلزامية الشحن بدفع الأجرة وهي قيمة مالية محددة وفقا لبنود عقد النقل البحري الذي يجب على المرسل إليه الشاحن دفعها للناقل مقابل التغيير المكاني للبضاعة. نلاحظ أن المشرع لم يتطرق إلى أسس وكيفيات التحديد وتركه لحرية الأطراف مع

¹ المواد من 92 الى 95 من القانون المدني الجزائري .

² المادة 98 من القانون المدني الجزائري .

مراعاة قانون العرض والطلب الذي تفرضه سوق النقل و الاعتماد على المسافة، والوزن، وطبيعة وحجم البضاعة، إضافة إلى حجم الحاوية المخصصة لنقل البضاعة ونوعها، فهي عناصر لها قيمة وأهمية في تحديد الأجرة.

المطلب الثاني

إثبات عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات

خرج المشرع البحري على قاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية و أوجب إثبات عقد النقل البحري بالكتابة (المادة 198 بحري) و ذلك حسماً للمنازعات في المستقبل.¹ و على هذا فإن اشتراط الكتابة بالنسبة لعقد النقل البحري للبضائع إنما هو للإثبات و ليس لانعقاد العقد ، حيث يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات كما ذكرنا ، عقدا رضائيا لا يشترط لصحته إفراغه في شكل خاص .

و يترتب على ذلك عدم جواز اثبات عقد النقل البحري للبضائع بالشهادة أو القرائن ، و إنما يجوز إثباته بأدلة لا تقل قوة عن الكتابة كاليمين أو الإقرار ، أو بإثبات تنفيذ العقد باستلام الناقل للبضاعة و نقلها بالفعل وتتخذ الكتاب في عقد النقل البحري للبضائع المحواة صورة محرر دائع الصيت دى شركات الملاحة وهو " سند الشحن " بيد أن سند الشحن ليس هو الوثيقة الوحيدة ، و إنما توجد بجانبه وثائق أخرى و عليه سنتطرق الى:

_ الإثبات بوثيقة الشحن (الفرع الاول)

_ الإثبات بوثائق النقل الاخرى (الفرع الثاني)

الفرع الأول

الإثبات بوثيقة الشحن

تُعد وثيقة الشحن من أهم الوثائق المرتبطة بعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات، لما تؤديه من دور في إثبات عملية الشحن وتنظيم العلاقة بين أطراف العقد، لذلك سيتم التطرق إلى:

_ تعريف وثيقة الشحن (اولاً) .

_ حجية وثيقة الشحن القانونية في الإثبات (ثانياً) .

اولاً : تعريف وثيقة الشحن

¹ Pamela Sellman, Law of International Trade, Cornwall, 1995, p.109.

نظم المشرع الجزائري " وثيقة الشحن " ¹ في القانون البحري، و أفرد لها الفصل الثاني من الباب الثالث تحت عنوان "وثيقة الشحن"، وذلك من المادة 848 إلى المادة 869 من نفس القانون . كما عرفت اتفاقية هامبورغ وثيقة الشحن صراحة في الفقرة السابعة من المادة الأولى بأنه " وثيقة تثبت عقد النقل البحري و استلام الناقل للبضائع او تحميلها و يتعهد الناقل بموجبه تسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشئ هذا التعهد عند وجود نص في الوثيقة يقتضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت اذن أو لحامله "

كما ان معاهدة بروكسل هي الاخرى عرفته في المادة 3 الفقرة د : بأنه عبارة عن إيصال يحرره ربان السفينة المنقولة عليها البضاعة فيحرر الناقل أو الربان وثيقة و يسلمها للشاحن كدليل على استلامه البضاعة و شحنه لها على السفينة ².

انطلاقا مما سبق يمكن القول أنه يقصد بمصطلح سند الشحن، وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع وشحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة المطابقة من المرسل إليه أو الحامل الشرعي، والتي تقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو بموجب الإذن أو لحاملها، وتصدر من مالك السفينة أو ممثله بمجرد شحن البضاعة على السفينة³.

ولا يقتصر تحرير سند الشحن على حالة نقل البضائع داخل الحاويات، بل قد يتم تحريره أيضا عند نقل أو إرجاع الحاوية فارغة، متى كانت الحاوية بذاتها محلا لعملية النقل البحري، وهو ما يعكس الاستقلال النسبي للحاوية في بعض العمليات المرتبطة بالنقل البحري عن طريق الحاويات⁴.

ثانيا : بيانات وثيقة الشحن في ظل النقل عن طريق الحاويات

جاءت المادة 752 من القانون البحري الجزائري بصيغة الوجوب، إذ نصت على أنه يجب أن تتضمن وثيقة الشحن جملة من البيانات الإلزامية التي لا غنى عنها لإثبات عملية النقل البحري وتنظيم العلاقة بين أطرافه، ومن بين هذه البيانات:

¹ عرف المشرع الجزائري وثيقة الشحن في نص المادة 749 من القانون البحري الجزائري كما يلي : " تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر و تعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع و إستلامها " .

² يوسف بشوش ، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري و الإتفاقيات الدولية ، رسالة دكتوراه ، قانون الاعمال ، جامعة مولود معمري ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، قسم الحقوق ، تبزي وزو ، 2021 ص 32 .

³ Pamela Sellman, Law of International Trade, Cornwall, 1995, p.104

⁴ مقابلة أجريت مع السيد حركات إلياس. رئيس مصلحة الشحن و التفريغ، المؤسسة المينائية بسكيكدة، بتاريخ 26 أفريل على الساعة 13:56 مساء.

أ-العالمات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها.

ب-عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن، وذلك حسب كل حالة ج-الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة."

ما يلاحظ على هذه المادة أنها عدت البيانات التي ترد على البضائع محل النقل في وثيقة الشحن لكن تطبيقها في عصر أصبح يعتمد على الحاويات في مجال النقل البحري للبضائع، يفرض على وثيقة الشحن المعروفة قبل ظهور الحاويات أن تواكب هذا التطور الذي يشهده قطاع النقل البحري بفعل استخدام الحاويات، وذلك ما يقتضي إدراج بيانات أخرى على نحو يجعلها تتلائم مع الحاوية، إلى جانب بيانات أخرى تتعلق بهوية أطراف عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات، وعناصر الرحلة وأجرة النقل. وهذا ما يقتضي بيان :

_ البيانات المتعلقة بالبضائع المحتواة و الحاوية (1)

_ البيانات الخاصة بأطراف العقد(2)

_ البيانات المرتبطة بالرحلة البحرية (3)

1_البيانات المتعلقة بالبضائع المحتواة و الحاوية :

تتمثل البيانات المتعلقة بالبضائع المحتواة و الحاوية في عدة بيانات أساسية تفرضها طبيعة النقل البحري عن طريق الحاويات، ويمكن بيانها كما يلي:

أ_العلامات الرئيسية اللازمة للتعرف على البضائع المحتواة

يلتزم الشاحن بوضع العلامات الرئيسية الخاصة بالبضائع المحتواة بشكل ظاهر على الحاوية، بحيث تبقى مقروءة إلى غاية نهاية الرحلة البحرية وتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وذلك حتى يتمكن الناقل من التعرف على البضائع أثناء تنفيذ عملية النقل البحري¹.

ب_ عدد الطرود وكمية البضائع ووزن الحاوية

¹ أسامة عبد العزيز ، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص 323.

يقع على عاتق الشاحن الالتزام ببيان عدد الطرود والأشياء وكمية البضائع ووزنها داخل الحاوية، لأن هذه البيانات تعد أساسا في تحديد مسؤولية الناقل عند الوصول. كما يكتسي وزن الحاوية أهمية خاصة، لذلك غالبا ما يقوم الناقل بوزنها فارغة ثم بعد تحميلها بالبضائع للتأكد من الوزن الحقيقي للبضائع المحتواة.¹

ج_ عدد الحاويات ونوعها والأرقام المعروفة لها

يجب أن تتضمن وثيقة الشحن عدد الحاويات المشحونة بالبضائع، مع بيان نوع كل حاوية بحسب طبيعة البضائع المنقولة، كحاويات البضائع العامة أو حاويات التبريد. كما ينبغي ذكر الرقم التعريفي للحاوية، لما له من دور في تحديد نوع الحاوية وخصائصها وحجمها ومالكها.²

د_ الحالة الظاهرة للحاوية

يقصد بالحالة الظاهرة للحاوية الحالة الخارجية التي يمكن للناقل ملاحظتها بالعين المجردة، كوجود اعوجاج أو تلف ظاهر بجوانب الحاوية. وتظهر أهمية هذا البيان في تحديد مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف البضائع المحتواة داخل الحاوية.³

2_ البيانات الخاصة بأطراف العقد :

تتضمن وثيقة الشحن البيانات الخاصة بهوية أطراف عقد النقل البحري فقد اوجبه المشرع في نص المادة 748 من ق ب ج ، وذلك بذكر أسماء وعناوين الأطراف المستفيدين من الوثيقة، وهم الناقل والشاحن، إضافة إلى اسم المرسل إليه وعنوانه إذا قام الشاحن بتحديد⁴. كما تتخذ وثيقة الشحن عدة أشكال، فقد تكون اسمية أو لأمر أو لحاملها، ويترتب على ذلك اختلاف طريقة تداولها وانتقال الحقوق الثابتة فيها، إذ تنتقل الوثيقة الاسمية عن طريق حوالة الحق، بينما تنتقل الوثيقة للأمر بطريق التظهير، أما الوثيقة للحامل فيثبت الحق فيها لكل من يحوزها حيازة مادية⁵.

¹ عبد القادر حسن العطير، المرجع السابق، ص 381

² محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 323-325.

³ أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 323.

⁴ عزيز إلهام، "أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن"، مجلة أكاديمية، ص 184.

⁵ فاطمة مستيري، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، المجلة القضائية الجزائرية، عدد خاص، 1999، ص 54.

3_ البيانات المرتبطة بالرحلة البحرية :

تشمل البيانات المرتبطة بالرحلة البحرية مجموعة من البيانات الأساسية التي نص عليها القانون البحري الجزائري في نص المادة 751 ق ب ج ، ومن أهمها اسم السفينة، غير أن ذكره لا يعد بياناً جوهرياً بالنسبة للشاحن، بينما تبرز أهميته بالنسبة للمرسل إليه لمعرفة موعد وصول البضاعة¹. كما أن وثيقة شحن الحاويات غالباً ما تخلو من اسم السفينة وتاريخ الشحن بسبب صعوبة تحديد السفينة مسبقاً، لذلك شاع استعمال عبارة “أو أي سفينة أخرى”. وتتضمن الوثيقة أيضاً عبارة “مشحون”، والتي تدل على استلام الناقل للبضاعة وشحنها فعلياً على متن السفينة، ويؤشر الناقل على الوثيقة بذلك بعد إتمام الشحن الفعلي للحاوية. كذلك يجب بيان مكان وتاريخ استلام الناقل للبضائع ومكان وتاريخ إصدار وثيقة الشحن، لما لذلك من أهمية في تحديد القانون الواجب التطبيق والتحقق من احترام مواعيد التسليم. كما تحرر وثيقة الشحن عادة في عدة نسخ أصلية متطابقة البيانات، توزع بين الناقل والشاحن وترفق إحدى النسخ بالبضاعة. وأخيراً، يتعين توقيع الوثيقة من قبل الناقل أو ممثله والشاحن خلال أجل محدد وقبل مغادرة السفينة².

ثالثاً : حجية وثيقة الشحن

يعتبر سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها ، و ذلك تبعا للعلاقات الناشئة عنه و عليه سنتناول حجية سند الشحن

- _ حجية سند الشحن بالنسبة لأطراف العقد(1)
- _ حجية سند الشحن بالنسبة للغير (2)

1_ حجية سند الشحن بالنسبة لأطراف العقد :

يتمتع سند الشحن بحجية كاملة في الإثبات بين الشاحن والناقل، حيث يعد دليلاً على وجود عقد النقل البحري وشروطه، كما يثبت البيانات المتعلقة بالبضاعة وأجرة النقل وتاريخ الشحن وتسليم البضائع إلى الناقل بالحالة الموصوفة في السند. غير أن هذه الحجية ليست مطلقة، إذ يجوز لكل من الطرفين إثبات عكس البيانات الواردة فيه، كأن يثبت الناقل عدم استلامه الكمية المذكورة من البضائع أو عدم مطابقة

¹العربي بوكعبان ، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، 2002، ص 334.

² المادة 863 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري .

البضاعة لما ورد في السند. كما أن إثبات عكس ما ورد في سند الشحن يتم بكافة طرق الإثبات باعتبار أن العلاقة تخضع للقواعد التجارية التي تقوم على حرية الإثبات في المواد التجارية¹.

2_ حجية سند الشحن بالنسبة إلى الغير :

لا تقتصر حجية سند الشحن على طرفي عقد النقل البحري، وإنما تمتد آثارها إلى الغير الذي ترتبط حقوقه بتنفيذ عقد النقل، كالمرسل إليه أو الحامل الشرعي للسند. فوثيقة الشحن تعتبر حجة في مواجهة الغير فيما يتعلق بتسلم الناقل للبضائع وشحنها والبيانات المثبتة فيها.

وتتميز حجية سند الشحن تجاه الغير بأنها أقوى من حجيتها بين الأطراف، إذ تعتبر حجة قاطعة لمصلحة الغير حسن النية، فلا يجوز للناقل أو الشاحن الاحتجاج عليه بما يخالف البيانات الواردة في السند متى كان قد تعامل استناداً إلى تلك البيانات بحسن نية، وذلك حماية للاستقرار والائتمان في المعاملات التجارية البحرية².

الفرع الثاني

الإثبات بوثائق النقل الأخرى

تنقسم هذه الوثائق إلى وثائق تشبه وثيقة الشحن، فتصدر بمناسبة تنفيذ عقد النقل ووثائق أخرى لم تكن أساساً لإثباته، وإنما يجوز أن تكون كذلك و عليه سنتطرق إلى:

_وثائق النقل (أولا)

_وثائق أخرى (ثانيا)

_إثبات العقد بوسائل الإثبات المختلفة (ثالثا)

أولا : وثائق النقل

يقتصر تطبيق عقد النقل على العقود المثبتة بسند شحن أو بأي وثيقة مماثلة تُعد سنداً لنقل البضائع بحر³، وتتمثل هذه الوثائق أساساً في الإيصال المؤقت، وسند الشحن لأجل الشحن، وأوامر التسليم، كما قد يرد سند الشحن كذلك في إطار مشاركة الإيجار⁴.

¹ دلال يزيد، محاضرات في قانون النقل، موجهة لطلبة السنة الأولى ماستر، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2020-2021، ص 68.

² دلال يزيد، المرجع السابق، ص 68 - 69.

³ حسب المادة الأولى الفقرة الثانية من معاهدة بروكسل 1924.

⁴ مصطفى كمال طه، مقال دراسات في مشارطات إيجار السفن، مجلة القانون والإقتصاد، العدد الأول، 1958، ص 65 ص 66.

1_الإيصال المؤقت: هو الإيصال الذي يسلمه الربان للشاحن عند شحن البضاعة على ظهر السفينة، فهذا الإيصال مخصص لان يستبدل مقابل سند الشحن وذلك عند تمام عملية الشحن، لكن نادر ما يحصل أن يكون لأمر أو يلقي به للتداول و إن أصبح كذلك تسري عليه آثار سند الشحن الإسمي.

2_السند من أجل الشحن:

إذ يستطيع الشاحن أن يعد تحميل البضائع على متن السفينة، ويطلب بأن تتضمن وثيقة الشحن عبارة " مشحونة " وكذلك اسم السفينة، وبيان تاريخ التحميل¹ ، كما أن هذا السند لا يعتبر سنداً حقيقياً فهو يمثل وعداً بالشحن ، واستعمل كبديل مقيد لسند الشحن بسبب الضروريات التجارية، السند ال يعتبر سند، لهذا أقرت معاهدة بروكسل والقانون البحري على اعتباره سنداً مثبتاً لعقد النقل البحري للبضائع، حتى ولو لم يستعمل الشاحن حقه في طلب استبدال سند من أجل الشحن بسند مشحون.

3_أوامر التسليم :

يثبت عقد النقل البحري كذلك بأوامر التسليم، إذ قد يشحن الشاحن البضاعة بكميات كبيرة وبموجب سند شحن واحد، وأثناء الرحلة يباع لعدة أشخاص، وعلى اعتبار أنه يوجد سند شحن واحد ال يتجزأ، فإن العمل البحري جرى على أن يصدر الشاحن لمصلحتهم صكوك خاصة تسمى بأوامر التسليم وهي ثلاثة أنواع:

- أوامر التسليم يوقعها البائع وحده.
 - أوامر التسليم يوقعها الربان أو أحد ممثلي المجهز (ناقل)
 - أوامر التسليم يوقعها أمين الحمولة.
- فإنه ال يعتبر سنداً مماثل لسند الشحن، سوى الذي يوقعه المجهز (ناقل) أو ممثله القانوني، أما ما يعرف بإذن التسليم فإنه ال يرقى إلى مرتبة أمر التسليم، ألن دوره هو تسليم البضاعة فقط عند الوصول².

4_السند الصادر بمناسبة عملية النقل بمشاركة إيجار :

¹ انظر المادة 751 من لقانون ابحري الجزائري .

² محمود حسني، النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية طبقاً لمعاهدة بروكسل وتعديلاتها، ص ص 17-18 .

هناك أيضا في معاهدة بروكسل 1924 والقانون البحري ما يسمى بسند الصادر بمناسبة عملية النقل بمشارطة الإيجار¹، بحيث أن النقل بمشارطة الإيجار غير مشمول بأحكامها، لأنه تطغى عليه الحرية التعاقدية، واستثناءا تطبق عليه عندما يصدر سند الشحن تنفيذا لهذا العقد، ويكون ذلك عندما ينظم العلاقات فيما بين أطرافه (الناقل وحامل السند)، وهذا الحكم تقرر لحامل سند الشحن الذي لم يكن طرفا في مشارطة الإيجار ولا يعلم بما قد يكون مدرجا فيها من أحكام². والملاحظ أنه لم يحدد بالضبط الوقت الذي يحكم فيه العلاقات بين أطرافه، عكس ما جاء في معاهدة بروكسل 1924 .

ثانيا: وثائق أخرى

لم توضع هذه الوثائق أو المحررات بغرض إثبات العقد، إنما يمكن أن تقدم كدليل أمام القضاء لإثبات عقد النقل البحري للبضائع، وهي كل من الوثائق المتمثلة في الفواتير الرسائل، ودفاتر الطرفين .

ثالثا : إثبات العقد بوسائل الإثبات المختلفة.

ان الإثبات في القواعد العامة للقانون التجاري، يكون عادة بالبينة أو بأية وسيلة أخرى وهذا إذا رأت المحكمة وجوب قبولها³ ، إذن يجوز إثبات عقد النقل البحري للبضائع بكافة وسائل الإثبات الأخرى غير الكتابة، والتي تتمثل في كل من شهادة الشهود، القرائن، الإقرار واليمين، وللقاضي سلطة تقديرية في موازنتها.

¹ حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 87 .

² طبقا لنص المادة 30 من القانون التجاري .

³ انظر المادة 30 من القانون التجاري.

الفصل الثاني

آثار عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات

الفصل الثاني

آثار عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات

يُعد عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات من العقود الملزمة للجانبين، إذ لا يقتصر أثره على مجرد انعقاد الاتفاق بين أطرافه، وإنما تترتب عنه مجموعة من الآثار القانونية التي تنظم العلاقات الناشئة عنه وتحدد المراكز القانونية للأطراف المتدخلة في عملية النقل البحري. وقد ازدادت أهمية هذه الآثار مع التطور الكبير الذي عرفه نظام الحاويات البحرية، الذي أصبح الوسيلة الأكثر استعمالاً في نقل البضائع على المستوى الدولي لما يوفره من سرعة وأمان وفعالية في تداول السلع. ويترتب على هذا العقد نشوء حقوق والتزامات متبادلة بين أطرافه، بما يضمن تنفيذ عملية النقل وفق الشروط المتفق عليها، كما يثير العديد من المسائل القانونية المرتبطة بتنفيذ الالتزامات العقدية وما قد ينجم عن الإخلال بها من آثار ومسؤوليات. وتكتسي هذه المسائل أهمية خاصة في مجال النقل عن طريق الحاويات، بالنظر إلى ما يفرضه هذا النظام من خصوصيات عملية وقانونية تؤثر في تحديد نطاق الالتزامات وآثارها.

كما تبرز أهمية دراسة آثار عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات في ارتباطها الوثيق بحماية مصالح الأطراف المتعاقدة وتحقيق التوازن بينها، فضلاً عن دورها في ضمان استقرار المعاملات التجارية البحرية وتوفير الثقة اللازمة لتنمية المبادلات التجارية الدولية في ظل التوسع المتزايد لاستخدام الحاويات في نقل البضائع.

وتزداد أهمية دراسة المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات بالنظر إلى تعدد المخاطر البحرية وتشعب مراحل النقل، الأمر الذي جعل التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية تحرص على تنظيم أحكام هذه المسؤولية وبيان حدودها وحالات الإعفاء منها، تحقيقاً للتوازن بين مصالح أطراف العقد وضماناً لاستقرار المعاملات التجارية البحرية.

وعليه، فإن دراسة آثار عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات تقتضي الوقوف على مختلف الالتزامات والآثار القانونية المترتبة عنه، وكذا بيان الأحكام المنظمة للمسؤولية الناشئة عن تنفيذه. لذلك سيتم تناول هذا الفصل من خلال:

المبحث الأول: التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات.

المبحث الثاني: المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات من حيث الناقل البحري.

المبحث الأول

التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات

يُرتب عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات مجموعة من الآثار القانونية التي تنشئ حقوقاً والتزامات متبادلة بين أطرافه، وذلك بالنظر إلى خصوصية هذا النوع من النقل وما يقتضيه من تنظيم دقيق لمختلف مراحل شحن البضائع المحواة ونقلها وتسليمها. وتبرز أهمية هذه الالتزامات في ضمان حسن تنفيذ عقد النقل البحري وتحقيق التوازن بين مصالح الأطراف المتدخلة فيه، لاسيما في ظل التطور الذي شهده نظام الحاويات في مجال التجارة البحرية الدولية.

وتختلف الالتزامات الناشئة عن هذا العقد بحسب المركز القانوني لكل طرف، إذ يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة المحواة وفق الشروط المتفق عليها ودفع أجرة النقل، في حين يلتزم الناقل البحري بشحن البضائع والمحافظة عليها ونقلها وتسليمها إلى المرسل إليه، بينما تترتب على هذا الأخير بعض الالتزامات المرتبطة باستلام البضاعة وتنفيذ ما قد يترتب عنها من مصاريف أو رسوم.

وعليه، سيتم التطرق من خلال هذا المبحث إلى التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات في المطلب الأول، ثم التزامات الناقل البحري في المطلب الثاني، على أن يتم تناول التزامات المرسل إليه في المطلب الثالث.

المطلب الأول

التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات

يترتب على الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات مجموعة من الالتزامات المرتبطة بالبضاعة وأجرة النقل، والتي تهدف إلى ضمان حسن تنفيذ العقد وسلامة عملية النقل البحري. وعليه، سيتم التطرق إلى الالتزامات المتعلقة بالبضاعة في الفرع (الأول)، ثم الالتزام بدفع أجرة النقل في (الفرع الثاني).

الفرع الأول

التزامات متعلقة بالبضاعة

تفرض عملية النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات التزامات على الشاحن تتعلق بالبضاعة ذاتها، باعتبارها محل تنفيذ عقد النقل، تتمثل هذه الالتزامات في: تعبئة الحاوية (أولا) ثم تقديم البضاعة المحواة (ثانيا).

أولا : تعبئة الحاوية

يقصد بتعبئة الحاوية وضع أو شحن البضاعة بداخلها، وتكمن أهمية هذه العملية أساسا في الشخص القائم بها وكيفية تنفيذها. ولا يكتمل الهدف من تعبئة الحاوية إلا برص البضاعة داخلها عند حلول وقت شحنها على السفينة لبدء الرحلة البحرية، إذ تُعد التعبئة والرص عمليتين ضروريتين لا تكتمل إحداها إلا

بالأخرى¹. ويقصد برص البضاعة داخل الحاوية ترتيب البضائع وتثبيتها بداخلها بطريقة تضمن حمايتها من مخاطر الهلاك أو التلف أثناء الرحلة البحرية، بما يحافظ كذلك على توازن السفينة². والأصل أن الالتزام بالرص يندرج ضمن الالتزامات التي يتحملها الناقل بمقتضى عقد النقل البحري، غير أنه إذا تعلقت العملية بثبات السفينة وتوازنها فإنها تنتم من الناحية الواقعية بمعرفة الربان، باعتبار أن ذلك يدخل ضمن وظيفته الفنية، وهو ملزم بمتابعة الإشراف عليها خلال الرحلة البحرية، ويظل مسؤولاً عنها ولو تولّاها تابعون للشاحن. كما أن الرص بمفهومه الحديث، إلى جانب تعبئة البضاعة داخل الحاوية، يمثل إحدى الخطوات الضرورية التي تسبق تسليم الحاوية إلى الناقل وشحنها على السفينة، وتختلف الآثار القانونية المترتبة على تعبئة الحاوية ورص البضاعة داخلها بحسب ما إذا كان القائم بهذه العملية هو المرسل أو الناقل أو إحدى الشركات المتخصصة في هذا المجال³.

وفي هذا الإطار، جاءت الاتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الحاويات لسنة 1972، ضمن الأحكام المتعلقة بشحن الحمولة داخل الحاويات، بجملة من التعليمات الهادفة إلى تكريس المبادئ الأساسية الواجب مراعاتها عند شحن البضائع داخل الحاويات، وذلك بما يضمن سلامة الأرواح البشرية، وحماية الحمولة، والمحافظة على سلامة السفينة⁴.

وتأخذ تعبئة الحاويات صورتين أساسيتين، تتمثلان في التعبئة الكلية (01) والتعبئة الجزئية (02)، وهو ما سيتم التطرق إليه في الجزئيتين التاليتين.

1_ الشحن الكامل للحاوية

يقصد بالشحن الكامل للحاوية (FCL) تخصيص الحاوية لبضائع تعود إلى مصدر أو مستورد واحد، بحيث يتم شحنها كاملة لحساب شخص واحد، وغالبا ما تتم عملية التعبئة من طرف المرسل نفسه أو في أماكن تقع خارج الميناء⁵.

2_ الشحن الجزئي للحاوية

يقوم الشحن الجزئي للحاوية (LCL) على تجميع بضائع تعود لعدة أشخاص داخل حاوية واحدة، رغم اختلاف أوزانها وأبعادها، ويُعد هذا النظام أكثر فاعلية بالنسبة لأصحاب الشحنات الصغيرة لما يوفره

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 57.

² محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 99.

³ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص ص 51-52.

⁴ أبرمت الاتفاقية الجمركية المتعلقة بصناديق البضائع بمدينة جنيف /12/02/1972 وانضمت الجزائر إلى الاتفاقية بموجب المرسوم رقم 01-78 المؤرخ في 12 صفر 1378 الموافق 21 جانفي، 1978، الجريدة الرسمية العدد 04 لسنة 1978، ص 91.

⁵ iContainers, « LCL vs FCL : Choosing your Container Capacity », Help Center – Containers & Pallets, available at: <https://www.icontainers.com/help/lcl-vs-fcl>, consulted on: 10 May 2026.

من تخفيض في تكاليف الشحن البحري. كما يحقق فائدة لمجهزي السفن من خلال التقليل من عدد الحاويات المستعملة، الأمر الذي يسمح بإمكانية نقل حاويات أخرى، ويُعد هذا النوع الأكثر انتشاراً في الوقت الحالي.¹

ثانياً : تقديم البضاعة المحواة

بعد أن يقوم الشاحن بتعبئة وشحن البضاعة داخل الحاوية يلتزم بتقديم الحاوية للناقل حيث تنص المادة 771 من ق ب ج على أنه "يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الاوقات والامكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الاوقات والامكنة المحددة يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها".²

يستفاد من هذا النص أن الشاحن يلتزم بتسليم البضائع إلى الناقل وفقاً لما تم الاتفاق عليه في عقد النقل، وتُعد هذه المرحلة أولى خطوات تنفيذ العقد، ومنها تبدأ مسؤولية الناقل. وقد يحدث أحياناً أن تُسلم البضائع إلى الناقل دون وضعها داخل حاويات، ليتولى هذا الأخير عملية التعبئة، غير أن هذا الاحتمال يبقى نادراً، إذ جرى العمل غالباً على أن يقوم الشاحن بتسليم البضائع داخل حاويات مغلقة ومختومة بالأختام.³

ويتم ذلك وفقاً لمبدأ "من الباب إلى الباب"، ومؤدى هذا المبدأ أن الشاحن قد يتفق مع الناقل على تسليمه البضاعة بعد تعبئتها داخل الحاوية من طرفه، سواء تم التسليم داخل الميناء أو خارجه. كما يمكن أن يتفق الطرفان على تسليم البضائع بإحدى المحطات الطرفية الخاصة عن طريق الحاويات، حيث يتولى متعهد النقل جميع البضائع المتشابهة داخل حاوية واحدة.⁴

ويترتب عن التزام الشاحن بتقديم البضاعة المحواة التزامات فرعية أخرى، تتمثل أساساً في الإدلاء بجميع البيانات المتعلقة بالبضاعة الموضوعية داخل الحاوية، وذلك استناداً إلى تصريح كتابي، مع التزامه بأن تكون هذه البيانات دقيقة وصحيحة. ويُعدّ الشاحن ضامناً تجاه الناقل لصحة البيانات المتعلقة بالعلامات، وعدد الطرود، وكمية البضائع ووزنها، كما يتحمل المسؤولية عن كل خسارة أو مصاريف تنجم عن الأخطاء المرتبطة بهذه البيانات.⁵

¹.Ibid.

² المادة 771 من القانون البحري الجزائري .

³ سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص ص 91- 92 .

⁴ نجلاء قمر الدين السهيلي، النظام القانوني للنقل البحري بالحاوية، بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير، كلية القانون، جامعة النيلين، السودان، 2010 ص.67.

⁵ المادة 753 من القانون البحري الجزائري .

وإذا قام الشاحن بإدراج بيانات غير صحيحة تتعلق بنوع البضاعة أو قيمتها في وثيقة الشحن أو في أي وثيقة أخرى مرافقة لعقد النقل، فإن ذلك يترتب عليه إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار أو الخسائر التي قد تلحق بالبضائع أو ما يترتب عنها.¹

ويتميز هذا الإعفاء بطابع خاص، إذ لا يلتزم الناقل بإثبات أن عدم صحة البيانات كان السبب المباشر في وقوع الضرر أو الخسارة، كما لا يُشترط إثبات العلاقة السببية بين التصريح غير الصحيح والخسارة الواقعة. ويرتكز هذا الجزاء المفروض على الشاحن على أساسين؛ أولهما أن الجهل بطبيعة البضائع قد يجعلها مصدر خطر على السفينة والشحنة معاً، وثانيهما ما قد يترتب عن ذلك من أضرار اقتصادية تلحق بالناقل البحري.²

ولا يقتصر الأمر على المسؤولية المدنية المترتبة على الشاحن بسبب سوء نيته تجاه الناقل، بل قد يمتد إلى المسؤولية الجزائية في مواجهة السلطات العامة، إذا ثبت من خلال عمليات التفتيش الجمركي أو أثناء تفريغ الحاوية أنها تحتوي على مواد غير مشروعة، كالمخدرات مثلاً.³

كما يترتب عن التزام الشاحن بتقديم البضاعة التزام آخر يتمثل في تقديم المستندات اللازمة لتنفيذ عقد النقل، وهو التزام يُعد مكملاً للالتزام الأصلي للشاحن. ويشترط في هذه المستندات أن تكون مطابقة للحقيقة، بحيث لا يتحمل الناقل أي مسؤولية عما قد ينشأ عن استعمالها أو ضياعها أو وجود أخطاء فيها. أما تحديد نوعية هذه المستندات المطلوبة، فيرجع إلى ما تقضي به اللوائح المعمول بها في الموانئ والأنظمة الجمركية.⁴

الفرع الثاني

التزام بدفع أجرة النقل

طبقاً لنص المادة 797 من القانون البحري الجزائري فإن مبلغ أجرة الحمولة وكيفية دفعها هو محدد باتفاق الطرفين⁵ بالتالي فإنه يقع على عاتق الشاحن الإلتزام بأداء أجرة النقل البحري، كما قد يتفق الأطراف على أن يتولى المرسل إليه دفع أجرة النقل عند تسليم البضائع في ميناء الوصول⁶، وللأطراف الحرية المطلقة في اختيار الطريقة التي يتم بها تحديد أجرة النقل و إذا سكت الأطراف عن تحديد الأجرة فتحدد بالعرف أو بالقياس على أجرة المثل يوم إبرام العقد و قد تحدد بالرحلة أو عن كل

¹ المادة 810 من القانون البحري الجزائري .

² مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الج ائري والتفاريقات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012 ص 166.

³ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 63 .

⁴ نجلاء قمر، المرجع السابق، ص 68 .

⁵ تنص المادة 797 من القانون البحري الجزائري على أنه "تترتب 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 "

⁶ هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1997 ص 263.

يوم أو شهر إذا كانت السفينة مستأجرة لمدة معينة ، إلا ان العادات جرت على أن تقدر الأجرة حسب وزن البضاعة¹.

وفي هذا السياق و لمعرفة كيف يتم تحديد الأجرة في ظل نظام النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات لابد من التطرق في هذا الفرع إلى أنظمة تسعير الحاويات (أولاً) ثم العوامل المؤثرة في تحديد أجرة النقل البحري عن طريق الحاويات (ثانياً).

أولاً : أنظمة تسعير الحاويات البحرية

لقد أفرز نظام النقل بالحوايات أسلوباً جديداً في تحديد أجور النقل، حيث أصبحت الحاوية وحدة سعرية مستقلة تُحتسب على أساسها الأجرة من الباب إلى الباب، وذلك بحسب نوع الحاوية (عشرون قدماً أو أربعون قدماً) وبحسب وزن البضاعة وطبيعتها. وقد كرّست الممارسة العملية تسعيرة موحدة لشحن جميع أنواع البضائع داخل الحاويات ، بحيث يتقاضى الناقل مبلغاً ثابتاً عن كل حاوية دون النظر إلى محتوياتها، وهو ما يُعد مثقلاً بالنسبة للدول النامية نظراً لانخفاض قيمة شحناتها عادة² ومع ذلك فإن استعمال الحاوية يفرض بعض القواعد التي تؤثر على أجرة الحمولة كما أنها مختلفة من ناقل إلى آخر لذا توجد ثلاثة حالات: الحاويات المقدمة من طرف الناقل (01)، الحاويات المقدمة من طرف الشاحن (02) وحوايات التجميع (03)

01- الحاويات المقدمة من طرف الناقل

إذا قام الناقل بتقديم الحاويات، فإن الأسعار تُحدد وفق الشروط الموضوعية للزبائن بشأن استلامها وإرجاعها بعد النقل، مع فرض حدود زمنية لاستعمال الحاوية والشحنة، إضافة إلى شروط خاصة بالمصاريف المرتبطة بها³.

02- الحاويات المقدمة من طرف الشاحن

يجوز للشاحن أن يقدم للناقل حاويات مملوكة له أو مؤجرة بمرافقته، شريطة أن تكون مطابقة لمواصفات المنظمة الدولية للتقييس (ISO) ومعتمدة وفق اتفاقية سلامة وأمن الحاويات (CSC). أما الحاويات غير المعتمدة فتعامل كطروود عادية وتُحدد أجرتها باتفاق خاص⁴.

3- حاويات التجميع

¹ خالد عدلي أمير ، عقد النقل البحري (قواعد وأحكام)، دار الجامعة الجديدة، الأزريطة، الاسكندرية، 2006 ص 57 .
² فاطمة بوجمعة، الجانب الاقتصادي لتحديد اجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الاول، 2014، ص 176.
³ مراد بسعيد ، المرجع السابق ، ص 183 .
⁴ المرجع نفسه ، ص 183.

يقصد بحاويات التجميع تلك الحاويات التي تضم شحنات صغيرة ومتعددة تعود لعدة شاحنين، حيث يتم جمعها داخل حاوية واحدة من طرف شخص مهني مختص يسمى «مجمّع ومفكك البضائع»، والذي يتولى عمليات تجميع البضائع وشحنها ثم تفكيكها عند الوصول¹. ويُعد هذا النظام من أبرز مظاهر التطور الذي أفرزه النقل البحري عن طريق الحاويات، لما يحققه من تخفيض في تكاليف النقل واستغلال أمثل للحيز المتاح داخل الحاوية.

وفي فرنسا، يُنَاط هذا الدور عادة بوكيل نقل متخصص يعرف بـ *Commissionnaire de transport*، الذي يتولى تنظيم عمليات التجميع وإبرام عقود النقل ومتابعة الشحنات لحساب زبائنه². أما في الجزائر، فقد كرس المشرع هذه المهنة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 20-384 المؤرخ في 31 ديسمبر 2020، المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط مجمّع ومفكك البضائع، حيث وضع الإطار القانوني المنظم لهذا النشاط والخدمات المرتبطة بتجميع البضائع وتفكيكها داخل الموانئ وخارجها. وعلى الرغم من صدور هذا التنظيم منذ سنة 2020، فإن النشاط عرف دخوله الفعلي إلى حيز التطبيق على مستوى ميناء سكيكدة ابتداءً من 10 ديسمبر 2025³، وهو ما يعكس التوجه نحو تطوير الخدمات اللوجستية المرتبطة بالنقل البحري عن طريق الحاويات وتعزيز عمليات تجميع البضائع. وتخضع حاويات التجميع لتعريفات ورسوم خاصة تختلف بحسب طبيعة البضائع وعدد الشاحنين والخدمات المقدمة، كما يجب أن تتضمن وثيقة الشحن الخاصة بها بياناً مفصلاً للبضائع المشحونة داخل الحاوية، مؤشراً عليه من طرف الناقل أو من يمثله.

ثانياً : العوامل المؤثرة في تحديد اجرة النقل البحري عن طريق الحاويات

لا يتم تحديد أجرة النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات بصورة موحدة أو ثابتة، وإنما تخضع لعدة اعتبارات قانونية وفنية وتجارية تختلف بحسب طبيعة عملية النقل وظروفها، إذ يرتبط تقدير النولون البحري بمجموعة من العوامل التي تؤثر بصورة مباشرة في التكاليف التي يتحملها الناقل البحري أثناء تنفيذ عقد النقل⁴. وتزداد أهمية هذه العوامل في نظام النقل بالحاويات نظراً لما تتطلبه الحاويات من تجهيزات خاصة وعمليات شحن وتفريغ ومناولة دقيقة داخل الموانئ البحرية.

¹ المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 20-384 المؤرخ في 31 ديسمبر 2020 المتعلق بتحديد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري ص 20 .

² Code des transports français – Article R1411-1

³ مقابلة أجريت مع السيدة منى أودينا، مديرة خدمة العملاء، شركة msc، حي المذبح، بني مالك، فيلا A، حصة رقم 1072 (الطابق الثاني)، سكيكدة، بتاريخ 19 ماي 2026 على الساعة 15:11 مساءً.

⁴ رمضان أبو السعود، القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003، ص 214.

ويُعد نوع البضاعة من أهم العناصر المؤثرة في تحديد أجرة النقل، فالبضائع الخطرة أو القابلة للتلف أو التي تحتاج إلى عناية خاصة أثناء النقل تستوجب اتخاذ تدابير إضافية للحفاظ عليها، مما يؤدي إلى ارتفاع قيمة النولون البحري مقارنة بالبضائع العادية¹. كما يؤثر وزن البضاعة وحجمها في تحديد الأجرة، إذ تعتمد شركات النقل البحري في الغالب على الوزن أو الحجم أو كليهما كأساس لتقدير تكلفة النقل، خاصة في حالة البضائع المحواة التي يتم احتسابها وفق السعة التي تشغلها داخل الحاوية. كما تلعب الحاوية ذاتها دورا أساسيا في تحديد أجرة النقل، حيث تختلف الأجرة بحسب نوع الحاوية المستعملة، سواء تعلق الأمر بحاويات عادية أو مبردة أو مخصصة لنقل المواد الخطرة أو الحاويات المفتوحة، ذلك أن كل نوع يتطلب تجهيزات ووسائل تشغيل خاصة تؤثر في تكلفة النقل البحري². ويضاف إلى ذلك حجم الحاوية، إذ تختلف تكلفة نقل الحاوية ذات عشرين قدما عن الحاوية ذات أربعين قدما بالنظر إلى اختلاف سعتها وطبيعة استغلالها.

ومن جهة أخرى، تؤثر المسافة البحرية بين ميناء الشحن وميناء الوصول في تقدير أجرة النقل، فكلما طالت الرحلة البحرية ازدادت التكاليف المرتبطة باستهلاك الوقود وأجور الطاقم ومصاريف استغلال السفينة، وهو ما ينعكس بصورة مباشرة على قيمة النولون البحري. كما تؤثر طبيعة الخط الملاحي ودرجة الازدحام داخل الموانئ ورسوم المناولة والشحن والتفريغ في تحديد الأجرة النهائية للنقل³. كذلك قد تتأثر أجرة النقل البحري بالمدة الزمنية التي تبقى فيها الحاوية تحت تصرف الشاحن أو المرسل إليه، إذ تفرض شركات النقل البحري رسوما إضافية عند التأخر في إعادة الحاوية الفارغة، وذلك بهدف ضمان الاستغلال المنتظم للحاويات وعدم تعطيل نشاط النقل البحري.

وعليه، فإن تحديد أجرة النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات لا يقوم على معيار واحد، وإنما يستند إلى مجموعة من العوامل المتداخلة التي تراعي طبيعة البضاعة والحاجة والرحلة البحرية، بما يحقق التوازن بين مصالح الناقل البحري والشاحن في إطار تنفيذ عقد النقل البحري.

المطلب الثاني

إلتزامات الناقل البحري في عقد النقل البحري عن طريق الحاويات

رغم أهمية وضرورة إلتزام الشاحن بذكر البيانات صحيحة في سند الشحن عن محتوى الحاوية لحظة تسلمها للناقل البحري، فإن أكثر الإلتزامات التي تفرضها واقعة التسلم هذه تقع على عاتق الناقل البحري.

¹ محمد حسنين، الوجيز في القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004، ص 167.

² أحمد أبو الوفاء، أحكام القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ص 289.

³ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون التجاري، الجزء السابع، عقود النقل، دار النهضة العربية، القاهرة، 1964، ص 412.

إذ يرتب عقد النقل البحري بالحاويات في ذمة الناقل مجموعة من الإلتزامات القانونية ، يكون الناقل ملتزماً فيها بالمحافظة على البضائع طوال مدة مسؤوليته عنها ، أي خلال الفترة من إستلامه لها في ميناء الشحن حتى قيامه بتسليمها إلى صاحب الحق فيها في ميناء التفريغ و لدراسة إلتزامات الناقل في عقد النقل البحري عن طريق الحاويات سنتطرق إلى إلتزامات الناقل في ميناء الشحن (الفرع الأول) و إلتزامات الناقل أثناء النقل (الفرع الثاني) و إلتزامات الناقل في ميناء الوصول (الفرع الثالث).

الفرع الأول

إلتزامات الناقل في ميناء الشحن

قبل البدء في عملية النقل ذاتها يلتزم الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة لعملية النقل البحري ثم يقع عليه عبئ استلام البضائع من الشاحن واتباع تعليماته أو من له الحق في إصدارها تمهيداً لشحن البضائع و رصها وتستيفها في وسيلة النقل .

وتذكر التزمات الخاصة المطبقة على الرحلة البحرية وفق قواعد روتردام على أن يلتزم الناقل قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها ببذل العناية الواجبة من أجل
 ا_ جعل السفينة صالحة للإبحار والحفاظ عليها.

ب_ توفير الطاقم المناسب وتجهيز السفينة وتزويدها بالمؤن والحفاظ على السفينة على هذا النحو طوال الرحلة.

ج_ جعل عنابر الشحن وجميع أجزاء السفينة الأخرى التي تُنقل فيها البضائع، وأي حاويات يوفرها الناقل أو تُنقل عليها البضائع، صالحة وآمنة لاستقبالها ونقلها وحفظها¹.

و من هنا يتعين علينا التعرف على إلتزامات الناقل في ميناء الشحن و تقسيم إلتزاماته إلى مراحل ثلاثة: إستلام البضائع (أولاً) ثم شحنها (ثانياً) و رصها و تستيفها (ثالثاً)

أولاً : إستلام البضائع

تعد عملية إستلام البضائع المشحونة في حاويات واقعة قانونية و مادية في آن واحد تنتقل بموجبها الحيازة الفعلية للناقل البحري الذي يلتزم بقبولها لغرض النقل و يترتب على هذا الإستلام إلتزام قانوني يقضي بضرورة تنفيذ الناقل للتعليمات الصادرة عن صاحب الحق ما لم تحل دون ذلك ظروف إستثنائية حددها المشرع صراحة لضمان سلامة و إتمام عملية النقل البحري².

¹ المادة 14، الفصل الرابع: التزمات الناقل، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً عن طريق البحر (قواعد روتردام)، المعتمدة بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 122/63 بتاريخ 11 ديسمبر 2008 .

² سوزان علي حسن، المرجع السابق ، ص 42 .

تبدأ عملية النقل البحري بمجرد استلام الناقل البحري للبضائع من الشاحن في المكان و الزمان المحددين في العقد، أو بحكم السوق و غالبا ما تكون في ميناء الشحن و يمكن الإتفاق على أن يتم تسليم البضائع إلى الناقل خارج حدود الميناء كالإتفاق على تسليمها في مخازن الشحن أو مخازن الناقل أو في مكتبه أو في مقره و في هذه الحالة يتعين على الناقل البحري القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى رصيف الميناء تمهيدا لشحنها في السفينة¹.

و بالرجوع الى نص المادة 739 الفقرة 1 من القانون البحري الجزائري نجد انه بداية تنفيذ العقد بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وتكفله بها، وهذا ما تترتب عليه آثار قانونية وهي:

_ قبول الناقل للبضاعة فهي تعبر على إرادة الطرفين.

_ انتقال أو تحول مخاطر وهلاك البضاعة أثناء تنفيذ عقد النقل الى الناقل البحري.

_ بداية سريان وتنفيذ عقد النقل البحري وكذلك مسؤولية الناقل البحري للبضاعة.

و منح المشروع الجزائري الحرية التعاقدية في تحديد زمان ومكان تقديم البضاعة لأطراف عقد النقل البحري أو حسب العرف في ميناء التحميل، هذا ما نصت عليه المادة 772 من القانون البحري الجزائري. أما في حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة يدفع تعويضها للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به، على ألا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها، وبذلك تبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع بمجرد تسليمه للبضاعة وتكفله بها وفحصه الجيد للبضاعة والتأكد من مطابقتها لبيانات سند الشحن.

و عملية استلام البضائع من الشاحن تحمل شقين: الشق المادية(1)، و الشق القانوني (2)

1_ الشق المادي: ويتمثل في تسليم الناقل للبضاعة في الزمان والمكان المتفق عليه، وتمكنه من فحص البضاعة ومدى مطابقتها للبيانات المقدمة من طرف الشاحن.

2_ الشق القانوني: حسب نص المادة 748 من القانون البحري الجزائري: "بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها، وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها"².

ثانيا : شحن البضائع المحواة

بعد قيام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة و إستلام البضائع يلتزم بشحنها على متن السفينة بوسائل مختلفة إعداد لعملية نقلها . إذ يعرف الشحن بأنه عملية نقل و رفع البضائع من رصيف الميناء إلى ظهر السفينة و التي قد توظف فيها رافعات السفينة "Plans de Navire" ، أو رافعات الرصيف

¹ المرجع نفسه ، ص42.

² المادة 748 من القانون البحري الجزائري .

"grues" ، أو الرافعات العائمة ، الصنادل ، أو بالأنابيب إذا تعلق الأمر بالسوائل كالبتترول أو بمضخات كالحبوب و قد يتم بالأيدي، أوقد يتم تجميع كميات متفاوتة من البضائع لداخل أوعية شحن "الحاويات" ، أو بواسطة طرق أخرى تتناسب مع طبيعة البضاعة و نوعية السفينة¹.

و عملية الشحن عملية مادية يقصد بها رفع البضائع من الرصيف إلى ظهر السفينة في ميناء القيام المتفق عليه في العقد².

و ليس شحن الحاوية في السفينة بهذه السهولة الظاهرة إذ تدق المشكلة حينما يثار التساؤل حول ما إذا كان ممكنا شحن الحاوية على سطح السفينة أم يتعين شحنها في العنابر ؟ و الأصل أن تحمل البضائع المحواة داخل عنابر السفينة و ليس على سطحها و هذا حماية للبضائع من مخاطر التأثير بالأحوال الجوية أثناء الرحلة البحرية إلا أنه هناك إستثناء شحن البضائع على سطح السفينة جاء هذا الإستثناء نتيجة إستحالة شحن بعض البضائع داخل العنابر ، كالمواد الخطرة أو الأخشاب ذات الأحجام الكبيرة و هنا تظهر عناية الناقل البحري للبضائع بالبضاعة التي يقوم بنقلها و ذلك بمراعاة ما يقتضي به القانون أو العرف و هذا ما أكدته المشرع الجزائري في نصه " لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة و عندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا و متعارفا عليه بموجب العموم³ و لا بد من وضع ضوابط لحساب المدة المتفق عليها لإتمام عملية الشحن، نظراً لأن هذه العملية تثير على الصعيد العملي إشكاليات عديدة تتعلق بمهلة ومدة شحن البضائع. ومنه فإن أي تراخي في الوقت المحدد يؤدي إلى تأخير السفينة وتعطيل استثمارها، لذا يجب على الناقل بذل المهلة الكافية لإتمام الشحن في وقته؛ وفي حال عدم وجود اتفاق بين الطرفين على هذه المدة، وجب الرجوع إلى العرف السائد في الميناء. ويستوجب الإخلال بهذا الالتزام التعويض من الطرفين، سواء كان التأخير ناتجاً عن الشاحن في تسليم البضاعة، أو من الناقل أوالمقاول المتعاقد معه⁴.

ثالثاً: رص و تستيف الحاوية

لا تكتمل عملية شحن الحاوية على الوجه الذي تكون فيه السفينة جاهزة للإبحار ما لم يتم رص البضاعة داخل الحاوية بطريقة سليمة طبقاً للأصول الفنية المتعارف عليها دولياً⁵ . و المقصود من رص

¹ عاطف محمد الفقي ، عقد النقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2008 ، المرجع السابق، ص 78 .

² عباس زياد كامل السعدي ، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع ، مجلة أفاق العلوم ، العراق ، المجلد 06 ، العدد 01 ، 2021 ، ص 251 .

³ المادة 774 من القانون البحري الجزائري .

⁴ مريم كريد ، "الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقاً للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية" ، مجلة الشريعة والاقتصاد ، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية بقسنطينة ، المجلد 7 ، العدد 14 ، 2018 ، ص 349 .

⁵ محمد السيد الفقي ، تطور قواعد النقل البحري تحت تأثير إستخدام الحاويات ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2007 ، ص 78

الحاويات و تستيفها وضع البضاعة في المكان المخصص لها في السفينة بطريقة تجنبها خطر الهلاك أو التلف أثناء الرحلة البحرية و تحافظ على بدن السفينة و توازنها و بالتالي سلامتها¹. و يجب أن تكون الحاوية تتميز بمتانة عالية تضمن حماية البضائع من الضغوطات الميكانيكية و التقلبات المناخية و البيئية البحرية كما يجب أن يتسم تصميمها بقابلية الإصلاح الفوري دون الحاجة لمعدات أو تقنيات معقدة في حال تعرضها للتلف و علاوة على ذلك يستوجب الجانب الوقائي أن تكون الحاوية نظيفة تماما ، و خالية من رواسب الشحنات السابقة و المواد الضارة ، و الأفات المرئية ، أو أي مخلفات نباتية قد تشكل تهديدا للصحة العامة ، أو سلامة المنقولات². يقع الإلتزام القانوني برص البضائع داخل السفينة على عاتق الناقل البحري و مسؤوليته ، و ذلك وفقا لما نصت عليه المادة (3/2) من معاهدة بروكسل لعام 1924 .

كما نص المشرع الجزائري في المادة 773 قانون بحري جزائري على ما يلي : " يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل و رص البضاعة و صيانتها و نقلها و حراستها و يخص البضائع بعناية عادية حسب الإتفاق بين الأطراف و حسب أعراف ميناء و إءا إقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك و أن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن". و من الناحية التطبيقية غالبا ما يفوض الربان هذه المهمة إلى مقاولين متخصصين نظرة لأن عملية الرص تعد من العمليات الفنية الدقيقة التي تتطلب خبرة و دراية واسعة تفاديا لحدوث أي رص معين قد يؤدي إلى هلاك البضائع أو تلفها و مع ذلك فإن قيام هؤلاء المقاولين المتخصصين بعمليات الرص لا يعفي مسؤولية الناقل البحري عن الأخطاء التي قد يرتكبها المقاولين أثناء تنفيذ عملية الرص³.

الفرع الثاني

إلتزامات الناقل أثناء النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات

لا تنتهي إلتزامات الناقل البحري بشحن و رص الحاويات في السفينة بل تمتد إلتزاماته أثناء الرحلة البحرية نفسها ، فيلتزم الناقل من جهة بنقل البضائع المحواة (أولا) إلى المكان المتفق عليه و من جهة أخرى بالمحافظة عليها أثناء النقل(ثانيا) .

أولا : نقل البضائع المحواة

¹ شيهاب عينونة ، " طبيعة نقل البضائع بالحاويات عن طريق البحر " ، مقال منشور بتاريخ 2015/08/26 بموقع مجلة القانون و الأعمال ، متوفر على www.Droitentreprise.com تاريخ الاطلاع 2026/03/16 .

² شيهاب عينونة ، المرجع نفسه ، ص 443 .

³ محمد الفقي عاطف ، النقل البحري للبضائع (في ظل قانون التجارة البحرية لسنة 1990 و إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 قواعد هامبورغ 1978) ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2008 ، ص 80 .

يلتزم الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى المرسل إليه ضمن الأجل المتفق عليه بين الطرفين ، و في حالة عدم تحديد وقت محدد لتنفيذ العقد يفترض أن الطرفين قد إتفقا على إتمام عملية النقل في مدة معقولة ، و يتم تقدير هذه المدة إستنادا إلى عدة عوامل من بينها مسافة الرحلة البحرية و نوع السفينة و قدرتها ، إضافة إلى طبيعة البضاعة المنقولة¹ .

و بعد شحن الحاوية و إستقرارها في موقعها المناسب على متن السفينة ، أصبح نقلها الخطوة الأساسية و الجوهرية في تنفيذ عقد النقل البحري المبرم بين الشاحن و الناقل ، إذ يقوم جوهر هذا النقل على مبدأ تحريك البضائع من مكان إلى آخر ، حيث يلتزم الناقل بنقل الحاويات من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول في الأجل المتفق عليه ، أو خلال ميعاد معقول في حال عدم الإتفاق مع مراعاة مجموعة من العوامل كنوع السفينة و قوتها و طبيعة البضائع² . و في أدائه لإلتزاماته يتعين على الناقل إحترام شروط سند الشحن فعليه أن يسلك خط السير المتفق عليه في عقد النقل البحري³.

حيث أن نقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول هو الإلتزام الرئيسي في عقد النقل البحري حسب ما نصت عليه المادة 775 من القانون البحري الجزائري: " يجب أن تنتقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه و في حالة عدم تحديده ، فبالطريق العادي . و لا يعد مخالفة لعقد النقل البحري ، أي تغيير الطريق ، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك ، و لا يعد مسؤولا عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك .

و من هنا نستنتج أنه يجب على الناقل إيصال البضاعة في الميعاد المتفق عليه في العقد المحدد و إتباع نفس الطريق المتفق عليه في العقد حتى لا يكون مسؤولا عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة .

ثانيا: المحافظة على البضائع المحواة

الناقل البحري ملزما بموجب عقد النقل البحري للبضائع بتحقيق نتيجة التي تتمثل في إيصال البضاعة إلى النقطة المتفق عليها أي ميناء الوصول و هي في حالة سليمة⁴ و هذا ما يسمى بالإلتزام بالمحافظة على البضائع إذ يقصد به إتخاذ كل التدابير الكفيلة لضمان سلامة البضائع و الإبقاء عليها وفق الحالة التي شحنت بها ، و ينبثق هذا الواجب القانوني من الدور المزدوج للسفينة، إذ لا تقتصر وظيفتها على كونها وسيلة نقل مادية فحسب بل تعد ايضا بمثابة مستودع آمن يحمي البضائع أثناء الرحلة البحرية⁵. كما يعتبر الإلتزام بالمحافظة على البضائع كأحد أهم الإلتزامات التي تقع على عاتق الناقل

¹ سوزان علي حسن ، المرجع السابق، ص73 . .

² محمد السيد الفقي ، المرجع السابق، ص 95 .

³ المرجع نفسه، ص 95 .

⁴ سوزان علي حسن ، المرجع السابق ، ص95 .

⁵ محمد الفقي عاطف ، المرجع السابق، ص84 .

البحري إذ يفرض عليه أعباء عديدة فبعد الإنتهاء من عملية الشحن و الرص و تستيف البضاعة يلتزم الناقل طوال فترة مكوث البضاعة لديه بضمان سلامة البضائع المحواة طوال فترة الرحلة البحرية حيث تبدأ هذه المسؤولية من لحظة إستلامه للبضاعة و يستمر حتى لحظة تسليم البضائع إلى المرسل إليه¹. و لا ينحصر النطاق الزمني لهذا الإلتزام في فترة الملاحة الفعلية فحسب بل يبدأ هذا الإلتزام من لحظة إستلام الناقل للبضاعة حتى تسليمها الفعلي للمرسل إليه في ميناء التفريغ². و يتحدد الإلتزام بالمحافظة على البضائع أثناء نقلها حسب طبيعتها ، حيث قد تتطلب طبيعة بعض البضائع تبريدا مستمرا أو ضبطا دقيقا لدرجات الحرارة طوال الرحلة . كما قد تقتضي طبيعة بضائع أخرى تهوية دورية منظمة من أن لآخر تهوية مستمرة ، أو حماية خاصة من أشعة الشمس بعيدا عن آلات السفينة حتى لا تتأثر بالحرارة المرتفعة المتولدة عن تشغيل هذه الآلات³. كما ان هناك العديد من الطرق للمحافظة على البضائع المحواة حيث تشمل وضع البضائع في صناديق مخصصة ،أو تثبيتها بإحكام ،بالإضافة إلى الإستعانة بالوسائد الهوائية لضمان إستقرار الشحن و منع إرتدادها أثناء الرحلة ،أما في حال نقل الحمولات الثمينة أو ذات القيمة المرتفعة ،فيتم تزويد الحاوية بأنظمة أمان متطورة تعتمد على مستشعرات الحركة ، مدعومة بلوحة تحكم داخلية قادرة على إطلاق إنذارات صوتية ، أو ضوئية أو إرسال إشارات لاسلكية فورية لتنبيه جهات المراقبة⁴. وقد تحدث ظروف أثناء الرحلة البحرية تلزم الناقل البحري بإتمام نقل البضائع على سفينة أخرى نتيجة توقف السفينة في البحر أيا كان سبب التوقف في هذه الحالة و إنطلاقا من غاية المحافظة على البضائع يجب على الناقل البحري أن يبذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المقرر مع بدل العناية المعقولة المنتظرة من ناقل حريص. و إن لم يتمكن من ذلك يجب أن يخبر الربان بصفته نائبا عن الناقل الشاحنين بالطرف الذي وقع فيه وأن يتخذ كافة الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع⁵.

وهذا حسب ما جاء في نص المادة 773 من القانون البحري الجزائري المذكورة سابقا على أن الناقل يقوم بالعناية التامة بالبضائع و صيانتها و نقلها و حراستها عناية عادية حسب إتفاق الأطراف و حسب أعراف ميناء التحميل ، كما نلاحظ أن هناك نوع آخر من هذه العناية و هي العناية الخاصة بالبضائع إذ أن هناك بضائع لها خصوصية في العناية و لها قواعد خاصة لها في الشحن و النقل و ظروف رصها و

¹ سوزان علي حسن ،المرجع السابق ص95 .

² مراد بسعيد، المرجع السابق ،ص145 .

³ مراد بسعيد ، المرجع نفسه ، ص145.

⁴ فاطمة الزهراء زيتوني، "النظام القانوني للنقل البحري بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الوطني"، مجلة النبراس للدراسات

القانونية، المجلد 07، العدد 01، جوان 2023، ص68 .

⁵ محمد الفقي عاطف ،المرجع السابق ،ص ص 85-86.

تستيفها، في هذه الحالة يجب أن يبلغ الشاحن الناقل بذلك كتابيا على البضائع يبين طريقة العناية بهذا النوع من البضائع كتحديد درجة حرارة معينة .

الفرع الثالث

إلتزامات الناقل في ميناء الوصول

بعد انتهاء الرحلة البحرية و وصول السفينة إلى ميناء الوصول المتفق عليه أو المحدد في سند الشحن يقوم الناقل بفك و تفريغ الحاويات (أولا) و تسليمها (ثانيا)

أولا : فك و تفريغ الحاوية

عند وصول البضائع إلى ميناء الوصول المتفق عليه في العقد يلتزم الناقل بفك الحاويات و إخراجها من العنابر تمهيدا لتفريغها ، و تدخل هذه العملية ضمن الإلتزامات التي يفرضها عقد النقل على الناقل البحري ، كما يلتزم بعملية تفريغ الحاوية و إنزالها من على ظهر السفينة إلى الرصيف¹ . و قد نصت عليها المادة 780 قانون بحري جزائري: " بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه ، يبدأ الناقل بعمليات فك و إنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه ، المتعلقة بتحميل البضائع مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ . " و يقصد بعملية التفريغ هنا إنزال الحاويات من السفينة و وضعها على رصيف الميناء أو على الصنادل التي تحملها إذا كانت السفينة تقف بعيدا عن الرصيف² . بالإضافة الى إخراج البضائع من العنابر و أقسام السفينة و إعدادها للإنزال على الرصيف ، و يقع هذا الإلتزام على عاتق الناقل البحري ما لم يتم الإتفاق على غير ذلك أي ما لم يتفق على إلزام الشاحن أو المرسل إليه به ، و تتطلب هذه العملية من الناقل اتخاذ الحيطة و الحذر لمنع تعرض البضاعة للهلاك و التلف³

ثانيا: التسليم

تعتبر عملية تسليم البضائع من بين الإلتزامات الأخيرة للناقل البحري ، فور وصول السفينة إلى ميناء الوصول يتعين على الناقل البحري تسليم البضائع إلى المرسل إليه أو الشخص المخول لإستلامها بناء على سند الشحن الذي يقدم له كدليل على ملكية البضائع و حق إستلامها كما حدد المشرع الجزائري زمان و مكان تسليم البضائع وفقا لنص المادة 782 قانون بحري جزائري التي نصت على ما يلي : " يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه المرسل

¹ محمد السيد الفقي ، المرجع السابق، ص 99 .

² شيهاب عينونة، « طبيعة نقل البضائع بالحوايات عن طريق البحر »، مقال منشور على موقع Droit & Entreprise، متاح على الرابط: <https://www.droitentreprise.com> ... ، تاريخ الاطلاع: 2026/03/16 .

³ عباس زياد كامل السعدي ، المرجع السابق ، ص 253 .

إليه أو من يمثله و الذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن و لو كانت وحيدة ،و في حالة عدم إصدار وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة " و يفهم من نص المادة أنه تحدث لحظة تسليم البضائع من طرف الناقل البحري لصاحب الحق فيها في المكان المتفق عليه.¹ و بناء على ما سبق ذكره سنتطرق تباعا الى المقصود بالتسليم (1) ثم صاحب الحق في تسليم البضاعة (2)

1_ المقصود بالتسليم : ذلك العمل القانوني يترتب عليه تنفيذ الناقل لالتزاماته وعليه انقضاء عقد النقل البحري فلا تنتهي مسؤولية الناقل عن البضاعة إلا بتسليمها إلى المرسل إليه أو نائبه تسليما فعليا.²

كما نص المشرع الجزائري في الفقرة الثانية من المادة 732 من القانون البحري الجزائري على أن : "التسليم تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن "

كما يرى الفقيه الفرنسي رودريار " ان التسليم في عقد النقل هو العمل القانوني الذي يقوم من خلاله الناقل بتنفيذ إلتزامه الجوهري المتمثل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو نائبه ، وهو يفترض تلاقي إرادتي الناقل و المرسل إليه فالأول يقوم بتقديم البضاعة ووضعها تحت تصرف المرسل إليه و الأخير يعبر عن إرادته بقبول البضاعة و تسلمها³ . "

فالتسليم يستلزم توافق إرادتي الناقل و المرسل إليه إذ أن هذه العملية تتكون من جزأين : الأولى تسليم البضاعة من قبل الناقل أو ممثله الى المرسل إليه و الثاني قبول هذا الأخير بأن يتسلم البضاعة بما يفيد أنه تسلم البضاعة قانونيا⁴.

2_ صاحب الحق في تسليم البضاعة : يلتزم الناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه و هو الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه كأمين الحمولة ، و تسليم البضاعة إلى هذا الأخير يكون إلا في حالة واحدة فقط إذا تعلق الأمر بشحنة واحدة تخص عدة أشخاص هنا يتعين لأمين الحمولة تمثيل هؤلاء الأشخاص بتسلم البضاعة من الربان أو أمين السفينة و من بعد ذلك يقوم بمهمة توزيعها.⁵

¹ كميلة أعراب، "تسليم البضائع وفقاً لعقد النقل البحري"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، المجلد 10، العدد 01، أبريل 2019، ص ص 432-433 .

² عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 174 .

³ بن جيلالي سميرة، "التسليم القانوني للبضائع نهاية لتنفيذ عقد النقل البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع ، ص 327 .

⁴ بن جيلالي سميرة، مرجع نفسه ، ص 327 .

⁵ رشيد الواحد ، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع: دراسة مقارنة"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع: قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري - تيزي وزو، 2013، ص56.

إذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضاعة أو حضر و إمتنع عن تسلمها أو دفع أجرة نقلها ، يجوز للناقل في هذه الحالة أن يطلب من قاضي الأمور الوقفية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يقوم بتعيينه القاضي ، و جاز للناقل طلب الإذن في بيع بعض البضائع و جميعها لإستيفاء ثمن الأجرة و هذا لا يعني إنقضاء العقد فهو لا يتم إلا بتسليم البضائع إلى صاحب الحق فيها ¹.

المطلب الثالث

التزامات المرسل إليه

يُعدّ المرسل إليه أحد الأطراف الأساسية في عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات، إذ تؤول إليه البضاعة عند وصولها إلى ميناء التفريغ، ويترتب على ذلك تحمله لجملة من الالتزامات القانونية والتنظيمية المرتبطة بعملية الاستلام. وتكتسي هذه الالتزامات أهمية خاصة في نظام النقل بالحوايات، بالنظر إلى ما يفرضه من إجراءات دقيقة تهدف إلى ضمان حسن تنفيذ عقد النقل البحري والمحافظة على حقوق أطرافه واستقرار المعاملات التجارية. وعليه سيتم التطرق الى هذه الالتزامات بداية باستلام البضائع في الوقت المحدد (الفرع الأول) ثم سداد الأجرة والمصاريف² و إخطار الناقل بالتحفظات (الفرع الثاني) , إعادة الحاويات الفارغة (الفرع الثالث).

الفرع الأول

استلام البضائع المحواة في الوقت المحدد

يُعدّ التزام المرسل إليه باستلام البضائع من الالتزامات الأساسية التي تترتب على عقد النقل البحري، إذ يلتزم هذا الأخير بالحضور إلى ميناء الوصول لتسليم البضائع المحواة في الميعاد والمكان المحددين، مع اتخاذ الإجراءات اللازمة لإخراجها من الحاوية أو من المحطة الطرفية المخصصة لها. وتبرز خصوصية النقل عن طريق الحاويات في كون عملية التسليم لا تقتصر على مجرد استلام البضاعة، وإنما تمتد لتشمل استلام الحاوية ذاتها وإعادتها خلال الآجال المتفق عليها، تفادياً لتحمل مصاريف التأخير أو رسوم الإيداع بالمحطات المينائية³.

كما يلتزم المرسل إليه بفحص البضاعة عند التسليم والتحقق من مطابقتها للبيانات الواردة في سند الشحن من حيث الكمية والحالة الظاهرة، مع إبداء التحفظات اللازمة عند وجود تلف أو نقص، لأن تسلمه للبضاعة دون تحفظ يُعدّ قرينة على تنفيذ الناقل لالتزامه بتنفيذاً سليماً. وتزداد أهمية هذا الالتزام في النقل بالحوايات بسبب صعوبة معاينة محتوى الحاوية أثناء الرحلة البحرية، الأمر الذي يجعل مرحلة

¹ عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق ، ص 175 .

² تم التطرق لعنصر سداد الاجرة والمصاريف في الفرع الثاني المعنون بالالتزام بدفع أجرة النقل ضمن التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات في المطلب الأول من هذا الفصل , انظر بهذا الخصوص الصفحة 60 من هذه المذكرة .

³ عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 214.

التسليم في ميناء الوصول ذات أهمية خاصة لإثبات حالة البضاعة وتحديد المسؤولية عن الأضرار المحتملة¹.

الفرع الثاني

إخطار الناقل بالتحفظات

يُعدّ الإخطار من أولى الالتزامات الواقعة على عاتق المرسل إليه، إذ يلتزم بإبداء تحفظاته للناقل بشأن الخسائر التي تلحق بالبضاعة داخل الأجل المحدد قانوناً لذلك². فإذا نُفذ عقد النقل البحري بدقة، ووصلت البضاعة إلى ميناء الوصول سليمة وخالية من الأضرار أو التلف، فإن تسليمها إلى المرسل إليه بهذه الحالة ودون إبدائه لأي تحفظ يُنهي عقد النقل البحري والالتزامات المترتبة على الناقل بمقتضاه. غير أنه قد تتعرض البضاعة لأضرار أثناء عملية النقل أو خلال تفريغها، الأمر الذي يقتضي من المرسل إليه، بعد الانتهاء من فحص البضاعة ومعاينتها، توجيه تحفظاته المتعلقة بحالتها إلى الناقل³، وتُعد هذه التحفظات الوسيلة القانونية التي يتمكن من خلالها المرسل إليه من المحافظة على حقوقه تجاه الناقل، إذا ما أراد الرجوع عليه بدعوى المسؤولية.

وقد نص المشرع الجزائري على التزام المرسل إليه بالإخطار من خلال إبداء تحفظاته بشأن الخسائر اللاحقة بالبضاعة، وذلك بموجب المادة 790 من القانون البحري الجزائري، غير أنه لم يستعمل مصطلح "الإخطار"، وإنما استعمل مصطلح "التبليغ"، وتقابل هذه المادة الفقرة السادسة من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل لسنة 1924⁴. ولإخطار مدة معينة (1)، كما له آثار قانونية (2).

1_ مدة الإخطار

أثناء عملية التسليم، يحق للمرسل إليه أو من ينوب عنه معاينة البضاعة والتحقق من حالتها ومطابقتها من حيث الكمية والوصف، كما يلتزم بإثبات ما قد يلحقها من ضرر أو فقدان. فإذا تبين وجود تلف أو نقص، وجب عليه إخطار الناقل أو ممثله بذلك عند التسليم، من خلال إبداء تحفظات مكتوبة تتسم بالدقة

¹ محمد فوزي، القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007، ص 189.

² مريم درويش، الالتزامات المقررة للمرسل إليه في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد السابع، ص 237.

³ أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، دار قنديل و التوزيع، الأردن، الطبعة 1، 2006، ص 141-142.

⁴ تنص المادة 3/6 من معاهدة بروكسل 1924 على أنه: "إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف و بماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ أو وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استالمها طبقاً لعقد النقل فإن هذا التسليم يعتبر -إلى أن يثبت العكس- قرينة على أن الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن.

وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار في مدى ثلاثة أيام من التسليم. ولا يترتب أي أثر على هذه الإخطارات المكتوبة إذا كانت قد حصلت معاينة البضاعة في مواجهة المستلم عند استلامه لها"

والوضوح، ويتم تبليغها برسالة موصى عليها. وتتمثل أهمية هذه التحفظات في اعتبارها قرينة على قيام مسؤولية الناقل عن الضرر اللاحق بالبضاعة¹.

وتتوقف الدعوى المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري على إثبات وقوع الضرر أثناء وجود البضاعة بعهدته، لذلك يتعين على صاحب الحق في استلام البضاعة توجيه إخطار مكتوب إلى الناقل أو وكيله بميناء التفريغ بشأن الهلاك أو التلف الذي أصاب البضاعة². فإذا كان الضرر ظاهراً، وجب الإخطار قبل التسليم أو وقته، أما إذا كان خفياً فيتم الإخطار خلال أجل محدد يبدأ من تاريخ التسليم. وقد أخذ القانون البحري الجزائري واتفاقية بروكسل بمهلة ثلاثة أيام بالنسبة للأضرار غير الظاهرة، في حين وسعت اتفاقية هامبورغ هذه المهلة إلى يوم العمل الموالي للتسليم بالنسبة للضرر الظاهر، وخمسة عشر يوماً متتالية بالنسبة للضرر غير الظاهر³، بينما جعلت قواعد روتردام مدة الإخطار في حالة الضرر غير الظاهر سبعة أيام⁴.

ويكون الإخطار في حالة الهلاك الجزئي أو التلف دون الهلاك الكلي، أما التأخير الذي يترتب عنه ضرر مادي فيمكن إثباته بوسائل أخرى، كالسجلات والوثائق الرسمية الصادرة عن إدارة الميناء التي يثبت فيها تاريخ وصول السفينة. أما إذا ترتب عن التأخير تلف بالبضاعة، فإنه يتعين الإخطار بذلك وفق القواعد المقررة قانوناً. كما تنتفي ضرورة الإخطار إذا تمت معاينة البضاعة بحضور الناقل والمرسل إليه وقت التسليم، وتم إثبات حالتها في محضر رسمي، إذ يفترض في هذه الحالة أن البضاعة سلمت وفق البيانات الواردة في ذلك المحضر، مما يغني عن القيام بإجراء الإخطار. ويتم هذا الإخطار في ميناء التفريغ لا في ميناء الشحن، خلافاً لما ورد خطأ في نص المادة 790 من القانون البحري الجزائري⁵. ويحسب ميعاد الإخطار ابتداءً من تاريخ التسليم وليس من تاريخ التفريغ، وهو ما أكدته المحكمة العليا في عدة قرارات قضائية، من بينها القرار الصادر بتاريخ 14/03/1995. أما بالنسبة للإخطار بالتأخير في ظل اتفاقية هامبورغ، فقد أوجبت المادة 5/19 أن يتم الإخطار خلال ستين يوماً متصلة تلي مباشرة تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وإلا سقط حقه في المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن هذا التأخير⁶.

¹ مريم درويش ، المرجع السابق ، ص 238

² أسيل باقر جاسم ، المرجع السابق ، ص 144 .

³ المادة 19 من اتفاقية هامبورغ .

⁴ المادة 23/1 من قواعد روتردام .

⁵ أمين خلفي ، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978 ، مذكرة ماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة تيزي وزو ، 2009 ، ص 75 .

⁶ كمال حمدي اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورغ) ، منشأة المعارف ، الاسكندرية 1998 ، ص 168 .

2_ مضمون الاخطار :

أوجبت المادة 790 أن يكون إخطار المرسل إليه بتحفظاته مكتوبًا، دون أن تشترط إخضاعه لشكلية محددة أو بيانات خاصة، إذ يكفي أن يتضمن بيان طبيعة الأضرار التي لحقت بالبضاعة ومدى جسامتها، مع الإشارة إلى أن البضاعة قد تم تسليمها في حالة غير سليمة¹.

كما تجدر الإشارة إلى أن الإثبات الكتابي للتحفظات يفقد أهميته ويغدو غير لازم إذا تم التحقق من حالة البضاعة حضورياً عند تسليمها، وذلك تطبيقاً لأحكام الفقرة الثالثة من المادة 790، المقابلة للفقرة الثالثة من المادة 19 من اتفاقية هامبورغ، وهو الاتجاه الذي كرسه القضاء الجزائري كذلك². ويتم الإخطار في حالة الهلاك الجزئي أو التلف دون حالتي الهلاك الكلي أو التأخير، غير أن الجديد في قواعد روتردام هو إمكانية الحصول على تعويض عن التأخير إذا قام المرسل إليه بإخطار الناقل في غضون 21 يوم متتالية من تسليم البضائع، وهو ما تأكده المادة 23 فقرة 4 من الاتفاقية³.

وعليه، يُشترط أن يكون الإخطار مكتوباً تقادياً لأي نزاع قد يثور بشأن حصوله أو إثباته. وقد سار المشرع الجزائري في ذلك على نهج معاهدة بروكسل، إذ لم يفرض شكلاً محدداً للكتابة أو طريقة خاصة لتبليغ الإخطار. وبناءً على ذلك، يجوز تبليغه إلى الناقل أو من يمثله بمختلف الوسائل، كالمحضر القضائي أو البريد أو الفاكس، غير أن العمل جرى غالباً على تبليغ التحفظات بواسطة رسالة موصى عليها مع إشعار بالوصول أو عن طريق الفاكس، ضماناً لسرعة التبليغ وإثبات حصوله⁴.

الفرع الثالث

إعادة الحاويات الفارغة

لا يقتصر دور المرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات على استلام البضائع في ميناء الوصول، بل يمتد ليشمل إعادة الحاوية الفارغة إلى الناقل أو وكيله في المكان والميعاد المحددين⁵. ويُقصد بإعادة الحاوية الفارغة إرجاعها بعد تفريغ محتوياتها إلى المستودع أو الساحة التي يحددها الناقل، حتى يتسنى إعادة إدماجها في الدورة التشغيلية واستغلالها في عمليات نقل لاحقة.

¹ في هذا الصدد أشارت معاهدة هامبورغ في المادة 19 فقرة 1 أن تشمل التحفظات على بيانات بالطبيعة العامة للأضرار الحاصلة للبضاعة عكس ما هو عليه في معاهدة بروكسل والقانون البحري الذين لم يشترطوا ذكر الطبيعة بالتحفظات.

² قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 15/07/1990، رقم 61511، الغرفة التجارية و البحرية، المجلة القضائية، العدد 2، الجزائر، 1992، ص 100.

³ تنص المادة 23 فقرة 4 من قواعد روتردام على أنه " لا يدفع أي تعويض فيما يتعلق بالتأخر ما لم يوجه إلى الناقل في غضون 21 يوم متتالية من تسليم البضائع إشعار بالخسارة الناجمة عن التأخر ".

⁴ حياة حوباد، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، مذكرة ماجستير في القانون البحري و الأنشطة المرفئية، كلية الحقوق، جامعة وهران، سنة 2010-2011، ص 144.

⁵ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 141.

ويكتسي هذا الالتزام أهمية خاصة بالنظر إلى الطبيعة القانونية والاقتصادية للحاوية باعتبارها أداة نقل مملوكة للناقل أو لمستغلها، وليست جزءاً من البضاعة المنقولة. لذلك يتعين على المرسل إليه المحافظة عليها وإعادتها في الحالة التي تسلمها بها، مع مراعاة الآجال المتفق عليها أو المعمول بها وفقاً للأعراف المينائية¹. وتُسهم الإعادة السريعة للحاويات الفارغة في ضمان استمرارية نشاط النقل البحري، وتحقيق الاستغلال الأمثل للمعدات، والحد من الازدحام داخل الموانئ وساحات التخزين.

وتبرز الأهمية العملية لهذا الالتزام من خلال ما قد يترتب على التأخر في إعادة الحاوية من آثار سلبية على حركة النقل البحري وسلسلة سلاسل الإمداد، إذ يؤدي احتجاز الحاويات الفارغة لفترات طويلة إلى تقليص عدد الحاويات المتاحة للاستعمال وإعاقة تداولها بين مختلف الموانئ². وفي هذا السياق، تشير الممارسات المينائية إلى أن المدة المتوسطة لبقاء الحاويات الفارغة داخل ميناء سكيكدة تقدر بحوالي سبعة أيام، الأمر الذي يبرز ضرورة احترام آجال الإرجاع تفادياً لعرقلة الاستغلال العادي للحاويات³.

كما يترتب على إخلال المرسل إليه بهذا الالتزام تحمله الرسوم أو الغرامات المقررة عن تجاوز مدة الاستعمال المسموح بها، فضلاً عن مسؤوليته عن أي ضرر أو تلف يصيب الحاوية خلال الفترة التي تبقى فيها تحت حراسته، وذلك باعتبار أن التزامه لا ينقضي إلا بإعادتها إلى الجهة المختصة وفق الشروط المحددة قانوناً أو اتفاقاً.

المبحث الثاني

المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات من حيث الناقل

يُثير عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات العديد من الإشكالات القانونية المرتبطة بالمسؤولية الناشئة عن تنفيذه، خاصة في ظل التطور الذي عرفه نظام الحاويات وما ترتب عنه من تغير في أساليب شحن البضائع وتداولها وتسليمها. وقد أفرزت خصوصية النقل عن طريق الحاويات أوضاعاً قانونية جديدة ساهمت في توسيع نطاق مسؤولية الناقل البحري، سواء من حيث امتداد فترة مسؤوليته أو من حيث تعدد الالتزامات الملقة على عاتقه أثناء مراحل النقل المختلفة، الأمر الذي جعل مركزه القانوني أكثر تعقيداً مقارنة بالنقل البحري التقليدي.

ولذلك، سيتم في هذا المبحث تسليط الضوء على مسؤولية الناقل البحري دون غيره من أطراف عقد النقل، باعتبار أن خصوصية الحاويات كان لها أثر مباشر في توسيع نطاق مسؤوليته وتعزيز التزاماته

¹ Terminal49, "Empty Return", Glossary, available at: <https://terminal49.com/glossary/empty-return>, consulted on: 29May 2026.

² Mary Li·Foresmart, "How Does the Empty Container Return Work in Shipping?", available at: <https://www.foresmart.com/empty-container-return/>, consulted on: 30 May 2026.

³ مقابلة أجريت مع السيد حركات إلياس، رئيس مصلحة الشحن والتفريغ، المؤسسة المينائية بسكيكدة، بتاريخ 26 أبريل على الساعة 13:56 مساءً.

تجاه البضاعة المحواة والحوايات المستعملة في عملية النقل. ومن هذا الأساس سنتناول المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة المحواة (المطلب أول)، ثم المسؤولية الناشئة عن الأضرار اللاحقة بالحوايات (المطلب ثاني).

المطلب الأول

المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة المحواة

يثير نقل البضائع داخل الحاويات العديد من الصعوبات القانونية في مجال المسؤولية البحرية، خاصة عندما تكون الحاوية مغلقة ومعبأة من طرف الشاحن، الأمر الذي يصعب معه على الناقل البحري التحقق من طبيعة البضاعة أو حالتها وقت الشحن. كما أن تطور نظام الحاويات أدى إلى ظهور نزاعات تتعلق بأساس مسؤولية الناقل البحري، وحالات إعفائه منها، بالإضافة إلى تحديد حدود التعويض المستحق عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المحواة. وعليه سيتم التطرق إلى أساس مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المحواة في (الفرع الأول)، ثم حالات إعفائه من المسؤولية في (الفرع الثاني)

الفرع الأول

أساس مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المحواة

إذا كان النقل البحري للبضائع هو أهم موضوعات القانون البحري تحتل الصدارة بين المسائل التي يثيرها هذا العقد، على أساس القواعد العامة في المسؤولية العقدية، ذلك لارتباطه بعقد النقل البحري والإخلال بأحد الإلتزامات التي تقع على عاتق الناقل و يترتب عليه قيام المسؤولية وعليه سيتم التطرق إلى قيام مسؤولية الناقل البحري في (أولا)، ثم التحديد القانوني لمسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالبضائع (ثانيا).

أولا : قيام مسؤولية الناقل البحري

إن الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية يتحدد بالنظر إلى طبيعة الإلتزام الذي يترتب على الإخلال به قيام المسؤولية، فنقوم هذه الأخيرة على أساس الخطأ الواجب الإثبات إذا كان التزام المدين التزاماً ببذل عناية، بحيث يتعين على الدائن إثبات أن المدين لم يبذل العناية المطلوبة في تنفيذ التزامه. أما إذا كان الإلتزام يقتضي تحقيق غاية معينة، فإن عدم تحققها يكفي في بعض الحالات لقيام المسؤولية دون الحاجة إلى إثبات الخطأ المادي¹. كما قد يقرر القانون قرائن قانونية تخفف عبء الإثبات عن

¹ حليلة بن الوزان ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة ماجستير، جامعة منتوري قسنطينة، 2000-2001، ص 108.

المضرور، مع جواز إثبات العكس ما لم يوجد نص يقضي بخلاف ذلك. ومن ثم، فإن مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات تقوم متى ثبت وقوع الضرر بالبضاعة خلال الفترة التي تكون فيها تحت حراسته، ذلك أن الناقل يلتزم بالمحافظة على البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه في الحالة التي تسلمها بها¹. غير أن خصوصية النقل عن طريق الحاويات، ولا سيما عندما تكون الحاوية مغلقة ومعبأة من طرف الشاحن، قد تثير صعوبات عملية تتعلق بتحديد مصدر الضرر وإسناد المسؤولية إلى الطرف المتسبب فيه، الأمر الذي دفع التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية إلى إقرار نوع من التوازن بين مصالح الشاحن والناقل من خلال تنظيم قواعد الإثبات وإقرار قرائن المسؤولية والإعفاء بحسب ظروف كل حالة².

وبناءً على ما تقدم، فإن مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المحواة تعد مسؤولية عقدية، لأنها تنشأ عن الإخلال بالالتزامات المترتبة على عقد النقل البحري. وانطلاقاً من طبيعة هذه الالتزامات، يلتزم الناقل بإعداد السفينة وجعلها صالحة للملاحة، والمحافظة على البضائع وشحنها ورسها ونقلها وتفريغها وتسليمها بالحالة التي تسلمها بها، كما يلتزم عند الاقتضاء بتوفير حاوية صالحة للنقل. وقد نص المشرع الجزائري على مسؤولية الناقل عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تسلمه لها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو من يمثله قانوناً، ما لم يثبت توافر إحدى حالات الإعفاء المقررة قانوناً. ويستفاد من هذا النص أن مسؤولية الناقل مفترضة متى ثبت وقوع الضرر خلال فترة وجود البضاعة تحت حراسته.

ويجد هذا الاتجاه سنداً كذلك في أحكام اتفاقية بروكسل لسنة 1924 التي أقامت مسؤولية الناقل البحري على أساس قرينة الخطأ المفترض، إذ يفترض خطأ الناقل بمجرد ثبوت هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها أثناء فترة النقل. ويترتب على ذلك قيام مسؤولية الناقل كقاعدة عامة متى ثبت الضرر، مع منحه إمكانية دفع هذه المسؤولية إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى أحد أسباب الإعفاء المقررة قانوناً³.

ثانياً : التحديد القانوني لمسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالبضائع

لتحديد طبيعة مسؤولية الناقل البحري أهمية بالغة ، كونها تحدد المتدخل الذي يقع عليه عبء الإثبات و تتحدد الطبيعة القانونية للمسؤولية بناء على مصدر الالتزامات الملقاة على عاتق المدين كقاعدة عامة ،

¹ حسين شريدي، مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2014، ص 14.

² حسن موسى طالب ، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص 130.

³

فتكون إما مسؤولية عقدية إذا كان العقد مصدر هذه الالتزامات أو مسؤولية تقصيرية إذا كان مصدرها القانون .

ومن أجل تحديد الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالبضائع، ينبغي استعراض موقف القضاء الفرنسي (1) ثم موقف المشرع الجزائري (2) .

1_ موقف القضاء الفرنسي

اتجه القضاء الفرنسي إلى اعتبار مسؤولية الناقل البحري في نقل البضائع عن طريق الحاويات مسؤولية عقدية تقوم على أساس الالتزام بتحقيق نتيجة، تتمثل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بالحالة التي تسلمها بها وقت الشحن. وقد كرس القضاء الفرنسي مبدأ خضوع الأضرار اللاحقة بالبضائع المحواة للقواعد الخاصة بالنقل البحري متى وقع الضرر خلال فترة مسؤولية الناقل، بصرف النظر عن مصدر هذا الضرر. وفي هذا الإطار، أكدت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 5 مارس 2002 أن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضائع أثناء النقل لا يمكن بحثها إلا في إطار أحكام النقل البحري، حتى ولو كان سبب الضرر راجعاً إلى الحاوية التي وفرها الناقل نفسه¹. ويستفاد من هذا الاتجاه القضائي أن المعيار المعتمد في تحديد النظام القانوني للمسؤولية لا يرتبط بمصدر الضرر فحسب، وإنما بمرحلة وقوعه ومدى دخوله ضمن فترة مسؤولية الناقل البحري. لذلك فإن مجرد إثبات وقوع الضرر أو الهلاك أثناء فترة النقل يكفي لقيام مسؤولية الناقل، ما لم يتمكن هذا الأخير من إثبات سبب أجنبي يعفيه من المسؤولية.

كما أخذ القضاء الفرنسي بعين الاعتبار خصوصية النقل عن طريق الحاويات، خاصة في الحالات التي تكون فيها الحاوية مغلقة ومعبأة من طرف الشاحن، إذ خفف من مسؤولية الناقل متى أثبت أن الضرر يرجع إلى سوء التعبئة أو إلى خطأ صادر عن الشاحن، لاسيما عند تضمين سند الشحن لعبارة تفيد عدم علم الناقل بمحتوى الحاوية.

2_ موقف المشرع الجزائري

كرس المشرع الجزائري مسؤولية الناقل البحري ضمن أحكام القانون البحري، حيث أقر التزامه بالمحافظة على البضاعة منذ تسلمه لها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، ويترتب على الإخلال بهذا الالتزام قيام مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

¹ محكمة النقض الفرنسية، الغرفة التجارية، قرار صادر بتاريخ 5 مارس 2002، رقم الطعن: 99-12.852، منشور بالنشرة الرسمية للقضاء الفرنسي.

ويستفاد من نصوص القانون البحري أن مسؤولية الناقل تقوم متى ثبت وقوع الضرر خلال فترة وجود البضاعة تحت حراسته، مع افتراض مسؤوليته ما لم يثبت توافر أحد أسباب الإعفاء المقررة قانوناً. ورغم أن المشرع الجزائري لم يضع تنظيمًا خاصاً بالنقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات، إلا أن القواعد العامة المنظمة لمسؤولية الناقل البحري تظل قابلة للتطبيق على البضائع المحواة، بما في ذلك الحالات التي يكون فيها الضرر راجعاً إلى خطأ الشاحن أو إلى عيب في التعبئة أو التغليف، متى أثبت الناقل ذلك وفقاً للقواعد القانونية المقررة¹.

الفرع الثاني

حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

رغم قيام مسؤولية الناقل البحري بمجرد تحقق الضرر أثناء تنفيذ عملية النقل، إلا أن التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية خولت له إمكانية التمسك ببعض أسباب الإعفاء من المسؤولية، سواء تعلق الأمر بالأسباب التقليدية المعروفة في النقل البحري، أو الأسباب المرتبطة بخصوصية النقل عن طريق الحاويات.

وعليه سيتم التطرق إلى أسباب الإعفاء التقليدية في (أولاً)، ثم أسباب الإعفاء المرتبطة عن طريق الحاويات في (ثانياً).

أولاً : أسباب الإعفاء القانونية

أورد المشرع الجزائري حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في المادة 803 من القانون البحري، والتي يجوز له التمسك بها متى أثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة يرجع إلى أحد هذه الأسباب دون أن يكون له أو لتابعيه يد في حدوثه. وتتمثل هذه الحالات في عدم صلاحية السفينة للملاحة رغم بذل العناية اللازمة لجعلها صالحة للإبحار، والأخطاء الملاحية الصادرة عن الربان أو المرشد، والحريق غير المنسوب إلى الناقل، وأخطار البحر وحوادث المياه الصالحة للملاحة، والقوة القاهرة، والإضرابات وإغلاق المصانع أو تعطيل العمل، والعيب الذاتي للبضاعة أو طبيعتها الخاصة، وأخطاء الشاحن المتعلقة بالتغليف أو التحريم أو تعليم البضاعة، والعيوب الخفية في السفينة، وكذا عمليات إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر، فضلاً عن الأفعال التي لا تنسب إلى الناقل².

ويمكن تصنيف أسباب الإعفاء القانونية إلى أسباب عامة (1) وأسباب خاصة (2).

¹ الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم، لا سيما المواد 790 و ما بعدها المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري.

² المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

1 _ الأسباب العامة : تشمل عدم صلاحية السفينة للملاحة متى أثبت الناقل أنه بذل العناية اللازمة لتوفير سفينة صالحة قبل بدء الرحلة¹، والأخطاء الملاحية المرتبطة بقيادة السفينة، والعيوب الخفية التي لا يمكن اكتشافها رغم العناية المعتادة²، إضافة إلى خطأ الشاحن أو العيب الذاتي في البضاعة، وكذا القوة القاهرة³ وأخطار البحر وحالات إنقاذ الأرواح والأموال في البحر.

2 _ الأسباب الخاصة : فتتمثل في الحالات التي أجاز فيها القانون للناقل دفع مسؤوليته متى أثبت اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو الحد من آثاره، ومن ذلك المسؤولية النسبية عند اشتراك خطأ الناقل مع سبب آخر في إحداث الضرر، وذكر بيانات غير صحيحة من قبل الشاحن⁴، أو التصريح الكاذب بشأن طبيعة البضاعة أو قيمتها⁵، فضلاً عن نقل البضائع على سطح السفينة بناءً على اتفاق مع الشاحن في الحالات التي يجيزها القانون.

ثانياً : أسباب الإعفاء المرتبطة عن طريق الحاويات

أفرز النقل البحري عن طريق الحاويات أسباباً خاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، من بينها سوء تعبئة الحاوية من طرف الشاحن، أو عدم ملاءمتها لطبيعة البضاعة، إضافة إلى الأخطاء المتعلقة بالبيانات الخاصة بالبضائع الخطرة. كما قد يتمسك الناقل بعدم إمكانية التحقق من محتويات الحاوية المغلقة وقت الشحن.

المطلب الثاني

المسؤولية الناشئة عن الأضرار اللاحقة عن طريق الحاويات

لا تقتصر التزامات الناقل البحري في النقل عن طريق الحاويات على المحافظة على البضائع المشحونة داخلها فحسب، بل تمتد أيضاً إلى الحاوية ذاتها باعتبارها أداة أساسية في تنفيذ عملية النقل البحري. ويترتب على الإخلال بهذه الالتزامات قيام مسؤوليته في حالات متعددة، سواء تعلق الأمر بعدم توفير حاوية صالحة ومناسبة لطبيعة الحمولة، أو بالتأخر في إعادتها إلى مالكها أو مستغلها، أو بهلاكها وتلفها أثناء فترة وجودها في عهده. ومن ثم يثور التساؤل حول مدى مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالحاوية في هذه الحالات المختلفة، وهو ما يقتضي التطرق إلى مسؤولية الناقل عن صلاحية الحاوية للحمولة (الفرع الأول)، وتأخر إعادة الحاوية (الفرع الثاني)، ثم هلاك أو تلف الحاوية (الفرع الثالث).

¹ مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 277.

² مراد بسعيد، المرجع نفسه، ص 125.

³ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح التجارة البحرية، الجزء الأول والثاني، القاهرة، 2005، ص 125.

⁴ المادة 805 من القانون البحري الجزائري.

⁵ المادة 810 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الأول

مسؤولية الناقل عن صلاحية الحاوية للحمولة

يُعد التزام الناقل بضمان صلاحية الحاوية لنقل البضائع من أبرز مظاهر مسؤوليته في عقد النقل البحري عن طريق الحاويات، إذ يتعين عليه أن يهيئ الحاوية بما يجعلها صالحة للاستعمال ومناسبة للغرض الذي أعدت من أجله، وبما يضمن قدرتها على تحمل مخاطر الرحلة البحرية. وتظهر أهمية هذا الالتزام في أن جانباً كبيراً من الخسائر التي تلحق بالبضائع يرجع إما إلى عدم صلاحية الحاوية للملاحة، أو إلى سوء رصها وتخزينها بما لا يتناسب مع طبيعة الرحلة البحرية¹.

وقد استقر القضاء على تقرير مسؤولية الناقل في حال ثبوت عيب أو خلل في الحاوية يؤثر على سلامة البضاعة، باعتبار أن ضمانه لا يقتصر على مجرد منح الشاحن فرصة لفحص الحاوية، بل يمتد إلى التزام إيجابي يتمثل في توفير حاوية صالحة ومجهزة فنياً وفقاً لمقتضيات العناية الواجبة في صناعة النقل البحري الحديث. وفي هذا السياق، تُعد قواعد لاهاي لعام 1924 مرجعاً أساسياً في تحديد نطاق هذه المسؤولية، حيث كرست مبدأ العناية الواجبة كمعيار قانوني يُحتكم إليه عند النظر في مدى تقصير الناقل². وقد قضت المحاكم في عدة مناسبات بمسؤولية الناقل عن الأضرار الناجمة عن عدم صلاحية الحاوية أو عن الإخلال بواجباته في رصها وتخزينها، وهو ما يعكس الطبيعة الموضوعية لهذه المسؤولية التي لا يمكن للناقل التنصل منها إلا بإثبات أنه بذل العناية اللازمة لتفادي الضرر³.

الفرع الثاني

تأخر إعادة الحاوية

في حال لم يرقم الشاحن بتقديم الحاوية اللازمة لتنفيذ عملية النقل، يلجأ الناقل عادةً إلى استخدام حاوية بموجب عقد إيجار أو قرض إيجار، وذلك لضمان تنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل البحري⁴. ويظهر هذا الوضع الطبيعة الخاصة لعقد النقل عن طريق الحاويات، حيث يتداخل مع عقود أخرى مستقلة كعقد الإيجار، مما يفرض على الناقل مسؤوليات إضافية تتعلق بتوفير الوسيلة المناسبة للنقل⁵.

الفرع الثالث

هلاك أو تلف الحاوية

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 235.

² قضية: (1884 Tetersal v. the national shipping co.)، مشار لدى عبد القادر حسين العطر، المرجع السابق، ص. 2.

³ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 238.

⁴ سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 257-258.

⁵ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 141.

يُعد هلاك أو تلف الحاوية أثناء عملية النقل البحري من أبرز صور المسؤولية التي يتحملها الناقل، إذ قد ينشأ الضرر نتيجة عمليات الشحن والتفريغ أو بسبب ظروف الرحلة البحرية ذاتها، وهو ما يترتب عليه التزام الناقل بالتعويض وفقاً للقواعد القانونية التي تنظم عقد النقل البحري. وتتجلى هذه المسؤولية بوضوح في حالات الأضرار الناجمة عن عمليات الشحن والتفريغ، حيث تُعتبر هذه الأعمال من المخاطر الملازمة للنقل البحري، ويُسأل الناقل عنها باعتبارها جزءاً من التزامه بضمان سلامة الحاوية والبضاعة المشحونة¹.

ويؤكد القانون البحري الجزائري المعدل على هذه المسؤولية، إذ نص في مواده² على التزامات الناقل المتعلقة بالحفاظ على الحاويات والبضائع، مما يعكس توجه المشرع نحو تكريس حماية أكبر للشاحن وضمان استقرار المعاملات البحرية. كما أن الاتفاقيات الدولية، مثل بروتوكول بروكسل لعام 1968 وقواعد هامبورغ لعام 1978، قد ساهمت في تطوير نطاق مسؤولية الناقل، حيث وسّعت من التزاماته تجاه الحاويات والبضائع، وأكدت على ضرورة تعويض الشاحن عن الأضرار الناجمة عن أي تقصير في أداء الناقل لواجباته.

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 140 .

² المادة 805 من القانون البحري الجزائري .

خاتمة

مما سبق، يتضح أن الحاويات البحرية تُعد من أهم مظاهر التطور الذي شهده قطاع النقل البحري الحديث، حيث ساهمت بشكل فعال في إحداث نقلة نوعية في أساليب نقل البضائع وتداولها، من خلال ما وفرت من سرعة في عمليات الشحن والتفريغ، وتقليل لمخاطر التلف والضياع، فضلاً عن دعمها للنقل المتعدد الوسائط وتسهيل حركة التجارة الدولية. غير أن هذا التطور التقني رافقه بروز جملة من الإشكالات القانونية المرتبطة بعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات، سواء من حيث طبيعته القانونية أو من حيث تنظيم العلاقات والالتزامات الناشئة عنه.

و مما سبق نخلص الى مجموعة من النتائج و المتمثلة فيما يلي :

_ الحاويات البحرية أحدثت تحولاً جوهرياً في مجال النقل البحري للبضائع من خلال تسريع عمليات الشحن والتفريغ، وتقليل مخاطر التلف والضياع، وتعزيز فعالية التجارة الدولية.

_ الحاوية البحرية لا تُعد وسيلة نقل مستقلة بذاتها، وإنما وسيلة لتجميع البضائع وحمايتها وتسهيل تداولها بين مختلف وسائل النقل، وهو الاتجاه الراجح فقهاً وقضاً.

_ تبين أن عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات يُعد من العقود التجارية البحرية التي تقوم على توافق إرادة أطرافها، ويخضع في تكوينه وإثباته للقواعد العامة للعقود، إلى جانب الأحكام الخاصة الواردة في التشريع البحري والاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري.

_ انتشار استخدام الحاويات في النقل البحري للبضائع ساهم في تعزيز النقل متعدد الوسائط، مما أدى إلى توسيع نطاق التزامات الناقل البحري وظهور أدوار جديدة للمتدخلين في عملية النقل.

_ عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات يرتب التزامات متبادلة على عاتق الشاحن والناقل والمرسل إليه، ويُعد احترام هذه الالتزامات أساساً لضمان سلامة تنفيذ العقد وتحقيق التوازن بين مصالح الأطراف.

_ مسؤولية الناقل البحري في النقل بالحوايات تمتد إلى البضائع المحواة وإلى الحاويات ذاتها، سواء تعلق الأمر بعدم صلاحيتها للحمولة أو التأخر في إعادتها أو هلاكها وتلفها أثناء فترة الحراسة.

_ خصوصية النقل بالحوايات أفرزت أسباباً خاصة لإعفاء الناقل من المسؤولية، من أهمها سوء تعبئة الحاوية من طرف الشاحن أو عدم ملائمتها لطبيعة البضاعة أو عدم إمكانية التحقق من محتوى الحاوية المغلقة.

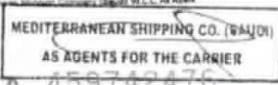
_ تبين أن المشرع الجزائري رغم تنظيمه لعقد النقل البحري للبضائع ضمن أحكام القانون البحري، لم يضع تنظيمًا قانونيًا مستقلاً ومتكاملاً لعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات يراعي خصوصيته التقنية والعملية، وإنما يخضع هذا العقد للأحكام العامة للقانون البحري، وهو ما لا يواكب بشكل كامل التطورات الحديثة التي يشهدها النقل بالحوايات.

أما بخصوص الاقتراحات فتتمثل فيما يلي:

- _ ضرورة تدخل المشرّع الجزائري لتنظيم عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات في نصوصه تنظيمياً قانونياً صريحاً وخصوصاً، يراعي خصوصية الحاوية ودورها في النقل البحري الحديث، بدل الاكتفاء بالقواعد العامة لعقد النقل البحري للبضائع التقليدي.
- _ وضع نصوص قانونية تحدد الطبيعة القانونية للحاوية البحرية بصورة أكثر وضوحاً، لما يترتب عن ذلك من آثار قانونية مهمة في مجال تحديد المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أو بالحاوية ذاتها.
- _ إعادة النظر في الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري بما يتلاءم مع خصوصية النقل بالحوايات، خاصة فيما يتعلق بالحوايات المغلقة التي يصعب على الناقل التحقق من محتواها.
- _ وضع تنظيم قانوني أكثر دقة لمسألة صلاحية الحاوية للمحمولة من خلال تحديد التزامات كل من الناقل والشاحن بصورة واضحة، تفادياً للنزاعات الناشئة عن عدم ملائمة الحاوية لطبيعة البضاعة المنقولة.
- _ استحداث أحكام قانونية تنظم مسؤولية مستعمل الحاوية في حالة التأخر في إعادتها أو استعمالها بصورة مخالفة للغرض المخصص لها، مع تحديد الآثار القانونية والتعويضات المترتبة عن ذلك.
- _ تعزيز الحماية القانونية للمرسل إليه باعتباره طرفاً أساسياً في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات، من خلال تبسيط آليات المطالبة بالتعويض عند وقوع الضرر.
- _ تشجيع توحيد القواعد القانونية الوطنية مع الاتجاهات الحديثة في الاتفاقيات الدولية البحرية المتعلقة بالنقل بالحوايات، بما يحقق قدراً أكبر من الأمن القانوني والاستقرار في المعاملات البحرية الدولية.

ملاحق

ملحق 01 : سند الشحن باللغة الفرنسي

 MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. 12-14, chemin Rieu - CH - 1208 GENEVA, Switzerland website: www.msc.com		BILL OF LADING No. [REDACTED] ORIGINAL	
SHIPPER: [REDACTED] CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of ..." here. [REDACTED] COUNTRY [REDACTED] NIF CODE [REDACTED]		NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L's: 3 Of Three NO. OF RIDER PAGES: 1 One	
NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20) [REDACTED]		CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (Include Agent(s) at POD) SHIPPER'S LOAD, STOW AND COUNT, TALLY, SEALING TO CONTAIN This carriage is subject to the MSC Sea Waybill or Bill of Lading Terms and Conditions found at the back of this document, or, with as to the MSC Agency Terms and Conditions available at www.msc.com/agency-terms-conditions which are incorporated by reference. 1. (overseas) Number: 8288461 FELFEL - FREE OUT DEMURRAGE: OUT CONTAINER From 1st day until 2nd day: USD 34 / DAY (USD 33 / DAY HAZ) USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 3rd day to 4th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 5th day to 6th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 7th day to 8th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 9th day to 10th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 11th day to 12th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 13th day to 14th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 15th day to 16th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 17th day to 18th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 19th day to 20th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 21st day to 22nd day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 23rd day to 24th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 25th day to 26th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 27th day to 28th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 29th day to 30th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 31st day to 32nd day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 33rd day to 34th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 35th day to 36th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 37th day to 38th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 39th day to 40th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 41st day to 42nd day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 43rd day to 44th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 45th day to 46th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 47th day to 48th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 49th day to 50th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 51st day to 52nd day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 53rd day to 54th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 55th day to 56th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 57th day to 58th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 59th day to 60th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 61st day to 62nd day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 63rd day to 64th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 65th day to 66th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 67th day to 68th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 69th day to 70th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 71st day to 72nd day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 73rd day to 74th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 75th day to 76th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 77th day to 78th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 79th day to 80th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 81st day to 82nd day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 83rd day to 84th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 85th day to 86th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 87th day to 88th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 89th day to 90th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 91st day to 92nd day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 93rd day to 94th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 95th day to 96th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 97th day to 98th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ) From 99th day to 100th day: USD 44 / DAY (USD 43 / DAY HAZ) USD 54 / DAY (USD 53 / DAY HAZ)	
VESSEL AND VOYAGE NO. (see Clause 4.4.1) MSC TOMOKO - OW611R		PORT OF LOADING KING ABULLAH PORT, SAUDI ARABIA	
BOOKING REF. (SP) 127ISA0140535		PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXXXXXXXXXXXXXXXX	
SHIPPER'S REF. XXXXXXXXXXXXXXXXXX		PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXXXXXXXXXXXXXXXX	
PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)			
Container Numbers, Seal Numbers and Marks	Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider page(s), if applicable)	Gross Cargo Weight	Measurement
127ISA0140535	continued from Carrier's Agent Endorsements SPECIAL EQUIPMENT: (Over-top, Flat-top, Platform, Tank) From 1st day until 2nd day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 3rd day to 4th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 5th day to 6th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 7th day to 8th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 9th day to 10th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 11th day to 12th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 13th day to 14th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 15th day to 16th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 17th day to 18th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 19th day to 20th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 21st day to 22nd day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 23rd day to 24th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 25th day to 26th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 27th day to 28th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 29th day to 30th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 31st day to 32nd day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 33rd day to 34th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 35th day to 36th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 37th day to 38th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 39th day to 40th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 41st day to 42nd day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 43rd day to 44th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 45th day to 46th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 47th day to 48th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 49th day to 50th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 51st day to 52nd day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 53rd day to 54th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 55th day to 56th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 57th day to 58th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 59th day to 60th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 61st day to 62nd day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 63rd day to 64th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 65th day to 66th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 67th day to 68th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 69th day to 70th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 71st day to 72nd day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 73rd day to 74th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 75th day to 76th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 77th day to 78th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 79th day to 80th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 81st day to 82nd day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 83rd day to 84th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 85th day to 86th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 87th day to 88th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 89th day to 90th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 91st day to 92nd day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 93rd day to 94th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 95th day to 96th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 97th day to 98th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ) From 99th day to 100th day: USD 24 / DAY (USD 24 / DAY HAZ) USD 34 / DAY (USD 34 / DAY HAZ)	5100	8 x 40' HIGH CUBE
Please see attached RIDER for Container / Cargo Description(s). Total Net Weight: 5100 Total Gross Weight: 129710.000 Kgs.			
FREIGHT & CHARGE: Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid (see Clause 10)			
AS PER AGREEMENT			
RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition (unless otherwise stated) the total number and quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled "Carrier's Receipt" for carriage subject to the terms and conditions stated on the back of this Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or other packages or units in the same order and condition as received by the Carrier. (If the Goods or other packages or units are damaged or lost, the Carrier shall be liable for the same.) If this is a negotiable (To Order / to Bill of Lading) one original Bill of Lading, only one original Bill of Lading shall be presented to the Carrier (together with outstanding Freight and charges) in exchange for the Goods or a Delivery Order. If this is a non-negotiable (straight) Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or other packages or units (after payment of outstanding Freight and charges) against the number of one original Bill of Lading or its duplicate with the original Bill of Lading at the Port of Discharge or Place of Delivery whichever is applicable.			
DECLARED VALUE (Only applicable if Ad Valorem charges apply - see Clause 7.3) XXXXXXXXXXXXXXXXXX		CARRIER'S RECEIPT (No. of Ctns or Pkgs received by Carrier - see Clause 14.1) 5 ctns	
PLACE AND DATE OF ISSUE MSC Damman 17-Mar-2026		SHIPPED ON BOARD DATE 17-Mar-2026	
296		SIGNED on behalf of the Carrier MSC Mediterranean Shipping Company S.A. as Meditteranean Shipping Company (Sole) W.L.L. As Agent  MEDITERRANEAN SHIPPING CO. (W.L.L.) AS AGENTS FOR THE CARRIER A 459742476	

website for large version of the reverse | Ver página Web para términos y condiciones | Смотрите веб-сайт для ознакомления с условиями и положениями | 网站的条款和条件详见网站 | www.msc.com



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.
2-14, chemin Rieu - CH -1208 GENEVA, Switzerland
website: www.msc.com

BILL OF LADING No. MEDUJ4285139
RIDER PAGE
Page 1 of 1

CONTINUATION PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)

Container Numbers, Seal Numbers and Marks	Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider sheets, if applicable)	Gross Cargo Weight	Measurement
MSNU967998 40' HIGH CUBE Seal Number: 1060724 Tare Weight: 3,700 kgs.	1020 BAG(S) PP QR6711K 149	25,942.000 kgs.	
MEDU4415081 40' HIGH CUBE Seal Number: 1060743 Tare Weight: 3,840 kgs.	1020 BAG(S) PP QR6711K 149	25,942.000 kgs.	
FSCU8004383 40' HIGH CUBE Seal Number: 1060662 Tare Weight: 3,830 kgs.	1020 BAG(S) PP QR6711K 149	25,942.000 kgs.	
FFAU4032647 40' HIGH CUBE Seal Number: 1060654 Tare Weight: 3,700 kgs.	1020 BAG(S) PP QR6711K 149	25,942.000 kgs.	
MEDU4979142 40' HIGH CUBE Seal Number: 1060666 Tare Weight: 3,840 kgs.	1020 BAG(S) PP QR6711K 149 127.500 MT PP QR6711K 149 149 = PALLETIZED 60 BAGS (OF 25 KG) TOTAL NO. OF BAGS: 5100 BAGS SABIC DELIVERY NO.808900598 SALES ORDER NO.5504852 FREIGHT PREPAID NET CARGO WEIGHT : 127.500 MT GROSS CARGO WEIGHT : 129.710 MT	25,942.000 kgs.	
Total :		129,710.000 kgs.	

PLACE AND DATE OF ISSUE
MSC Dammam
17-Mar-2026

SHIPPED ON BOARD DATE
17-Mar-2026

SIGNED on behalf of the Carrier MSC Mediterranean Shipping Company S.A.
by Mediterranean Shipping Company (Saudi) W.L.L. As Agent

296

Standard Edition - 01/2017

A 459742473



SARL MSCA MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ALGERIA
Cité Beni Malek, 2ème étage, 21000, SKIKDA
N.I.F.: 000016001303255 RC: 16/00-0013032B00 Art: 21012516801 NIS:
0000160110297357
Tel: 038 76 45 13/15 Fax: 038 76 45 12
Banque: AGB SKIKDA 03200101525220120831 Capital: 3 800 000.00 DA

Facture import n°: [REDACTED]

Date facture: 26/04/2026

Navire: MSC ANZIO II Voyage: ZD614R	Doit:
Escale: 26/04/012 du: 23/04/2026	Code MSC: [REDACTED]
MRN: [REDACTED]	SAP: [REDACTED]
Gros: Qual: Poste:	Libellé: [REDACTED]
N° BL: [REDACTED] CRN: [REDACTED]	Adresse: [REDACTED]
Nbre Conteneur(s): 1 Nbre Collis: [REDACTED]	NIF: [REDACTED]
Poids Brut: [REDACTED] Somme des Tares: [REDACTED]	NIS: [REDACTED]
Port de chargement: SAKAC Lieu de livraison: EPS	RC: [REDACTED]
Taux de change: 1 USD=132,2086 1 EUR=155,3451	

Article	Description Marchandise	Type de calcul	P.U. (DZD)	Qté	Montant (DZD)	Tx TVA
19	PP QR6711K 149					
Rubrique						
Prestation import 40 HC	Par conteneur		40 550.00	5	202 750.00	19%
Péages	Au tonnage		24.08	152	3 660.16	0%
Timbre sur BL	Par BL		1 000.00	1	1 000.00	0%
Total taxes et fret					4 660.16	
Total produits					202 750.00	
Total TVA					38 522.50	
Total TTC					245 932.66	

Listing des conteneurs: FFAU4032647 (40 HC), FSCU8004383 (40 HC), MEDU4415081 (40 HC), MEDU4979142 (40 HC), MSNU9697998 (40 HC)

Arrêtée la présente facture à la somme de DEUX CENT QUARANTE-CINQ MILLE NEUF CENT TRENTE-DEUX DINARS ET SOIXANTE-SIX CENTIMES

Apurement par Virement N° [REDACTED] A banque par Client

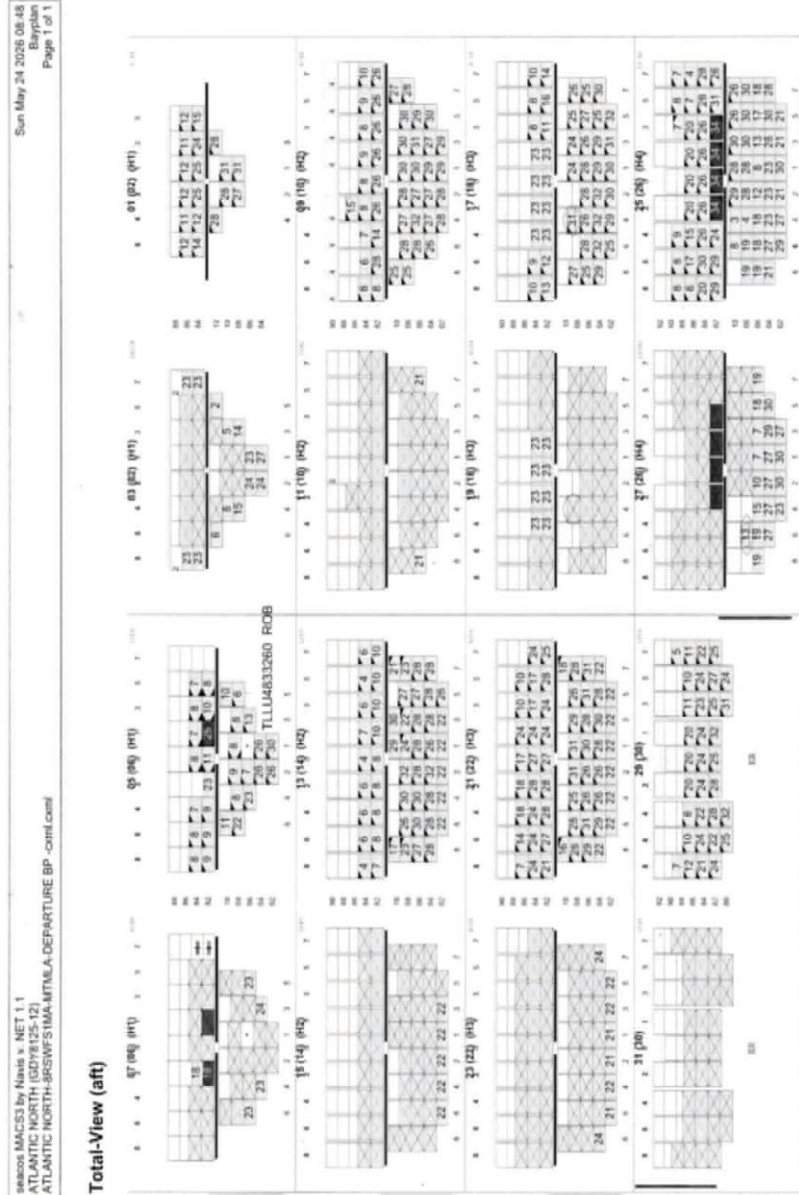
Transitaire: [REDACTED]



SERVICE CLIENT

La contestation des factures émises doit intervenir dans un délai maximum de huit (08) jours calendaires (weekend et fêtes légales inclus) à compter de la date de leur réception

ملحق 3 : مخطط تستيف الحاويات



ملحق 4: محضر فتح الحاويات

TRANSIT

Skikda le

A MONSIEUR L'INSPECTEUR PRINCIPAL DES BRIGADES

OBJET : DEMANDE DEPOTAGE CONTENEUR

Nous avons l'honneur de venir par la présente vous demander de bien vouloir accorder l'autorisation du dépotage pour sortir des véhicules dont vous trouverez tous les détails nécessaires ci-dessous.

Navire : Accosté le : Conteneur N :
MRN : Article :

N° déclaration	Date de déclaration	Destinataire	Marque/modèle	N° CHASSIS	BL N°

Dans l'attente d'une réponse favorable veuillez accepter nos considérations.

Skikda, LE :

L'Inspecteur Principal aux Brigades

Le COMMISSIONNAIRE EN DOUANES

m sc MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. 12-14, chemin Rieu, 1208 GENEVA, Switzerland website: www.msc.com		BILL OF LADING No. MEDUY9036516 ORIGINAL NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L's: 2 Of Three NO. OF RIDER PAGES: 1 One	
SHIPPER: SHREE CITY OIL MAN STAR IMPORT AND EXPORT TRADING CO., LIMITED ADD: RM 401 UNIT 3, JILONG ROAD, JONGKUN 2 DISTRICT, JIANGSU PROVINCE, CHINA		CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (Include Agent's at POD) SAID TO CONTAIN: 1 x 40' HIGH CUBE FCL/FCL - FREE OUT *All expenses resulting from container discharge from ship's hold back up to the returning of empty container to empty depot are for Merchant's account. Such costs and expenses may include but are not limited to: container shifting, rework on vessel, discharging, transferring, plugging and monitoring for water containers, storage and damages, empty container transportation and unloading when returned to empty depot, term deposits, repair of damaged containers, etc. The recipient is fully responsible to return the empty container clean, in good state, without any label and free of any fees to the empty depot designated by the local agent of the Line. (Continued in the Description section)	
CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of ...". S.A.R.L. INTERNATIONAL POWER LOGISTICS 11101TE ESTALEM 3 PERME TARIER BOUCHET BENHADEN TRAMALSEN ALGERIE		The carrier has no liability or responsibility whatsoever for damage to the goods by reason of natural variations in stored temperature during the water period, and/or caused by multiple packing of the goods in cargo in dry containers, and/or where use of the Goods in such form is intended. The carrier is subject to the B/LT Bill of Lading Terms and Conditions found at the back of this document, as well as to the MSC Agency Terms and Conditions available at www.msc.com/conditions which are incorporated by reference. FIRST OF INCORPORATED AGENTS: East Mediterranean Shipping Company Algeria - Skikda Phone: +213 2674473 Fax: +213 2674472	
NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to Carrier or to its Agent for failure to notify - see Clause 20) S.A.R.L. INTERNATIONAL POWER LOGISTICS 11101TE ESTALEM 3 PERME TARIER BOUCHET BENHADEN TRAMALSEN ALGERIE		The carrier is subject to the B/LT Bill of Lading Terms and Conditions found at the back of this document, as well as to the MSC Agency Terms and Conditions available at www.msc.com/conditions which are incorporated by reference. FIRST OF INCORPORATED AGENTS: East Mediterranean Shipping Company Algeria - Skikda Phone: +213 2674473 Fax: +213 2674472	
VESSEL AND VOYAGE NO (see Clause 9 & 10) MSC JEWEL - FD610W		PORT OF LOADING NANSHA, CHINA	
BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF XXXXXXXXXXXXXXXX		PORT OF DISCHARGE SKIKDA, ALGERIA	
PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX		PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	
PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)			
Container Numbers, Seal Numbers and Marks		Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider pages(s), if applicable)	
Second Notify Party: COSCO LTD ROOM 2810, 28TH FLOOR, NORTH TOWER, CONCORDIA PLAZA, NO. 1 SCIENCE MUSEUM ROAD, TIAN SHI EAST KOWLOON, HONG KONG continued from Carrier's Agent Endorsements DRY CARGO DRY CARGO From 1st day until 2nd day: USD 24 / 20' (USD 32 / 20' HAZ) USD 44 / 40' (USD 64 / 40' HAZ) USD 51 / 40' (USD 64 / 40' HAZ) From 2nd day until 3rd day: USD 44 / 20' (USD 56 / 20' HAZ) USD 84 / 40' (USD 116 / 40' HAZ) USD 91 / 40' (USD 116 / 40' HAZ) From 3rd day until 4th day: USD 44 / 20' (USD 56 / 20' HAZ) USD 84 / 40' (USD 116 / 40' HAZ) USD 91 / 40' (USD 116 / 40' HAZ) From 4th day onwards: USD 44 / 20' (USD 56 / 20' HAZ) USD 84 / 40' (USD 116 / 40' HAZ) USD 91 / 40' (USD 116 / 40' HAZ) SPECIAL EQUIPMENT (Open top, Flat rack, Platform, Tank) From 1st day until 2nd day: USD 30 / 20' (USD 40 / 20' HAZ) USD 60 / 40' (USD 80 / 40' HAZ) USD 67 / 40' (USD 80 / 40' HAZ) From 2nd day until 3rd day: USD 30 / 20' (USD 40 / 20' HAZ) USD 60 / 40' (USD 80 / 40' HAZ) USD 67 / 40' (USD 80 / 40' HAZ) From 3rd day onwards: USD 30 / 20' (USD 40 / 20' HAZ) USD 60 / 40' (USD 80 / 40' HAZ) USD 67 / 40' (USD 80 / 40' HAZ) REEFER CONTAINERS From 1st day until 2nd day: USD 80 / 20' (USD 110 / 20' HAZ) USD 110 / 40' (USD 140 / 40' HAZ) USD 117 / 40' (USD 140 / 40' HAZ) From 2nd day until 3rd day: USD 80 / 20' (USD 110 / 20' HAZ) USD 110 / 40' (USD 140 / 40' HAZ) USD 117 / 40' (USD 140 / 40' HAZ) From 3rd day onwards: USD 80 / 20' (USD 110 / 20' HAZ) USD 110 / 40' (USD 140 / 40' HAZ) USD 117 / 40' (USD 140 / 40' HAZ) Please see attached RIDER for Container / Cargo Description(s). 1 x 40' HIGH CUBE Total Items: 4 Total Gross Weight: 4760.000 Kgs. Total Measurement: 44.400 CU. M. Freight Prepaid			
FREIGHT & CHARGES: Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid (see Clause 16)			
FREIGHT & CHARGES BASIS RATE PREPAID COLLECT		RECEIVED BY THE CARRIER in apparent good order and condition (unless otherwise stated) having the date, number and quantity of Containers or other packages or units indicated in the Bill of Lading. Receipt is subject to the Bill of Lading being presented to the Carrier or its Agent at the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING THE MERCHANT EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO ALL THE TERMS AND CONDITIONS, WHATEVER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS BILL AND ON THE REVERSE SIDE OF THIS BILL OF LADING AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE MERCHANT. If this is a negotiable (To Order / at) Bill of Lading, one original Bill of Lading, duly endorsed, must be surrendered by the Merchant to the Carrier or its Agent at the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable, in order to obtain a Delivery Order. If this is a non-negotiable (straight) Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order (upon payment of outstanding Freight and charges) against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with the national law at the Port of Discharge or Place of Delivery whichever is applicable. NO WITHLESS RECEIPT OF the Carrier or its Agent has signed the number of Bills of Lading issued at the top, all of this cover and date, and whenever one original Bill of Lading has been surrendered all other Bills of Lading shall be void. For and on behalf of SHANGHAI SOUTH CHINA CONTAINER LOGISTICS CO., LTD. (Signature) (2) As agents only	
DECLARED VALUE (Only applicable if Ad Valorem charges paid - see Clause 7.3) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX		CARRIER'S RECEIPT (No. of Cites or Pigs read by Carrier - see Clause 14.1) 1 cnt	
PLACE AND DATE OF ISSUE GUANGZHOU 18-Mar-2026		SHIPPED ON BOARD DATE 17-Mar-2026	

قائمة المصادر والمراجع

أولاً : المصادر

I المصادر المكتبية

✓ باللغة العربية:

1_المعاجم:

المعجم الوسيط ، مجمع اللغة العربية بالقاهرة ، مكتبة الشروق الدولية ، القاهرة ، الطبعة الرابعة ، 2004.

2_الصكوك الدولية:

- ❖ الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن (معاهدة بروكسل) لسنة 1924.
- ❖ الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات (Convention for Safe Containers - CSC) لسنة 1972.
- ❖ اتفاقية الحاويات الجمركية (Customs Convention on Containers) لسنة 1972.
- ❖ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) لسنة 1978.
- ❖ اتفاقية إسطنبول بشأن الإدخال المؤقت لسنة 1990.
- ❖ اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً عن طريق البحر (قواعد روتردام) لسنة 2008.

3_القوانين الداخلية:

أ القوانين الجزائرية

أ_1 القوانين العادية و الأوامر

❖ الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم بالقانونين 98-05 و 04-10.

❖ الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 و المتضمن القانون المدني الجزائري .

❖ الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 و المتضمن القانون التجاري الجزائري .

أ_2 المراسيم التنظيمية

❖ المرسوم الرئاسي رقم 98-03 المؤرخ في 12 جانفي 1998 المتضمن المصادقة على اتفاقية إسطنبول لسنة 1990 المتعلقة بالإدخال المؤقت، الجريدة الرسمية رقم 02 لسنة 1998.

❖ المرسوم رقم 78-01 المؤرخ في 21 جانفي 1978 المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الجمركية المتعلقة بصناديق البضائع، الجريدة الرسمية رقم 04 لسنة 1978.

- ❖ المرسوم التنفيذي رقم 20-384 المؤرخ في 31 ديسمبر 2020 المتعلق بتحديد شروط ممارسة نشاطات مساعدتي النقل البحري.
- ب_ القوانين العربية
- ❖ قانون التجارة الأردني رقم 12 لسنة 1966.
- ❖ قانون التجارة البحري الأردني.
- ❖ قانون التجارة البحرية المصري رقم 8.
- ✓ باللغة الأجنبية:

Les convention :

- ❖ Règles de Hambourg

Les texte official :

- ❖ Code des transports français, Article R1411-1.

La jurisprudence :

- ❖ Cour de cassation française, Chambre commerciale, arrêt du 5 mars 2002, n° 99-12.852.
- ❖ Tetersal v. The National Shipping Co. (1884).

II المصادر الميدانية

- ❖ مقابلة مع السيد حركات إلياس، رئيس مصلحة الشحن والتفريغ بالمؤسسة المينائية بسكيكدة (26 أبريل 2026).
- ❖ مقابلة مع السيد معياش عبد النور، ضابط ميناء المؤسسة المينائية بسكيكدة (27 أبريل 2026).
- ❖ مقابلة مع السيدة منى أودينا، مديرة خدمة العملاء بشركة MSC ، حي المذبح ، بني مالك، فيلا A، حصة رقم 1072 ، الطابق الثاني، سكيكدة (19 ماي 2026).
- ✓ باللغة العربية

1_ المؤلفات

- ❖ إبراهيم لمكي، نظام النقل بأوعية الشحن، الطبعة الأولى، دار القبس للصحافة والطباعة والنشر، الكويت، 1975.
- ❖ أحمد أبو الوفا، أحكام القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005.

- ❖ أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
- ❖ أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، دار قنديل للنشر والتوزيع، الأردن.
- ❖ العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، 2002.
- ❖ بيرم محمد جميل، موجز النقل البحري، الطبعة الأولى، الدار العربية للعلوم، لبنان، 2004.
- ❖ حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
- ❖ حسن موسى طالب، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007.
- ❖ خالد عدلي أمير، عقد النقل البحري (قواعد وأحكام)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
- ❖ رمضان أبو السعود، القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003.
- ❖ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، 2004.
- ❖ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون التجاري، الجزء السابع: عقود النقل، دار النهضة العربية، القاهرة، 1964.
- ❖ عبد القادر حسن العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، 1983.
- ❖ عاطف محمد الفقي، عقد النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008.
- ❖ هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1997.
- ❖ محمد عباينة محمود، أحكام عقد النقل: النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015.
- ❖ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح التجارة البحرية، الجزء الأول والثاني، القاهرة، 2005.
- ❖ محمد حسنين، الوجيز في القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004.
- ❖ محمد السيد الفقي، تطور قواعد النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.

ثانيا : المراجع

I المؤلفات

- ❖ محمد الفقي عاطف، النقل البحري للبضائع (في ظل قانون التجارة البحرية لسنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 - قواعد هامبورغ)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008.
 - ❖ محمد فوزي، القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007.
 - ❖ محمد فوزي، النقل البحري للبضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.
 - ❖ محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006.
 - ❖ محمود حسني، النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية طبقاً لمعاهدة بروكسل وتعديلاتها.
 - ❖ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورغ)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- ✓ باللغة الأجنبية

❖ Pamela Sellman, Law of International Trade, Cornwall, 1995.

II المقالات

- ❖ عباس زياد كامل السعدي، "مسؤولية الناقل البحري عن البضائع"، مجلة آفاق العلوم، العراق، المجلد 06، العدد 01، 2021.
- ❖ عبد الكريم بوقادة، جوهر خلخال، "نظام النقل بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الدولي والوطني"، مجلة تحولات، جامعة ورقلة، الجزائر، العدد الأول، 2019.
- ❖ عزائز إلهام، "أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن"، مجلة أكاديمية.
- ❖ إيمان زاير، معزوزة زروال، "النظام القانوني للحاويات وفق قواعد روتردام"، مجلة البحوث في العقود وقانون الأعمال، المجلد 06، العدد 04، 2021.
- ❖ بن جيلالي سميرة، "التسليم القانوني للبضائع نهاية لتنفيذ عقد النقل البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع.
- ❖ خديجة بلحاج، "أثر تطور التنظيم الدولي للحاويات على الميناء"، مجلة حقوق الإنسان والحريات العامة، المجلد 07، العدد 02، 2022.
- ❖ راضية مصداق وآخرون، "واقع النقل بالحاويات في الجزائر ودوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية"، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، العدد 03، 2020.
- ❖ شيروف نهى، "حركية معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني والتقني الدولي والوطني"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، العدد الاقتصادي 36.

- ❖ شيهاب عينونة، "طبيعة نقل البضائع بالحاويات عن طريق البحر"، مقال منشور بموقع مجلة القانون والأعمال، 26 أوت 2015.
- ❖ فاطمة بوجمعة، "الجانب الاقتصادي لتحديد أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الأول، 2014.
- ❖ فاطمة الزهراء زيتوني، "النظام القانوني للنقل البحري بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الوطني"، مجلة النبراس للدراسات القانونية، المجلد 07، العدد 01، جوان 2023.
- ❖ فاطمة مستيري، "عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري"، المجلة القضائية الجزائرية، عدد خاص، 1999.
- ❖ كميلة أعراب، "تسليم البضائع وفقاً لعقد النقل البحري"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، المجلد 10، العدد 01، أفريل 2019.
- ❖ مريم درويش، "الالتزامات المقررة للمرسل إليه في عقد النقل البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع.
- ❖ مريم كريد، "الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقاً للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة الشريعة والاقتصاد، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية بقسنطينة، المجلد 07، العدد 14، 2018.
- ❖ مصطفى كمال طه، "دراسات في مشارطات إيجار السفن"، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الأول، 1958.

III الرسائل والمذكرات

✓ باللغة العربية

1_ رسائل الدكتوراه

مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2021.

2_ مذكرات الماجستير

- ❖ أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978)، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة تيزي وزو، 2009.
- ❖ حليلة بن الوزان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة ماجستير، جامعة منتوري قسنطينة، 2000-2001.

- ❖ رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع: دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري – تيزي وزو، 2013.
- ❖ حياة حوباد، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2010-2011.
- ❖ يوسف بشوش، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه (تُصنف أحياناً ضمن المذكرات المطولة لكنها أقرب لأطروحة دكتوراه)، جامعة مولود معمري – تيزي وزو، 2021.
- ❖ ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر 3، 1999.
- ❖ عائشة إكرام صابري، إدارة وتنظيم تدفق حركة الحاويات: دراسة حالة مؤسسة CMA CGM الجزائر، مذكرة ماستر، المدرسة الوطنية العليا للإدارة، 2022.
- ❖ مسعودي أم النون وقاسمي مراد، دور العمليات اللوجستية في تطوير منظومة النقل البحري للبضائع في الجزائر، مذكرة ماستر، جامعة برج بوعرييج، 2021.
- ❖ عمران قارون، تخفيض تكاليف النقل البحري باستخدام البرمجة الخطية (SNTM-CNAN)، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 1997.

✓ باللغة الأجنبية

Thèse de doctorat¹

❖ ASSONGBÁ, Cossi Hervé, Le transport maritime de marchandises conteneurisées, Thèse de doctorat en droit, Université Lille II, 2014.

ثالثاً: المواقع الإلكترونية

www.e-learning.univ-saida.dz

<https://silkroadship.com/>

<https://www.dhl.com/dz-fr/home>.

<http://www.icontainers.com/>

<http://www.terminal49.com/>

<http://www.foresmart.com/>

<http://www.droitentreprise.com/>

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
/	شكر وتقدير
/	اهداء
5_1	مقدمة
7	الفصل الأول: التأسيس القانوني لعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات
9	المبحث الأول: الإطار المفاهيمي لعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات
9	المطلب الأول: ماهية الحاويات البحرية
10	الفرع الأول: مفهوم الحاويات
13	الفرع الثاني: أنواع الحاويات
16	المطلب الثاني: ماهية عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات
16	الفرع الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات
21	الفرع الثاني: أنماط النقل المرتبطة بعقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات
24	المبحث الثاني: قيام عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات
24	المطلب الأول: تكوين عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات
25	الفرع الأول: أطراف عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات
27	الفرع الثاني: أركان عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات
29	المطلب الثاني: إثبات عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات
29	الفرع الأول: الإثبات بوثيقة الشحن
34	الفرع الثاني: الإثبات بوثائق النقل الأخرى
37	الفصل الثاني: آثار عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات
38	المبحث الأول: التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات
39	المطلب الأول: إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري عن طريق الحاويات
39	الفرع الأول: إلتزامات متعلقة بالبضاعة
42	الفرع الثاني: إلتزام بدفع أجرة النقل (نولون)
45	المطلب الثاني: إلتزامات الناقل في عقد النقل البحري عن طريق الحاويات

46	الفرع الأول: إلتزامات الناقل في ميناء الشحن
49	الفرع الثاني: إلتزامات الناقل أثناء النقل
52	الفرع الثالث: إلتزامات الناقل في ميناء الوصول
54	المطلب الثالث: التزيمات المرسل اليه
54	الفرع الأول: استلام البضاعة
55	الفرع الثاني: إخطار الناقل بالتحفظات
57	الفرع الثالث: إعادة الحاويات الفارغة
58	المبحث الثاني: المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات من حيث الناقل البحري
59	المطلب الأول: المسؤولية عن الاضرار اللاحقة بالبضاعة المحواة
59	الفرع الأول : أساس مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المحواة
62	الفرع الثاني: حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية
63	المطلب الثاني: المسؤولية الناشئة عن الاضرار اللاحقة عن طريق الحاويات
64	الفرع الأول: مسؤولية الناقل عن صلاحية الحاوية للحمولة
64	الفرع الثاني: تأخر اعادة الحاوية
65	الفرع الثالث: هلاك او تلف الحاوية
68_66	خاتمة
69	ملاحق
79	قائمة المصادر والمراجع
86	الفهرس
/	الملخص

الملخص :

يُعد عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات من أهم العقود التي أفرزها التطور الحديث في مجال النقل البحري والتجارة الدولية، لما توفره الحاويات من سرعة وأمان وفعالية في نقل البضائع. تهدف هذه الدراسة إلى بيان التأصيل القانوني لهذا العقد من خلال تحديد مفهومه وطبيعته القانونية، وبيان كيفية تكوينه وإثباته، وكذا دراسة التزامات أطرافه والمسؤولية المترتبة عن الإخلال بها، خاصة مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المحواة أو عن طريق الحاويات. وقد توصلت الدراسة إلى أن عقد النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات يخضع في أساسه للقواعد العامة للعقود ولأحكام القانون البحري، مع احتفاظه بخصوصية فرضتها الطبيعة التقنية للحاويات. كما تبين أن نظام الحاويات أسهم في تطوير النقل البحري وتحقيق قدر أكبر من الكفاءة والأمان، غير أنه أفرز عدة إشكالات قانونية تتعلق بتحديد المسؤولية وإثبات الحقوق والالتزامات. كما أظهرت الدراسة حاجة التشريع الجزائري إلى تطوير أحكامه بما يتلاءم مع خصوصية النقل بالحوايات والنقل متعدد الوسائط.

الكلمات المفتاحية:

عقد النقل البحري للبضائع، الحاويات البحرية، الناقل البحري، المسؤولية البحرية، البضائع المحواة، وثيقة الشحن، النقل متعدد الوسائط، القانون البحري.

Abstract:

The contract of maritime carriage of goods by containers is one of the most important legal mechanisms resulting from modern developments in maritime transport and international trade. Containers have significantly improved the efficiency, speed, and safety of cargo transportation. This study aims to examine the legal framework of this contract by defining its concept and legal nature, analyzing its formation and proof, and highlighting the obligations of its parties as well as the liability arising from its performance, particularly the

liability of the maritime carrier for damage to containerized goods or containers.

The study concludes that this contract is mainly governed by the general rules of contract law and maritime law, while maintaining specific characteristics imposed by the technical nature of containers. It also shows that containerization has enhanced the efficiency and security of maritime transport, although it has generated several legal issues related to liability and proof. Furthermore, the study emphasizes the need to further develop Algerian legislation to better address the particularities of container transport and multimodal transport.

Keywords:

Maritime Carriage of Goods Contract, Maritime Containers, Maritime Carrier, Maritime Liability, Containerized Goods, Bill of Lading, Multimodal Transport, Maritime Law.