

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



## خصوصية عقد النقل البحري بالحاويات

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية  
والمينائية

تحت إشراف:

من تقديم الطالب(ة):

- د/بوالصلصال نور الدين

- زوين لبنى

- بودماغ نسرين

### لجنة المناقشة:

الصفة	الرتبة العلمية	الاسم واللقب
رئيسا	أستاذ مساعد	- د/ بوشرك علي
مشرفا ومقررا	أستاذ محاضر	- د/ بوالصلصال نورالدين
مناقشا	أستاذ مساعد	- أ/ بودينار طارق

دورة جوان 2022

# بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

رَبُّكُمْ الَّذِي يُرْجِي لَكُمْ الْفُلْكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا ﴿٦٦﴾

سُنَّةَ مَنْ قَدْ أَرْسَلْنَا قَبْلَكَ مِنْ رُسُلِنَا وَلَا تَجِدُ لِسُنَّتِنَا تَحْوِيلًا ﴿٧٧﴾

الآية 66 و الآية 77 من سورة الإسراء.

# شكر وتقدير

نشكر الله سبحانه وتعالى الذي ووفقنا في انجاز هذا العمل المتواضع

ووفقنا لما فيه خير

كل الشكر والعرفان إلى من أخذ بيدي ووجهني لإنجاز هذه المذكرة الأستاذ  
"بوالصلال نور الدين" والذي كان بحق بوسطة علم حدد لي طريق النجاح لن تكفي  
كلمات الشكر والامتنان لأجازه بها عن جميل كانه، لكن ستبقى هذه المذكرة  
تذكرني بمجهوداته التي بذلها ليخرج هذا العمل إلى نور.

فألفه شكر وجزاك الله خيرا على ما قدمته لإنجاز هذه المذكرة

وشكر موصول لأعضاء اللجنة «بوشرك علي» "بودينار طارق" الذين يقلون كفاءة  
وجتهاد وحرسه على تصفح مذكرتي وتوجيه تعليمات،

كما نتقدم بالشكر والامتنان إلى أساتذة قسم الحقوق "فيلالي منصف" "الديسية  
فوزي" "مروان رزاق" "لحوالة أمال" الذين أشرفوا على مسارنا الدراسي

كما نخص بالذكر مدير شركة النقل البحري للبحر الأبيض المتوسط

وبالخصوص "منى"

وإلى كل من ساعدنا

# إهداء

إن قلبي شكراً فشكري لن يوفيقكم حقكم..... حقاً سعيتم فكان السعي مشكوراً.... و إن جفّ حبري عن التعبير يكتبكم قلباً به صفاء الحبّ تعبيراً.....

قدوتي إلى الجسر الذي عبّرت منه إلى النجاح و التفوق..... إلى خيوط الأمل التي نسجت منها بوردة التحدي لأصل اليوم إلى هذا المقام..... التي أخذتني من ضيق اليأس و الفشل إلى رحبت النجاح..... إلى الشمعة التي كانت تخرق لتضيء طريقتي.... يا من منحتني القوة و العزيمة لمواصلة الدرب..... أهديكي ثمرة نجاحي من الشجرة التي نراستها..... أود التكلّم عن الحب في ففراغ و نصوص لكن أختصره في كلمة "عمتي" "أذا أنتظر فرصة واحدة لأقدم لكي الروح و القلب و العين هدية رخيصة لكل ما قدمته لي..

إلى اللذين قال الله تعالى، فهما:

"وَإِخْوَصُّ لِمَا جَنَّاحَ الظَّلِّ مِنَ الرَّحْمَةِ وَقُلْ رَبِّ ارْحَمْنِي كَمَا رَحَّبَنِي صَغِيرًا"

جنتي إلى من بسمتها خايتي...وما تحب أقدامها جنتي..... إلى أمي الحبيبة التي أتعلم منها كل يوم أن السعادة تكمن في العطاء لا في الأخذ..... ربي ما يحرمني من نور وجهك..إلى من ساندتني في الحياة.....يكفي أن تعرفني يا نور العين و جنتي أن حياتي كلها فذاك..... يا معلمتي و صديقتي الأولى...و كل شيء في حياتي أدام الله لنا إبتسامتك التي تملأ الأرض نوراً وهي هذه اللحظة التي إنتظرتها لسنوات...ها أنا أقف الآن أمامك أرثدي عباءة التخرج التي صممتها بيدك.....أهديكي تخرجي يا قدوتي في الحياة .

سدي إلى ذلك النبع الصافي.....إلى شجرتي التي لا تذبل.....إلى الظل الذي أوي إليه في كل حين.....تاج راسي أنت يا أبي...أبي في كل خير أراه أرى وجهك...وفي كل نجاح وصلت إليه أعلم أنا رضاك سببها.....إلى من كان دعائه سر نجاحي..... إلى من علمني أن الدنيا كفاح و سلاحها العلم و المعرفة.....اللهم عن كل قطرة عرق نزلت من أبي سعيأ لرفقنا أسعدته بتقواك .

"وَقَصَى رَجُلٌ أَلَّا تَعْبُدُوا إِلَّا إِيَّاهُ وَبِالْوَالِدِينَ إِحْسَانًا" إبتنكم تنتظر فرصة واحدة لتقدم لكما الروح و القلب و العين هدية رخيصة لكل ما قدمته لي..

إلى روح جدي "بوالقرفور السعيد" "بودماغ علي" ربي ارحم و أخفر لأرواح تراها و لا تراها خمما القبر فشتقنا لها وهي عندك اللهم نور قبرهم.....إلى جدتي "ماما شريفة" "جدودة" ربي ما يحرمني من صوتهم و دعائهم لي..... إلى نصفي الثاني و توأم روحي..... بشري..... شكراً لما قدمته لي يا من تحمل قطعة من قلبي.....أحبك.....إلى إخوتي.....علو.....إسلام.....لؤي.....ربي بعدد نجوم السماء إحفظ لي إخواتي.....إلى عماتي..ناني...زبيدة..نجود...إسمهان.....السعادة هي وجودكم جانبي ودعمكم لي شكراً لما أنا عليه.

.....إلى عمو الهادي.....كنت لي يد عون و سند لإكمال هذي المذكرة شكراً....إلى عمو ياسين..طاطا آسيا...ريطال....إلى كل صديقاتي الرائعين و أخص بالذكر...هالة...إيمان...سمية...سارة.. أنتم من تشعلون في العمر شموع الأمل..... إلى رفيقة الدرب في هذا المشوار الدارسي.....لبني زوين.....إلى صديقتي...عماد.....حافظ.....يرزق الله كل شخص إنسان على هيئة مواساة فشكراً لما قدمته لي...إلى خالي ياسين..

..... إلى من نسامه القلب وتذكرهم

نسرين بودماغ

# إهداء

قال الله تعالى

﴿.....ولئن شكرتم لأزيدنكم.....﴾

ربي اشرح لي صدري ويسر لي أمري واحلل عقدة من لساني يفقهوا قولي

أهدي ثمرة جهدي إلى من قال عنهما جل جلاله «.....وقضى ربك ألا تعبدوا إلا إياه وبالوالدين إحسانا.....» إلى  
أطهر قلوبين في حياتي ...

إلى من وضع المولى سبحانه وتعالى الجنة تحدياً قديماً، ووقرها في كتابه العزيز إلى من دعمتني وأرشدتني  
منذ خطواتي الأولى.. إلى من ساندتني بطاقتها ودعائها وسهرت الليالي تنير دربي... إلى من تعبت وأراحتني  
..إلى التي بجانها ارتويت و بدفنها احتميت، وبنورها اهتديت وبعصرها اقتديت، ولحقتها ماوفيت إلى أغلى ما  
أملك في الوجود..إلى "أمي الحبيبة" أطل الله في عمرها.

إلى من علمني أن الدنيا كفاح وثبات سلاحها العلم والمعرفة، إلى سندي وقوتي.. إلى درعي الذي به احتميت  
وفي الحياة به اقتديت إلى من احترقت شموعه ليضيء لنا درب النجاح، إلى أعظم وأعز رجل في الكون إلى  
"أبي الحبيب" أطل الله في عمره.

إلى سندي وعضدي في الحياة، إلى من يرعوني في قوتي وفي ضعفي..إلى من لا يعرفه الخوف طريقه إلى  
بوجودهم، إلى أعزائي إخوتي

"هشام" و "طارق" و "خالد"

إلى من قاسموني حلو الحياة ومرها إلى فرحة قلبي، أمي الثانية أختي الكبيرة "دنيا" وزوجها العزيز "طارق"

أدام الله محشرتهما.. ولديهما أحياناً قلبي وروحي "إياد ويوسف"

إلى أختي المدللة نور بيتنا وحبيبة قلبي "منال"

إلى من دعمتني وحماني سرا، إلى من أحبني ووثق بي، إلى سندي في الحياة زوجي العزيز "نور الدين" أدام

الله محشرتنا

إلى من أعطى حياتي معنى وجلب النور لها، إلى أغلى كنز كتبه الله لي، إلى نور عيني ولمسة روعي..إلى

وجداني ابني الحبيب "أحمد جواد"

إلى كل عائلة "زوين" خاصة عمي عزيز وزوجته وأبناؤه الأعمام

إلى كل عائلة "طنفور" أخوالي وخالتي

وأخص بالذكر شريكة عملي المميزة "نسرين"

إلى أفضل وأصدق صديقات وزميلات عمل لن يكرهن الزمن

إلى كل من ذكره القلب ونسأه القلم

زوين لبنى

مقدمة

## مقدمة

يعتبر النقل القطاع الأساسي للنمو الاقتصادي، فهو أهم نشاط إنساني يدعم الاقتصاد المحلي والدولي، وخاصة النقل البحري الذي يحتل مركز الصدارة بين طرق النقل المختلفة ذلك لما يتميز به من سهولة وقلة في التكاليف مقارنة بغيره من طرق النقل الجوي والبري، فهو بمثابة سوق مرتبط بالتجارة الدولية العالمية، حيث أن الاقتصاد الدولي يمر عبر النقل البحري، هذا ما يجعلنا نعتبره العمود الفقري للتجارة الدولية، وكذا أحد أهم المحركات الرئيسية للعلامة بحيث تتم نقل 90% من الحجم الإجمالي للبضائع عن طريق البحر والتداول.

تظهر عملية النقل البحري للبضائع في شكل تصرف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع، وهو عقد يتعهد بموجبه الناقل بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر، ويتعهد فيه الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجرة الحمولة، ويتضمن عقد النقل البحري للبضائع في تنفيذه عدة أنواع ووسائل من أهمها عقد النقل البحري بواسطة الحاويات وهو موضوع دراستنا الحالية.

نظرا للأهمية البالغة والدور المهم الذي يلعبه هذا النوع من العقود البحرية في تطوير التنمية والتجارة الدولية، وبالخصوص النقل البحري، والذي عرف تطورا ملحوظا وعميقا خاصة مع ظهور ثورة الحاويات، بحيث يعد عقد النقل البحري بالحاويات أكثر وسائل النقل أمانا واقتصادا وأقلها تكلفة، وهو الأمر المنشود من قبل الناقلين والشاحنين على حد سواء إذ يكمن الهدف من استخدام هذا النوع من العقود في ضمان انتقال البضائع من الأصل إلى الوجهة بأمن و سلام، وفي أحسن الظروف محافظة عليها وتجنباً لحدوث أي نزاع في حال مسها أي ضرر أو خسارة.

فبعد نجاح الحاوية كأداة حمولة نمطية لاحتواء البضاعة وتغليفها كان لها عدة آثار على جميع الجوانب والأصعدة، فمست ثورة الحاويات مختلف الجوانب الفنية والتقنية وساهمت في قلب اقتصاديات النقل البحري، فبدأ التحول نحو بناء حاملات الحاويات العملاقة، وتوسيع الموانئ وتجهيزها من خلال تشييد أرصفة ومحطات متخصصة، وتجهيزها بمختلف المعدات والروافع.

ونظرا للإيجابيات التي حققها استخدام الحاويات والتي تمثلت على وجه الخصوص في توفير الحجم والوزن والمال والوقت، وتسهيل إبرام عقود النقل من الباب إلى الباب، اتجه اهتمام الناقلين والشاحنين وكل المهتمين بقطاع النقل البحري للبضائع نحو هذا النمط الجديد في نقل البضائع ما ساهم في انتشاره عبر موانئ العالم، فأصبح النقل بالحواويات سوقا حيوية ذات استثمارات ضخمة، وظهرت شركات متخصصة في تأجير الحاويات، وتخصصت أخرى في تصنيعها وتصليحها.

وعليه، فقد أثار هذا المجال اهتمامنا كونه أصبح مجالا حيويا وواعدا لأي دارس في مجال النشاطات البحرية والمينائية، ولما يثيره من تساؤلات تتطلب البحث والتدقيق في مختلف جزئياته، فضلا عن توافق موضوع هذه الدراسة مع ميولنا الشخصي.

ومن البديهي أن تصاحب الثورة التي أحدثتها الحاويات في مجال النقل البحري حركة تشريعية تضبط مختلف المسائل المستجدة التي تطرح على المستوى العملي والتي ينفرد بها النقل البحري للبضائع بالحواويات، وهو ما انعكس على العقود المرتبطة بهذا النوع من النقل البحري لدرجة أن أصبحت لها ذاتية خاصة تميزها عن غيرها من العقود المألوفة في ظل القواعد العامة، لذلك فقد نتجت عن هذه الحركة عديد الأحكام الخاصة بمثل هذه العقود مما يدفعنا لحل إشكالية هذه الدراسة في الإجابة عن التساؤل المتمثل في : **ما هو الإطار القانوني الخاص بعقد النقل البحري للبضائع بالحواويات؟**

ولما كانت هذه الدراسة تتطلب الدقة كغيرها من الدراسات المرتبطة بالعقود كونها تجمع بين القواعد القانونية الداخلية والاتفاقية، فإنه ينبغي علينا عدم الاكتفاء بتناول الأحكام القانونية الجزائرية، بل يجب التطرق إلى موقف بعض التشريعات المقارنة، وكذا التعرض كلما تطلب الأمر للآراء الفقهية بشأن أية مسألة تدخل في نطاق دراستنا.

ولذلك، فإن المنهج المتبع في هذا البحث سوف يتنوع بين المنهج الوصفي والتحليلي وبين المنهج المقارن في الوقت نفسه، حيث سنقيم عروضاً ومقارنات بين التشريع الجزائري. وبعض التشريعات الوطنية، فضلا عن بعض المقارنات مع أحكام الاتفاقيات الدولية، مع التطرق للموقف الفقهي من أية مسألة مثارة نرى ضرورة الرجوع إليه.

ولحل الإشكالية التي يطرحها هذا البحث، فقد رأينا تقسيم موضوع هذه الدراسة إلى فصلين رئيسيين:

الفصل الأول نتطرق فيه إلى انعكاسات التحوية على عقد النقل البحري حيث نخصص المبحث الأول منه إلى دراسة دور الحاوية في انفراد عقد النقل البحري بالحاويات بأحكام خاصة، ثم نتعرض بالدراسة في المبحث الثاني إلى انعكاسات استخدام الحاوية على سند الشحن.

أما الفصل الثاني، فنخصصه لمعالجة المسؤولية المترتبة عن عقد النقل البحري بالحاويات، عن طريق التعرض في المبحث الأول منه إلى دور الحاوية في ضبط الطبيعة القانونية للمسؤولية، ثم التعرض في مبحث ثانٍ إلى تقادم دعوى المسؤولية.

وأخيراً، ننهي موضوع دراستنا بخاتمة، نبين فيها ما نتوصل إليه من نتائج من خلال البحث في موضوع خصوصية عقد النقل البحري للبضائع بواسطة الحاويات، وما نرى تقديمه من نتائج وتوصيات.

# الفصل الأول

التحوية وانعكاساتها على عقد

النقل البحري

## الفصل الأول

## التحوية وانعكاساتها على عقد النقل البحري

عقد النقل البحري بواسطة الحاويات لا يختلف في جوهره عن عقود النقل الأخرى إلا فيما يتعلق بوسيلة تنفيذ العقد، بحيث تنشأ له بمجرد استخدام هذه الوسيلة جوانب خاصة تميزه عن غيره من عقود النقل البحري، هذه الجوانب الخاصة تظهر عند إبرام هذا العقد، ومن حيث الأطراف المتدخلة وكذا من حيث الآثار المترتبة عن تنفيذه، وحتى من حيث المسؤولية والتعويض.

فتكمن أول خصوصية في هذا العقد البحري في وسيلة النقل وهي موضوع العقد الأساسي والمتمثلة في الحاوية، بحيث سنحاول من خلال هذا الفصل تقديم ماهية هذه الوسيلة من خلال توضيح مفهومها من عدة جوانب مادية، قانونية وغيرها، أنواع الحاويات، الأطراف المتدخلة التي يتوجب تواجدها قبل وخلال وبعد عملية النقل ودور كل طرف متدخل فيها، كما سنعرض كيفية ترقيمها وطرق تداولها مع طرح الشروط التي يستلزم توافرها عند تصميم سفن الحاويات.

نظرا لما حققه عقد النقل البحري بالحاويات من أهمية بالغة في غالب الجوانب الإدارية والتجارية والتخلص الساعي الزمني الموفر يتبين لنا أن لاستخدام الحاوية آثار قانونية واقتصادية وتجارية ظهرت أهميتها بعد نجاح الحاوية كأداة حمولة نمطية لاحتواء البضاعة وتغليفها، وكذا القدر العال من السلامة والأمان التي توفرانه كوسيلة نقل وكذا مساهمتها في خلق صناعات ونشاطات أخرى، إلا أنه لإنجاح عملية النقل بالحاوية لابد من توافر مقومات أساسية سواء من حيث الموانئ أو المحطات، وكذا من حيث المستندات.

ومن هذا المنطلق سيكون عرض فصلنا الأول في مبحثين اثنين على هذا المنوال: المبحث الأول: سنتناول فيه دور الحاوية في انفراد عقد النقل البحري بالحاويات بأحكام خاصة.

المبحث الثاني: سنتناول فيه انعكاسات استخدام الحاوية على النقل البحري.

## المبحث الأول

### دور الحاوية في انفراد عقد النقل البحري بالحاويات بأحكام خاصة

يتميز عقد النقل البحري بالحاويات عن غيره من العقود البحرية بقوة وملائمة الحاوية باعتبارها أداة للنقل المتكرر والسالم للبضائع، والتي ساهمت بشكل كبير في التطور الحاصل في مختلف المجالات الصناعية والاقتصادية والتجارية والقانونية والإدارية وغيرها، وذلك من خلال ما ترتب عن استعمالها من ظهور العديد من النشاطات المستحدثة تطلب إعادة تأهيل الأيدي العاملة، فضلا عن ظهور شركات بيع وتأجير الحاويات، وتسهيل التداول التجاري نتيجة تسريع عمليات الشحن والتفريغ<sup>1</sup> والمناولة خارج السفن، فضلا عن السهولة الحاصلة في عمليات الرص والتستيف داخل السفن. كما ساهم استعمال الحاوية في تطوير أشكال سندات الشحن والتطورات التجارية الدولية<sup>2</sup> لاسيما ما تعلق منها بالتبادل الإلكتروني. لذلك ارتأينا تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين أساسيين:

المطلب الأول سنتعرض فيه إلى الحاوية كوعاء مستحدث

المطلب الثاني سنتعرض فيه إلى متطلبات الحاوية كوعاء مستحدث

### المطلب الأول: الحاوية كوعاء مستحدث

لقد تباينت المفاهيم حول الوصف الصحيح والشامل والمتكامل للدور الذي تلعبه الحاويات في النقل البحري للبضائع، إذ بالرغم من شيوع هذا اللفظ دوليا في مجال النقل، إلا أنه كان يستعمل للدلالة على معاني مختلفة، فهناك من اعتبر الحاوية مجرد إشكال زائف معتبرا أنها أقل أهمية من باقي وسائل النقل الأخرى، في حين نظر إليها البعض من منظور آخر يتضمن أبعاد تقنية حقيقية، وهو الأمر الذي تؤكد تدريجيا مع تزامن العولمة الاقتصادية حيث أن فكرة النقل بواسطة الحاوية لا تعد فكرة جديدة، وإنما جاءت تزامنا مع تسارع التجارة البحرية وتطورها بحيث أن الازدهار الذي عرفته عمليات النقل البحري أثار مجموعة من المشاكل كالتكاليف الباهظة لتعليق البضائع، وكذا الوقت الطويل الذي تستغرقه مختلف عمليات الشحن والتفريغ والمناولة والرص والتستيف، وكذا المحافظة على سلامة البضائع

<sup>1</sup> - إبراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن، دار عالم الكتب، الكويت، ط 1991، ص ص 31-30.

<sup>2</sup> - أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط 2004، ص 31.

طيلة الرحلات البحرية، في هذا الإطار ظهرت فكرة تحوية البضاعة من خلال وضعها داخل علب كبيرة مستطيلة الشكل سميت بالحاويات، ومن هذا المنطلق قمنا بتقسيم المطالب إلى فرعين:

الفرع الأول خصصناه لعرض مفهوم الحاوية

الفرع الثاني خصصناه لعرض الآثار المادية المترتبة عن استعمال الحاوية

**الفرع الأول: ماهية الحاوية** من خلال الفرع سنتطرق للعديد من المفاهيم الممنوحة للحاوية سواء من الناحية المادية، القانونية، وحتى مفهوم الفقه والقضاء للحاوية هذا أولاً، كما سنتطرق لأنواع الحاويات ثانياً.

### أولاً: مفهوم الحاوية

لقد اختلفت التعاريف الممنوحة للحاويات وذلك باختلاف الزوايا المنظور منها للحاوية بحد ذاتها.

### 1) المفهوم المادي للحاويات

الحاوية أداة نقل ذات طابع دائم، صلبة بما يكفي ليتسنى استعمالها مرارا وتكرارا تكون مصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع خلال واحدة أو أكثر من وسائط النقل دون الحاجة إلى تحريك ما بداخلها من بضائع، كما يتناسب تصميمها مع معدات المناولة وبشكل يسهل عمليات التعبئة والتفريغ، ومنه فنظام النقل بالحاويات هو نظام لنقل البضائع باستخدام حاويات الشحن، وهي حاويات قياسية مصنوعة من حديد بمواصفات قياسية يتم نقلها وتخزينها بكفاءة عبر مسافات طويلة<sup>1</sup>، وهناك من عرف الحاوية على أنها وعاء أو صندوق متنوع السعة أو الشكل يتم تصنيعه خصيصا بهدف تجميع البضائع بداخله بغرض نقلها من مكان إلى آخر<sup>2</sup> سواء كانت سائبة أو مغلقة، ونجد أن هناك من اعتبر الحاوية عبارة عن وعاء شحن يتم تجميع البضائع بداخله<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>- مصداق راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، واقع النقل بالحاويات في الجزائر ودوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، جامعة الجزائر، المجلد 13، العدد 03، ط 2020، ص 873.

<sup>2</sup>- محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، جامعة الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، ط 2007، ص 10.

<sup>3</sup>- عبد الكريم بوقادة، جوهر خلخال جامعة تلمسان الجزائر، نظام النقل بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الدولي والوطني، مجلة تحولات، جامعة ورقلة الجزائر، العدد الأول، ط 2019، ص 390.

وعرفها البعض بأنها صندوق قوي له أبعاد محددة عالميا من قبل هيئة المقاييس الدولية تصنع من الصلب لها إطار من الصلب المتين من أعلى وأسفل يربط بينهما قوائم متينة<sup>1</sup>.  
ومن الناحية القانونية فقد ثار خلاف حول التكييف القانوني للحاوية البحرية ما إذا كانت الحاوية من ملحقات السفن أو من ملحقات البضائع التي بداخل السفن ما ترتب عنه تباين في الأحكام في ضوء قلة النصوص القانونية المتعلقة بالنقل بالحاويات على العموم وعدم وجود تعريف قانوني محدد للحاوية على وجه الخصوص<sup>2</sup>.  
فاعتبرها التنظيم الدولي أداة نقل غير أنه لا يمكن اعتبارها وسيلة نقل بذاتها لافتقادها لوسائل الدفع والتسيير الذاتي، وفقها وقضاء رجحت الحاوية على أنها وسيلة للتغليف ذات طبيعة خاصة<sup>3</sup>.

أما المعاهدات الدولية قد أوردت عدة تعاريف للحاوية، فقد عرفت اتفاقية سلامة الحاويات لسنة 1972 بأنها: "وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وعلى السفن مصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل دون الحاجة إلى إعادة تحميلها وحتى يتم رصها ومناولتها بشكل أسرع بحيث تكون المساحة المحصورة بالأركان السفلية الخارجية 14 مترا مربعا على الأقل أي 150 قدما على الأقل أو 07 أمتار مربعة على الأقل 75 أي 75 قدما مربعا"<sup>4</sup>.  
وهنا وجب علينا الإشارة إلى أن الجزائر من الدول قد صادقت على هذه الاتفاقية، بموجب المرسوم رقم 78/01 المؤرخ في 1978/01/21.

أما اتفاقية اسطنبول لسنة 1990 في مادتها 01 فالفقرة "ج" من الملحق الثالث عرفت على أنها وحدة من معدات النقل "سيارة رفع صهاريج متحرك أو أي هيكل مماثل آخر ويشترط أن يكون مقفلا سواء كلياً أو جزئياً ليشكل مقصورة جاهزة لاحتواء البضائع. وتجدر الإشارة هنا إلى أن الجزائر لم تصادق بعد عن هذه الاتفاقية.

<sup>1</sup> - محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، منشأة الناشر الإسكندرية، ط 2004، ص 120.

<sup>2</sup> - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 15.

<sup>3</sup> - هذا ما ذهب إليه القضاء الفرنسي في عدة مناسبات منها حكم محكمة Aix en Provence، لسنة 1979، مجلة تحولات المرجع السابق، ص 391.

<sup>4</sup> - عبد الكريم بوقادة، جوهر خلخال، المرجع السابق، ص 390.

**(2) تعريف الفقه للحاويات**

عرفها البعض على أنها أي شيء يصلح للتعبئة أي وضع أشياء بداخله، إلا أنه وبهذا التعريف تعتبر أي علبه قابلة لوضع الأشياء بداخلها حاوية<sup>1</sup>. كما لم يتعدى تعريف البعض لها على أنها مجرد صندوق ليس إلا، يتميز بقابلية التكرار في الاستخدام وتوفير الحماية، وفي كونه كبير ونمطي يسهل انتقاله بين كافة أشكال النقل.

في حين اعتبره البعض من فقهاء العرب بأن الحاوية إناء أو وعاء يجمع ما يودع فيه من محتويات لنقلها<sup>2</sup> ويستعمل باستمرار لذا تصنع من مواد صلبة لحماية ما بداخلها وبأشكال متعددة وفق مواصفات فنية لتسهيل عمليات الشحن والتفريغ وسلامة النقل، ويلاحظ أن هذا التعريف قد وفق بالجمع بين الاصطلاح اللغوي للحاوية والمواصفات الفنية لها كونها أداة نقل، وطابع الاستمرارية الذي تتميز به ومرونة أشكالها وفق المواصفات الفنية المقررة فهو بذلك أعطى صورة واضحة عن حاوية الشحن<sup>3</sup>.

**(3) تعريف القضاء للحاويات**

ما يلاحظ أن القضاء لم يولي أي اهتمام لإعطاء تعريف للحاوية بقدر ما اهتم بالجوانب القانونية والعملية للنقل بالحاويات كأداة نقل حديثة. فقد قام الاجتهاد القضائي الأمريكي وعلى رأسهم رئيس المحكمة العليا الفيدرالية بالحكم في قضية صادرة عنها سنة 1971 أن الحاوية بالنظر إلى الوظيفة التي تؤديها تعتبر جزء من السفينة، ويمكن اعتبارها عنبر السفينة المتحرك وبشاطره الرأي قاضي آخر في قضية صادرة سنة 1977 رئيس المحكمة العليا الفيدرالية بأن الحاوية هي الوجه الحديث لعنبر السفينة<sup>4</sup>. كما اعتبرت محكمة النقض المصرية الحاوية باعتبارها وعاء تجمع فيه البضائع والطرود غافلة ما أحدثته الحاويات من تطور ممسوس سواء كوسيلة نقل حديثة تتمتع بإمكانية

<sup>1</sup>- أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 16.

<sup>2</sup>- عبد القادر حسين العطير، رسالة دكتوراه، بعنوان الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، ص 18.

<sup>3</sup>- أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 17.

<sup>4</sup>- عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 23.

استيعاب مختلف البضائع<sup>1</sup> أو كوسيلة ضمان لسلامة البضائع المحتواة أفضل من أي وسيلة أخرى.

ومن حاصل ما قدمنا من تعاريف سابقة وكما ذكرنا سابقا فإن الحاوية أداة نقل بضائع بمختلف أنواعها صممت بمواصفات فنية معينة لتلاءم عملية النقل في جميع مراحلها وعبر وسائط النقل المختلفة<sup>2</sup>.

### ثانياً: أنواع الحاوية

تستخدم الحاويات بشكل عام لتشمل جميع أنواع البضائع تقريباً وتغطي عمليات نقلها من المنبع إلى المصب، والحوايات هي العنصر الأساسي في النظام الذي يسمى باسمها والحاوية تستعمل لتعبئة وحماية ونقل الطرود والبضائع بصفة عامة، وتتخذ أشكال ونماذج في حاوية الشحن تشترك كلها في شكل إطار مستطيل وغلاف خارجي مصنوع من مواد مختلفة باختلاف الغرض الذي تستعمل فيه هذه الحاوية، ويوجد كعنصر ثاني في نظام الحاويات وهو السفينة الحاوية وهي عبارة عن مستودع كبير مقسم إلى خلايا بواسطة فواصل حديدية رأسية تم تصميم خلاياها لتحميل البضائع في صناديق نمطية تسمى الحاويات ذات أبعاد موحدة.

فهناك عدة معايير لتصنيف الحاويات وتحديد نوعها، فتصنف أبعادها وأوزانها كما وضعتها المنظمة الدولية للمواصفات القياسية من خلال السفينة (104) في توصيتها رقم 668 لعام 1976 أو حسب المواد المصنوعة منها أو الطبيعة الخاصة للمواد التي تنقل فيها<sup>3</sup>.

### (1) أنواع الحاويات حسب مواد صنعها

فالمواد التي تصنع منها الحاوية تتنوع حسب تنوع البضاعة المنقولة في البحر، وهي تتكون بصفة أساسية من ألمنيوم، الفولاذ، الخشب، البلاستيك<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - أسامة عبد العزيز، مرجع السابق، ص 18.

<sup>2</sup> - أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 19.

<sup>3</sup> - عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 43.

<sup>4</sup> - عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 45.

**أ- حاويات ألمنيوم:** هي حاوية مصنوعة من مادة ألمنيوم أغلب قاطراتها وزواياها من الفولاذ أما جدرانها وسطحها يصنع من ألمنيوم، وهي تتميز أنها قادرة على مقاومة الحرارة مما يمكنها من ملائمة صنع الحاويات المبردة.

**ب- حاويات الفولاذ:** وهي مصنوعة من الفولاذ من الشكل العادي وتتميز بقوة بنائها وصلابتها، مما يجعلها تتحمل ثقل البضاعة المشحونة داخلها، وقد يصل طول التستيف إلى ست حاويات مرتبة رغم انخفاض المادة المصنوعة منها<sup>1</sup>.

**ج- حاويات مصنوعة من الخشب والبلاستيك:** تستخدم حاوية البلاستيك من مادة الفولاذ أما جدرانها وسطوحها وأبوابها تصنع من خشب مغطى بالبلاستيك المقوى بالألياف الزجاجية وتتقل فيها البضائع القابلة.

## 2) أنواع الحاويات حسب الصيغة الخاصة لموادها

وهي تصنف حسب نوع البضاعة التي تنقل فيها إلى الأنواع التالية:

**أ- حاويات البضائع العامة:** وهي حاويات غير مصنوعة لنقل نوع معين من البضاعة هذا نوع بدوره يناسب أغلب البضائع العامة وفقا لأساسيات الحاوية وطرق الوصول لها.

**- حاويات ذات استعمال عام:** وهي حاوية مغلقة تماما، سقفها وجوانبها صلبة، أحد جوانبها على الأقل فيه باب وخصص لنقل أنواع مختلفة من البضائع أي البضائع الجافة أو السائلة متى كانت معبأة في علب معدنية أو بلاستيكية.

**- حاويات ذات سقف مفتوح:** وتسمى بحاوية ذات السقف الناعم وهي تشبه حاوية الاستعمال العام باستثناء وجود سقف متحرك وقابل للنقل مصنوع من القماش أو البلاستيك، ويمكن تثبيته بالنواحي الأربعة للسقف ويستخدم لنقل البضائع الثقيلة جدا أو ذات الحجم الكبير، كما تستخدم لشحن البضائع التي لا يمكن رفعها إلا بالمرافع العلوية<sup>2</sup>.

**- حاوية مسطحة:** وهي دون أساسيات عليا، ولكن لها نفس طول وعرض الحاويات العادية ومجهزة بزوايا بهدف التمكين من مناولتها وأحيانا بعجلات تسمح لها بالتدحرج أثناء عمليات الشحن والتفريغ والرص على أرصفة الموانئ.

<sup>1</sup>-الشيخ صالح خالد، النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر، مذكرة لنيل الماجستير في العقود والمسؤولية، كلية الحقوق جامعة الجزائر يوسف بن خدة، سنة 2012/2013، ص 20.

<sup>2</sup>- عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 49.

-**حاويات مواد الصب الجافة:** وهي تسمى بالحاوية الحجمية أو حاوية الشحن الصب<sup>1</sup> بشكل صهريج محاط بهيكل معدني طبقا للقياسات العالمية، وهو أكثر نوع معروف أبعاده ثمانية أقدام عرضا وثمانية أقدام وستة بوصات ارتفاعا وعشرون قدما طولا وينقل فيها المواد التي لا تكون على شكل حبوب.

-**حاويات السوائل الصب والغازات:** وهي حاوية الصهريج جاءت من البراميل الخشبية وتستعمل في نقل الزيوت والحوامض ونقل الغاز المضغوط والغاز المسيل، وتكون على شكل خزانات معدنية محكمة، وهي حاوية تستعمل لنقل البضائع الخطرة بشكل خاص، وهذا ما جعل الكثير من الدول تعمل على التفكير أن يضعوا تقنين خاص ما يسمى بـ (IMCO) المنظمة البحرية الاستشارية للحكومات.

ب- **حاويات البضائع الخاصة:** وهي حاويات ذات تصميم خاص تنتوع أشكالها حسب نوع البضائع، وهي:

-**حاويات ذات مواصفات حرارية:** التي جوانبها وأرضيتها معزولين من الحرارة لتخفيض تبادل الحرارة بين داخل وخارج الحاوية.

-**حاويات حرارية مسخنة:** يوجد فيها جهاز منتج للحرارة<sup>2</sup>.

### 3- أنواع سفن الحاويات

في منتصف الخمسينات بدأ نظام ما يسمى سفن الحاوية في العمل على الخطوط الساحلية للولايات المتحدة، بعدها تطور بين أمريكا وأوروبا والعالم بواسطة شبكة خطوط بحرية ربطت البلدان الصناعية، ومن هذه المرحلة أخذت بعض الخطوط في تحويل سفنها العادية إلى سفن للحاويات، سفن ذات البناء المكون من مجموعة من الخلايا، وهي سفن من ثلاثة أنواع<sup>3</sup>:

أ) **السفينة الحاوية الكاملة:** تتكون هذه السفينة من العنبر المتخصص في استقبال الحاويات، حيث تتدرج الحاويات إلى أسفل لتملأ حيز الخلية، وترتب الحاوية واحدة فوق

<sup>1</sup> - الشيخ صالح خالد، مذكرة ماجستير، مرجع سابق ص 23.

<sup>2</sup> - عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 50.

<sup>3</sup> - الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص 27.

أخرى، وما يلاحظ في هذا النوع من السفن أن حمولة السطح تخلق مشاكل خاصة بالتوازن والأمان لذلك توضع أنظمة لتحزيم الحاويات المرتبة على السطح<sup>1</sup>.

(ب) **السفينة الحاوية جزئياً:** وهي التي تستخدم لتتويج حمولة الحاوية وغيرها، وعنابرها خاصة بالحمولة العادية وتستعمل لنقل البضائع العامة وبضائع الدرجة كالسيارات، ونوع ثاني من سفن الحاوية جزئياً يعرف بالمرونة في مواجهة الطلبات الخاصة لنقل البضائع على اختلاف نوعها وهي تخدم الموانئ المتوسطة والصغيرة.

(ج) **السفينة الحاوية المتحولة:** وهي سفن شحن عادية حولت لتلائم نقل الحاويات ومعروفة في الملاحة بين الدول الصناعية والدول النامية، حيث تنقل الحمولة المكونة من الحاويات والحمولة العادية في اتجاه، والحاويات والحمولة الصب في الاتجاه الآخر.

### الفرع الثاني: الآثار المادية المترتبة عن استعمال الحاويات

لا يمكن لعملية النقل البحري بالحاويات أن تتم على أكمل وجه دون وجود أطراف رئيسية تتولى تنفيذ العقد دون حدوث مشكلة، كما لا يمكن أن يكون للنظام مزايا وفوائد دون معوقات.

### أولاً: تعدد المتدخلين

#### 1) حلقة المتدخلين قبل تكفل الناقل بالبضائع

(أ) **المالك:** قد يكون المالك صاحب وكالة خاصة لتأجير الحاويات لأنه له صفة الناقل أو المجهز، وبالتالي فهو مسؤول عن جميع أعماله وأعمال وكلائه سواء كانت برا أو بحراً، وتتحصر مهمة مالك الحاويات في تصرف شاحن الحاويات واستعمالها في عملية النقل البحري الدولي.

(ب) **الشاحن:** وهو ما يسمى بمالك البضاعة الذي يتوجب عليه وضع البضائع تحت تصرف الناقل بغرض إيصالها للمشتري، وعلى الشاحن بيان في وثيقة الشحن التي تمثل سند إثبات استلام الناقل للبضائع المدونة بالوثيقة بغرض توصيلها عن طريق البحر، وهو سند بحيازة البضائع واستلامها، وعلى الشاحن الحرص على ضرورة أن تتضمن وثيقة الشحن عبارة مشحونة مع اسم الحاوية وبيان تاريخ تحميلها<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 26.

<sup>2</sup> - مجدوب نوال، مسؤولية المتدخلين في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، ص 84.

(ج) **منظم النقل أو وكيل النقل:** يتكفل هذا الأخير باسمه وتحت ضمانه ومسؤوليته بجميع العمليات المتعلقة بالتجارة الخارجية سواء تعلق الأمر بالناقل أو التأمين أو التخزين أو التوزيع أو جمركة البضائع لحساب المرسل أو المرسل إليه بالاستعانة لصلاحيات المفوضة له من طرف الشاحن، وعلى هذا الأساس فإن تدخله قد يكون قبل وخلال وبعد عملية النقل البحري.

كما يصطلح عليه بمجمع، المؤجر مع إمكانية أن يكون له دور مزدوج يجمع بين صفة مالك الحاويات ومنظم النقل، عن طريق عرض خدمات النقل على الشاحن من جمركة للبضائع برسوم منخفضة وتحت مسؤوليته.

(د) **البنك:** لقد احتل النظام البنكي منذ فترات طويلة أهمية بالغة في مختلف المنظومات الاقتصادية، ومع التحولات العميقة التي يشهدها المحيط المالي من جهة والتطورات الهامة التي تطرأ على الاقتصاديات الوطنية من جهة، فهي تستخدم مختلف الأساليب والمناهج وجمع الأموال اللازمة من أجل القيام بعمليات التمويل الضرورية للاقتصاد في ظل القوانين والتنظيمات السائدة والمعمول بها.

ومنه يمكن القول أن المؤسسات البنكية الوحيدة المؤهلة والمخول لها صلاحية التدخل في الأداء المالي نظرا لأهميته في التنظيم النقدي والمالي للأسواق في المعاملات التجارية، ومنه فهي ممر ضروري في مجال التجارة الخارجية ومتدخل أساسي في مجال الاستيراد والتصدير، وذلك عن طريق عملية التوطين للعمليات التجارية.

يعتبر البنك مرجع أساسي لعملية التوطين والمتمثلة في إجراء إداري يتمثل في تسجيل ومنح مساعدة قانونية لجميع عمليات الاستيراد والتصدير، هذا وفقا لملف التوطين والذي يحتوي على طلب فتح التوطين مصادق عليه، فاتورة شكلية، الالتزام بالتنفيذ وملخص عن العملية، وهو إجراء إلزامي لكل عملية تصدير واستيراد للسلع والبضائع<sup>1</sup>.

وللتوطين البنكي مجموعة من خصائص:

- يدل التوطين أن البنوك مسؤولة في نظر تعلم المبادلات عن التصفية والتسوية لملفات التوطين، فهي مطالبة بالتأكد من الشروط النظامية المرتبطة بالعمليات المتعلقة بالاستيراد والتصدير.

<sup>1</sup> - بولقناطر سهام، رسم التوطين البنكي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، جامعة الجزائر، 2018، ص ص 463، 467.

- على هذا الأساس كل بنك معتمد مطالب بفتح ملف التوطين لكل عملية بغرض التأكد من المتابعة المادية والمالية.
- يجب توفر 03 أنواع من الوثائق في ملف التوطين: الوثائق التجارية (الفاتورة، وصل الطلبية، العقد التجاري)، الوثائق الجمركية والوثائق المالية.
- يجب على البنك أن يكون حاملاً لموافقة وتصريح من البنك المركزي حتى يقوم بعملية التوطين، وينقسم التوطين إلى قسمين: توطين الواردات وتوطين الصادرات. وهو الأمر بالنسبة لكافة العمليات والمبادلات المتعلقة بالنقل البحري بالحاويات حيث تجدر الإشارة إلى أن إجراء التبادل البنكي أصبح إجبارياً مؤخراً بعد أن كان اختياري وهو ما يتضح لنا في التعليمات المبينة في الملحق رقم<sup>1</sup>.

## (2) حلقة المتدخلين خلال عملية النقل البحري بواسطة الحاويات

تشمل هذه الحلقة كل من الناقل وريان السفينة:

**(أ) الناقل:** وهو الشخص المكلف بإيصال البضاعة إلى المرسل إليه في المكان أو الميناء المتفق عليه، فهو المسؤول عن البضاعة المنقولة عبر الحاوية المدة التي يستغرقها النقل البحري، إذ أن مسؤوليته لا تتوقف بفترة النقل فقط بل تمتد حتى وصولها إلى المرسل إليه، أي أن مهمته تبدأ بمجرد أخذ البضاعة على عاتقه وتنتهي بتسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني<sup>2</sup>.

**(ب) ريان السفينة:** هو الذي يتولى قيادة السفينة، ويعين من ضمن الأشخاص المؤهلين قانوناً، وتتمركز مهامه في تمثيل المجهز خارج الأماكن التي تقع في دائرة مؤسسته الرئيسية وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة.

كما يقع على عاتقه هذا الأخير حماية مصالح ذوي الحق في الحمولة والتصرف في هذا الميدان وهذا طبق لتعليمات المجهز، كما يقوم بتمثيله أمام القضاء سواء كان مدعي أو مدعى عليه فيما عدا الحالات التي يعين فيها المجهز ممثلاً آخر عنه. وعلى هذا الأساس فالريان مسؤولاً على كل ما تم تحميله على متن السفينة من حاويات مع ما تحتويه هذه الأخيرة من بضائع وإيصالها إلى المرسل إليه على أحسن وجه.

<sup>1</sup>- أنظر إلى الملحق رقم 01، تعليمات عن المعاملات البنكية، ص 96.

<sup>2</sup>- مجدوب نوال، المرجع السابق، ص 86.

**3) حلقة المتدخلين بعد عملية النقل البحري عن طريق الحاويات**

تتضمن هذه الحلقة كل من وكيل السفينة وكذا الوكيل المعتمد لدى الجمارك فضلا عن مؤسسة الميناء وكذا المرسل إليه.

(أ) **وكيل السفينة:** تتمثل مهمة وكيل السفينة في القيام بجميع العمليات المتعلقة باستلام وتسليم البضائع التي تم نقلها عن طريق الحاوية باسم الريان، وكذا تنظيم العلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية، بما في ذلك إبرام عقود المعالجة والإرشاد، وكذا إسعاف السفينة عند رسوها الميناء وهي محملة بالحوايات، مع تمويل الريان بالمال لدفع الحقوق والمصاريف وغيرها من التكاليف الواجبة الأداء على السفينة بمناسبة توقفها في الميناء وله كذلك القيام بكل المهام المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة، كما يعد وكيل السفينة ممثلا قانونيا لكل من الريان والمجهز ويبقى مسؤولا عن كل الأخطاء التي يرتكبها في إطار أداء مهامه، ويمكن تلخيص مهام وكيل السفينة في التكفل بالجانب التقني المرتبط بالحاوية قبل الرحلة وبجانبيها التجاري أثناء الرحلة، وبالجانب المالي بعدها<sup>1</sup>.

(ب) **الوكيل المعتمد لدى الجمارك أو العابر:** يعد الوكيل المعتمد وسيط بين المرسل أي الشاحن وكذا الناقل أو ممثله وهو المكلف بالقيام بإجراءات الجمركة ومنح الحاويات إلى الناقل في حالة التصدير مع تكلفه بها مقابل كفالة تدفع في حالة الاستيراد مع إمكانية أن يمنح الوكيل المعتمد استشارات أو توجيهات لزبونه حول الأنماط الأكثر نجاعة للتصدير أو الاستيراد من حيث التكاليف، وكذا الآجال وضمانات ذلك<sup>2</sup>.

(ت) **مؤسسة الميناء:** لا تعتبر مؤسسة الميناء كقاعدة متدخل في حلقة النقل البحري إلا أنه وبالنظر إلى الصلاحيات، وكذا الخدمات التي أصبحت تقدمها لباقي المتدخلين في حلقة النقل البحري، فقد أصبحت تضطلع بدور لا يستهان به في الحلقة، وتتجسد مهامها الرئيسية في ضمان خدمات عمومية لصالح الاقتصاد الوطني، وما

<sup>1</sup> - شيخي محمد أمين، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 04، ص-ص 97،98.

<sup>2</sup> - مفتاح العيد، مسؤولية الوكيل المعتمد لدى الجمارك في القانون الجزائري، مجلة الحقيقة، جامعة أدرار، الجزائر ص 118،119.

زاد في أهمية هذه المؤسسة هو اضطلاعها بمهام تدخل ضمن صلاحيات السلطة العامة والتي تتمثل في:

- وظيفة الأمن والشرطة.

- تسيير الميناء.

- الاستغلال والتنسيق.

ناهيك عن تقديمها لخدمات تجارية كالعبور والشحن والتخزين والإيداع بما في ذلك تفريغ الحاويات.

(ث) المرسل إليه: يعد المرسل إليه آخر متدخل في حركة النقل البحري فهو صاحب

البضاعة محل الاستيراد وهو الذي يعمل على دفع أجر الوكيل المعتمد لدى

الجمارك مع تحمله مصاريف النقل والشحن والتفريغ.

### ثانياً: مزايا وعوائق الحاويات

بالرغم من الإيجابيات المترتبة عن استعمال الحاويات على نقل البضائع بصفة عامة وعلى النقل البحري بصفة خاصة، وذلك بالنظر لما تحققه من الاقتصاد في الحجم والتكلفة المرتبطة بحركة السلع والخدمات<sup>1</sup>، وكذا السرعة في النقل، وما أحدثته من تطور في مفاهيم النقل تجلى أساساً في النقل المتعدد الوسائط أو ما يعرف بالنقل من الباب إلى الباب، إلا أنها كغيرها من وسائل النقل تواجه صعوبات عدة تجعل استخدامها عسيراً نوعاً ما، بعضها يرجع لعدم الاعتناء الكافي بكافة جوانب هذا النوع من النقل، وبعضها الآخر يرجع لما يتطلبه النقل بالحاويات من استثمارات ضخمة لا تستطيع بعض الدول تحملها.

لذلك، سنحاول التطرق في هذه النقطة إلى مزايا الحاوية المفسرة لإقبال الشاحنين على استخدامها، ثم نتطرق بعدها إلى المعوقات التي تواجه استخدامها.

### 1) مزايا الحاوية

يمكن عرض أهم مزايا الحاوية في الآتي بيانه أدناه:

(أ) **تقليل مرات المناولة:** لقد نتج عن استخدام الحاويات في نقل البضائع إلى

الاقتصاد والسرعة في مناولة البضائع المعبأة داخل الحاويات في الموانئ<sup>2</sup> فتقليل

<sup>1</sup>- أيمن النحرابي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2009، ص 12.

<sup>2</sup>- محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 132.

الفترة الزمنية اللازمة للمناولة يؤدي حتما إلى زيادة طاقة حمولة السفينة في كل وحدة زمنية، ما يؤدي بالضرورة إلى زيادة حجم البضاعة، وبالتالي زيادة إنتاج المعدات التي تتولى مناولتها في كل وحدة زمنية<sup>1</sup>. بحيث بدلا من مناولة الحاويات بشكل منفصل ومجزأ يتم مناولتها بشكل موحد في وحدة واحدة، وبالتالي تحقيق السرعة في تداول الحاويات في الموانئ مما يتيح الزيادة في سرعة دورة السفن وتقليل مدة بقاءها في الميناء. وقد أثبتت الدراسات الاقتصادية أن النقل متعدد الوسائط بالحاويات يختصر المسافة اللازمة لإتمام عملية النقل بنسبة 15% مقارنة مع القيام بنقل نفس الحاويات على مراحل منفصلة هذا من خلال ما اختزل من وقت أثناء عملية التفريغ وإعادة الشحن للحاويات في الموانئ عدا عن الوقت الموفر في إعادة استصدار وثائق الشحن في كل مرحلة من المراحل<sup>2</sup>.

(ب) **زيادة درجة الأمان والسلامة للبضائع:** لقد ترتب عن استعمال الحاويات في النقل إلى الزيادة في درجة الأمان والسلامة للبضائع، وذلك من خلال الحماية الزائدة التي يوفرها النقل بالحاويات من شتى أنواع الأخطار سواء الطبيعية منها كالظروف الجوية أو غير الطبيعية كالكسر والسرقة<sup>3</sup>. كما أن تجميع البضاعة داخل الحاوية يقلل من مخاطر تلفها وهلاكها وأيضا من إمكانية ضياعها بالنظر إلى هيكلها المصنوع من المواد الصلبة وإحكام إقفالها.

(ت) **تقليل تكاليف التعبئة والتغليف للبضائع داخل الحاويات:** من المعروف عن نظام النقل بالحاويات أنه يوفر للشاحن الجهد والمال في عملية تغليف البضائع باعتبار الحاوية أمثل وسيلة للتغليف، وبالتالي توفير معتبر من حيث نفقات التغليف، كما يترتب على استعمال الحاوية التقليل من مرات المناولة الذي يعمل بالضرورة إلى تخفيض تكلفة العمالة، وبالتالي تكلفة النقل الكلية.

(ث) **المزايا المتعددة لخدمة من الباب إلى الباب أو لما يعرف بالنقل متعدد الوسائط:** لا يمكن أن يغيب عنا مدى إسهام النقل بالحاويات في النقل متعدد الوسائط وهو النقل باستخدام أكثر من وسيلة نقل واحدة، وبالنظر إلى المصاريف الضخمة التي

<sup>1</sup> - أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 29.

<sup>2</sup> - مصداق راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، المرجع السابق، ص 847.

<sup>3</sup> - محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 132.

يتكبد هذا النوع من النقل بسبب تكرار عمليات شحن البضائع وحرصها وتفريغها فإن استعمال الحاويات فيه قد حقق انخفاضا ملحوظا في المصاريف وكذا في سرعة الإنجاز<sup>1</sup> والحفظ أثناء عمليات الشحن والتفريغ من وسيلة نقل إلى أخرى سواء عبر البر أو البحر أو حتى جوا أو كل منهم. وهذا يظهر الارتباط الوطيد بين كل من النظامين نظام النقل بالحاويات ونظام النقل من الباب إلى الباب حيث بالإضافة إلى ما ساهمت الحاويات في تقليصه من مصاريف وإجراءات يقوم بها الشاحن في النقل العادي فقد احتلت الحاوية حيز الزاوية في منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط وسلسلة لوجستيات التجارة الدولية<sup>2</sup>.

## (2) عوائق استخدام الحاوية

بالرغم من المميزات العديدة التي يتمتع بها نظام النقل بالحاويات إلا أن لهذه الأخيرة عوائق تصعب من عمليات استعمالها، وهي عوائق لا تتعلق بالحاوية ذاتها باعتبارها وسيلة نقل، بل أنها تعود لعوائق خارجية، نذكر منها ما يلي:

### (أ) ضالة الأيدي العاملة المدربة والمتخصصة: لا تعتبر ضالة اليد العاملة عائقا

بقدر اعتباره دعامة يتعين الوقوف على تجنيدها وتدريبها لإنجاح مختلف العمليات على مستوى الميناء بحيث يتطلب نجاح نظام النقل بالحاويات توفر اليد العاملة المدربة على استقبال سفن الحاويات المتخصصة العملاقة بكل ما فيها من روافع، ومعدات متطورة، وأنواع من الحاويات، والتي تتولى تهيئة الظروف الملائمة لشحن أو تفريغ أو رص البضاعة بما يتلاءم مع نوعها وطبيعتها لهذا وجب على الموانئ المعدة لاستقبال سفن الحاويات أن تكون على درجات تخصص من حيث العمالة البشرية التي تتمكن من التعامل مع أنواع هذه السفن بأنواعها ومع ما تحمله من بضائع على غرار السفن العادية<sup>3</sup>.

### (ب) ضخامة التكاليف: بالنظر لكل ما يتطلبه استعمال الحاويات من معايير دولية

ومواصفات فنية وقياسية ملائمة، فنجاحه يحتاج موانئ ضخمة وسفنا متخصصة عملاقة، والتي بدورها تحتاج إلى ثروات هائلة لا تستطيع مجابتهها إلا الدول الغنية،

<sup>1</sup>- أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 30.

<sup>2</sup>- مصداق راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، المرجع السابق، ص 847.

<sup>3</sup>- أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 33.

فمن غير المعقول أن تستطيع الدول النامية تكبد مصاريف مثل هذه السفن المتخصصة، والتي غالباً ما تكون باهظة الثمن وتحتاج إلى استثمار رؤوس أموال ضخمة.

(ت) **عدم توفر الموانئ المجهزة:** حيث أن سفن الحاويات المتخصصة العملاقة ذات الغاطس الكبير تتطلب في حد ذاتها موانئ عملاقة في غاطسها وسعة أرصفتها واتساع ساحاتها لاستيعاب الكم الضخم من الحاويات سواء المفرغة أو الفارغة التي هي في الأصل بانتظار الشحن على السفن سواء بالنسبة لميناء الشحن أو ميناء التفريغ. عدا عن ذلك فإن سفن الحاويات والتي غالباً ما تحتوي على معدات دقيقة عالية التقنية تتطلب إنشاء محطات حاويات ضخمة في موانئ مجهزة بالمعدات والروافع العملاقة المناسبة لها وكذلك إلى مساحات كبيرة يمكن تستيف الحاويات فيها وكذا إلى أرصفة ذات أعماق كبيرة<sup>1</sup>.

(ث) **تعقيد الإجراءات الإدارية والجمركية:** تعد الإجراءات الإدارية والجمركية من الأمور التي تعرقل استخدام النقل بالحاويات وذلك لما قد تتسبب فيه من أضرار بالبضائع المتواجدة في الحاويات. كون أن الكثير من الدول تلزم الكثير من الإجراءات في كل ميناء من إعادة فتح الحاوية وكشف محتوياتها ومعاينتها في كل مرحلة من النقل لاسيما إجبار ذي الشأن على الخضوع لجملة من الإجراءات وتحمل الكثير من الضرائب والرسوم، وما قد ينتج عنها من بعثرة للبضائع المحتواة، مع زيادة في إمكانية التعرض للسرقة والضياع أو حتى التلف نتيجة التماطل والمكوث طويلاً في الميناء والذي قد يستغرق أياماً أو حتى أسابيع. فمن الجيد لو أنه تم توحيد الإجراءات وتبسيطها عن طريق استعمال موحد للمستندات، ما يعطي ضمانات على غرار ربح الوقت وكذا اتخاذ ما يلزم من الإجراءات الأمنية تفادياً لجرائم التهريب والتي تعد من أكثر الجرائم المنتشرة في العالم. كما أن استعمال الحاويات يتطلب ضرورة العمل المتناوب والمتواصل لإدارة الجمارك على مدار الساعة حتى لا يكون هناك تأخير بالنسبة للقوافل العابرة في نقاط العبور تجنباً لبقائها منتظرة في حال ما وصلت بعد ساعات عمل إدارة الجمارك<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>-محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص133.

<sup>2</sup>- أسامة عبد العزيز، المرجع نفسه، ص32.

(ج)

**المطلب الثاني: متطلبات الحاوية كوعاء مستحدث**

لا تقتصر الشروط التي يجب توافرها في الحاوية على تلك التي يجب توافرها عند تصميمها بأن تكون متينة لتتحمل الاستعمال المتكرر، والأحمال الكبيرة مثل المهيئات والبضائع الثقيلة، بل يجب أن تتواجد بها أربطة داخلية لاستخدامها في تثبيت البضاعة وذلك حتى لا تضغط على الباب أو الأجناب في حالة ترنح الباخرة يمينا أو يسارا في البحر المفتوح. كما يجب أن تكون الحاوية مسبوكة الزوايا والقوائم لتتحمل وضع الحاويات على بعضها، وتسهيل رفعها وتداولها دون أية مشاكل فنية، حيث أنه من المفترض كذلك عند إعداد خطط تخزين وتستيف الحاويات داخل الساحات أن يتم وضع الحاويات الثقيلة على الأرضيات ثم توضع فوقها الحاويات ذات الحمولات الأقل ثم الأقل، وهكذا حسب عدد الحاويات الواجب القيام بعملية رصها<sup>1</sup>.

**الفرع الأول: ترقيم الحاوية وطرق تداولها**

كما يجب أن تكون الحاوية مصممة بطريقة تتناسب ونوعية البضائع التي تشحن بداخلها ف شحن البضائع التي تحتاج للتبريد فقط تختلف عن تلك التي تحتاج للتجميد مثل وهذا هو السبب في تنوع أنواع الحاويات ومن هذا المنطلق ولتنوع أصناف الحاوية وجب تمييزها عن بعضها البعض، ولعل أهم طريقة لذلك هو ترقيم الحاويات، والذي سنتناوله بالدراسة في النقطة الأولى من هذا الفرع، في حين نخصص النقطة الثانية منه لدراسة تداول الحاوية.

**أولاً: ترقيم الحاويات:** للحاويات نظام ترقيم دولي موحد<sup>2</sup> وضع بغرض إمكان الرجوع والتحقق عند الضرورة للتعرف على اسم مالكيها والرقم المسجلة به عالمياً، وذلك من خلال:

**(1) رقم التحقق:** وهو الرقم السابع حيث:

- يرمز لمالك السفينة بأول ثلاثة أحرف من اليسار.
- يرمز لجميع أنواع الحاويات بالحرف الرابع من اليسار.
- يرمز للرقم الدولي المسلسل والمسجلة به الحاوية من ستة أرقام (وهي أرقام لا تتكرر سواء داخل الخط الملاحي الواحد أو داخل خطوط أخرى مما يسهل التعرف على رقم الحاوية في أي مكان في العالم).

<sup>1</sup> - محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 120.

<sup>2</sup> - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 40.

• يوضع رقم التحقق كرقم سابع والذي يضيف الصبغة القانونية على ملكيتها لمالك بعينه، وهو رقم تضعه الهيئة المتخصصة بالتحقق والترقيم "ISO"<sup>1</sup>

(2) رقم السيل (Seal No): وهو رقم مسجل بالطباعة البارزة على قطعة من البلاستيك أو المعدن يوضع على الحاوية بعد تعبئتها وإغلاقها بمعرفة مصلحة الجمارك المختصة في ميناء الشحن ويعد كخاتم لا يفض إلا في ميناء التفريغ (Discharging port) وتحت إشراف مصلحة الجمارك المختصة وصاحب الشأن وكذلك وكيل الخط الملاحي والشرطة من خلال ما يسمى بمحضر فتح الحاوية.

ورقم السيل له الأهمية مكان حيث لا بد من إثباته بوثيقة الشحن، ويقوم الوكيل الملاحي الذي يصدر إذن التسليم بإثباته على الإذن<sup>2</sup> حيث من الضروري وقبل فتح الحاوية أن تتم مضاهاة (Matching) رقم السيل الموجود على الحاوية بالرقم المثبت على إذن التسليم (Delivery order)، ومما يؤكد أهمية رقم السيل هو أنه في حالة وجود عجز (Shortage) في محتويات الحاوية بعد فتحها بالمقارنة بما هو مثبت بإذن التسليم والذي هو في الأساس من قائمة البضائع وسند الشحن، أو بما هو مثبت بقائمة المحتويات (List Packing)، فإن وجود هذا الاختلاف في محتويات الحاوية يحتم على العميل المستلم ومدد البداية أن يحتفظ بالسيل إلى جانب محضر فتح الحاوية عند البدء في إجراءات مقاضاة الشاحنين أو الخط الملاحي الذي يمثلهم، و لمصلحة الجمارك المختصة في ميناء الشحن وبعد إتمام مراجعة الحاوية أثناء تعبئتها أن يضع السيل الخاص بها أيضا إلى جانب السيل الخاص بالخط الملاحي، وهو من المعدن أو البلاستيك.

(3) رقم مقياس ونوع الحاوية (SIZE/ TYPE No): وهو رقم مكون من أربعة أرقام يدرج بقائمة الحاويات بعد رقم الحاوية ورقم السيل يعبر الرقم الأول من اليسار عن مقياس الحاوية سواء كانت 20 أو 40 قدم.

#### جدول رقم 01: مقياس الحاوية

البيان	الرقم
أي أن الحاوية مقياس 20 قدم	2000
أي أن الحاوية مقياس 40 قدم	4000

<sup>1</sup> ISO هي الحروف الأولى ل: INTERNATIONAL STANDARD ORGANISATION

<sup>2</sup> محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، صص 121-122.

- يعبر الرقم الثاني من اليسار عن عرض وارتفاع الحاوية.
- ويعبر الرقم الثالث والرابع عن نوع الحاوية<sup>1</sup>.

جدول رقم 02: نوع الحاوية<sup>2</sup>

النوع	البيان	الرقم
	يوضح أن الحاوية عادية (20) قدم بضائع خطرة	2010
Dry VAN	يوضح أن الحاوية عادية مقاس (40) قدم	4020
REEFER	يوضح أن الحاوية ثلاجة مقاس (20) قدم	2030
OPENTOP	يوضح أن مفتوحة السقف (20) قدم	2050
TANK	يوضح أن الحاوية خزان مقاس (40) قدم	2070
FLAT RAK	يوضح أن الحاوية مسطحة مقاس (20) قدم	2060

4) رقم درجة الخطورة (IMCO CODE NO): هو رقم يتكون من رقمين أو إحدى عشر رقما في بعض الأحيان ويقل عن هذا العدد في أحيان أخرى. يعبر فيه الرقم الثاني والثالث من اليسار عن درجة الخطورة والجدول التي تتدرج تحته تلك المواد الخطرة كالتالي:

أ- 112.112.U6045 / 156.156U6045 / 172.172U6045 يعبر عن درجات الخطورة هي على التوالي 1.2/ 5.6/7.2 ويندرج تحت الجدول الأول الخاص بالمواد الخطرة كالمفتجرات والذخائر والمواد شديدة الانفجار (EXPLOSIVES).

<sup>1</sup> - محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص ص 121-122.

<sup>2</sup> - محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 122.

ب- 122.122U6210 يوضح أن درجة الخطورة هي 2.2 و يندرج تحت الجدول الثاني الذي يشمل الغازات سواء المضغوطة أو المسيلة كغاز الفريون.

ج- 134.134U5206/164.164U5206/185.185U612 يعبر عن أن درجة الخطورة هي على التوالي 3.4/6.4/8.5 ويندرج تحت الجدول الثالث الذي يشمل الكيماويات.

د- و الرقم 14.U2 /19.U25 يعبر عن أن درجة الخطورة فيه 4.2 / 9.2 و يندرج تحت الجدول الرابع الذي يشمل الكبريت و منتجات الكاوتشوك. تجدر الإشارة إلى أن المنظمة الدولية التي تختص بتحديد وتصنيف درجات الخطورة هي المنظمة الاستشارية البحرية الدولية فيما بين الحكومات<sup>1</sup> "IMCO".

### ثانياً: طرق تداول الحاويات

تتميز محطات الحاويات بضرورة توفرها على رافعة ذات جسر على الرصيف وتتراوح طاقة رفعها بين 35-40 طن لشحن وتفريغ الحاويات من السفينة إلى الرصيف والعكس، وتلك الرافعة تكلفتها عالية، قد تصل إلى ما لا يقل عن ثلاثة أو أربعة ملايين من الدولارات وهي مصممة لكي ترفع خمسون حاوية في دورتها في الساعة إلا أن التشغيل الفعلي والواقع العملي أوضح أن الرافعة الجسرية تقوم برفع عشرين حاوية في الساعة أي حوالي 100 طن إنتاجية في الساعة. أما في محطات الحاويات الصغيرة فيستخدم فيها نوع آخر من الروافع والتي تكون أقل تكلفة.

كما يمكن اللجوء إلى إتباع عدة أساليب لتحسين تداول الحاويات منها أسلوب التخطيط المسبق للتشغيل المتمثل في تفريغ الخلية الأولى تماماً ثم أثناء تفريغ الخلية الثانية يمكن شحن الخلية الأولى الفارغة، وهذا ما يتطلب قدرة عالية على التحكم في حركة الحاويات داخل المحطة حتى لا يضيع جزء من دورة الرافعة في ضبط الحاوية على الخلية ووضع الحاوية فيها.

ومن طرق تداول الحاويات:

<sup>1</sup> - محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص ص 123-124.

**1- طريقة المقطورات (القاعدة):** بحيث يتم من خلالها إنزال الحاوية من السفينة على القاعدة ثم سحب المقطورة المحملة بالحاوية إلى ساحة التخزين لحين سحبها من المحطة إلى خارجها وتتميز هذه الطريقة ب:

- سهولة دخول وخروج الحاويات إلى ومن الساحة.
- التكلفة منخفضة نسبياً.
- قلة عدد مرات تداول الحاويات وبالتالي قلة من احتمال تلفها.
- عدم تطلبه النفقات صيانة كبيرة.

غير أن هذه الطريقة وبالرغم مما تحققة من مزايا إلا أنها تحتاج في الواقع إلى مساحة أرض كبيرة تخصص لانتظار المقطورات المحملة انتظاراً لإنهاء الإجراءات، أو الفارغة انتظاراً لدورها.

**2- طريقة التفاج (ماتسون):** وفيها يتم تفريغ الحاويات من السفينة إلى الرصيف ثم يقوم التفاج بنقلها إلى مكان التخزين وتستخدم الشوكة الرافعة ذات التشغيل الأمامي أو الجانبي في هذه الطريقة وإنتاجية هذه الطريقة 30000 حاوية في السنة، ومن مميزات هذه الطريقة :

- سهولة دخول وخروج الحاويات من وإلى ساحة التستيف.
- ارتفاع تكلفة الصيانة<sup>1</sup>.
- احتياجها إلى مساحة كبيرة للتستيف، ويتمكن التفاج من التستيف بارتفاع ثلاث حاويات كما يحتاج إلى مساحة صغيرة للمرور بين صفوف الحاويات.

أما عن عيوب هذه الطريقة فقد يترتب عليها إبطاء عمليات التشغيل، كما قد يترتب على انخفاض مستوى كفاءة القائمين على تشغيل التفاج تعرضه للتقلبات علاوة على إصابة الرافعة الجسرية والحاويات، فضلاً عن ظهور بعض الصعوبة في تداول الحاويات على وسائل النقل، وبصفة خاصة السكك الحديدية.

**3- طريقة الرافعة الناقلة:** في هذه الطريقة لا تحتاج إلى نقل الحاويات إلى منطقة التستيف وإنما الرافعة هي التي تستخدم في نقل الحاويات إلى وسائل النقل البرية أو السكك الحديدية

<sup>1</sup> - محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 128.

بشكل مباشر، وهي بدورها من تقوم بنقل الحاويات إلى منطقة الرصيف في حالة خلو الرصيف.

ونجد هذه الطريقة تتناسب بشكل أفضل للمحطات الصغيرة المتعاملة مع التجارة الساحلية أو الخطوط القصيرة بحيث تكون رافعة الرصيف في حالة عمل ونشاط ذهاب وإياب بطول وعمق مساحة أو منطقة التستيف<sup>1</sup>.

ومن بين مميزات هذه الطريقة انخفاض عدد المعدات المطلوبة، وكذا عدم استغراق دورة الرافعة لوقت زمني طويل، كما تتميز بحرية الحركة في كل من منطقتي التشغيل والتخزين، غير أنها تحتاج إلى مساحة كبيرة لتستيف الحاويات.

**4- طريقة الرافعة القنطرية:** تكون إنتاجية الحاوية بهذه الطريقة عالية بحيث قد تصل إلى 50000 حاوية سنويا، وبها يتم نقل الحاوية من الرصيف إلى ساحة التخزين بواسطة مقطورة أو عن طريق النفاج على أن تقوم الرافعة القنطرية بالعمل (بارتفاع حاوية واحدة) في ساحة التخزين، وهي تتحرك على عجلات مطاطا أو قضبان حديدية، وتتميز هذه الطريقة بسهولة ومرونة الحركة ومناسبة للحركة الكبيرة للحاويات، وكذا لعمليات نقل الحاويات إلى وسائل النقل البرية والسكك الحديدية.

غير أن من عيوب هذه الطريقة أنها غالبا ما تكون مكلفة جدا، وذلك لتعدد حركة المعدات بالإضافة إلى المساحة الكبيرة التي تحتاجها لعملية التستيف.

### الفرع الثاني: متطلبات الموانئ

ونقصد بها ما تتطلبه عملية النقل البحري بواسطة الحاويات من تجهيزات ومساحات ومعدات على مستوى الموانئ البحرية، وكذا الدور الفعال للموانئ كعنصر أساسي مؤثر في التجارة الدولية ومنظومة النقل العالمية بحيث تعتبر الموانئ اليوم العامل المساعد في ربط التجارة الدولية مع الإنتاج الوطني الإقليمي في منظومة واحدة متكاملة، والعامل الأساسي في انتعاش الدول اقتصاديا وتجاريا، مما جعلها تلعب دورا استراتيجيا وديناميكيا، وذلك باعتبارها:

- النقطة الأولى والأخيرة في سلسلة النقل البحري هذا بالإضافة لاعتبارها أحد أهم حلقات سلسلة منظومة النقل الدولي المتعدد الوسائط.

<sup>1</sup>- محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 129.

- مساهم فعال في العملية الإنتاجية، كون التميز في الإنتاج ما بين الدول يرجع بدرجة كبيرة إلى مدى إسهام دور الموانئ في العملية الإنتاجية<sup>1</sup>.

- الحلقة الأهم في منظومة النقل، حيث يتركز بها مراكز ومكاتب الشاحنتين ووكلاء الشحن وملاك السفن ووكلاء السفن ومراكز التوزيع وشركات التعبئة والتغليف ومشغلي وسائل النقل الأخرى والبنوك وشركات التأمين وكل المؤسسات الأخرى التي تخدم حركة التجارة الدولية<sup>2</sup>.

### أولاً: مقومات الموانئ المعدة لاستقبال سفن الحاويات

تتفرد الموانئ المعدة لاستقبال سفن الحاويات بعد مقومات هي:

● عمق المياه في الأرصفة المخصصة لاستقبال سفن الحاويات، وهذا متعلق بالسفن التي تملك الغاطس الذي يزيد عن 40 قدم خاصة سفن الأجيال الخامس والسادس.

● اتساع رقعة ومساحة الساحات المخصصة لاستقبال سفن الحاويات وتخزينها سواء تمهيدا لشحنها أو لاستقبال المفرغ من السفن، وهي تلك المساحات المسطحة المغطاة بطبقة من الخرسانة المسلحة، وتقاس هذه الأخيرة على معدلات ارتفاع، وتستيف، وفترة بقاء الحاويات بالمحطة، وكذلك الأسلوب المتبع في تداولها بالمحطة<sup>3</sup>.

● اتساع الأرصفة الموازية لمراسي السفن والتي تمتد على خطوط حديدية لتصل الميناء بالمراكز الصناعية والتجارية أو بموقع تجميع الحاويات الداخلية، والتي غالبا ما تشقها طرق ممهدة ومنتسعة لتسهيل حركة مرور سيارات النقل ومقطوراتها التي تحمل الحاوية.

● توفر الميناء على روافع ذات قوة رفع كبيرة يسهل شحن وتفريغ الحاوية الكبيرة من السفينة إلى وسائل النقل البري أو ساحات التشوين.

● توفر الميناء على المخازن الكبيرة والشاسعة التي تستوعب أكبر عدد ممكن من الحاويات المفرغة من السفن.

● توفر العامل البشري أو ما يعرف بالجهاز الفني لتنظيم عمليات الشحن والتفريغ والتستيف والتخزين، إضافة إلى جهاز هندسي وأخصائيين في مجال الصيانة وإصلاح وسائل النقل.

<sup>1</sup>- أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 249.

<sup>2</sup>-أيمن النحراوي، المرجع نفسه، ص 249.

<sup>3</sup>-محمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص 134.

## ثانياً: مقومات محطات وأرصفة الحاويات

في الوقت الذي تعتبر فيه التجارة هي الركيزة الأساسية لتحقيق أي نمو اقتصادي للدول فإن استثمار الموقع الجغرافي للميناء يعد الاستثمار الأمثل تحقيقاً لمسايرته للتكنولوجيات الحديثة مع توافر عنصر بشري مدرب على إدخال البيانات الكترونياً هذا من شأنه أن يجعل الميناء محورياً ما يكسبه ميزة تنافسية عالمية.

لذلك، فقد تترتب على ثورة الحاويات تقدم في فن بناء سفن الحاويات العملاقة ذات الخلايا بأجيالها المتطورة والتي أصبحت تتطلب موانئ عملاقة ومحورية ذات فكر لوجيستي متقدم يضمن تقديم الخدمة المتميزة بالجودة العالية والتكلفة المناسبة<sup>1</sup>، وعليه فقد أصبحت محطات وأرصفة الحاويات تتطلب مقويات مختلفة منها:

## 1- مقومات تراعى عند تصميم محطة الحاويات

لقد أصبح من الضروري عند تصميم محطات الحاويات الأخذ بعين الاعتبار استجابتها لوضع نظام متكامل لتشوين ومراقبة تداول الحاويات آلياً، إذ تؤخذ بعين الاعتبار:

● موقع الحاويات في المحطة، نوع الحاويات وأحجامها وأوزانها، مصدر الحاويات والجهة المرسلة إليها والسفن التي فرغت منها.

● التخطيط المسبق لأسلوب تستيف الحاويات وتخزينها ما يؤدي ربح الوقت خلال تنفيذ عملية تداول الحاويات من وإلى خارج المحطة.

● الحرص على المحافظة على معدات التشغيل والآلات من خلال أعمال الصيانة والإصلاح، وكذا تجهيز المحطة بشبكة اتصالات سليمة تمكن من متابعة كافة العمليات التي تقوم بها معدات التشغيل للمساهمة في التقليل من التعرض للحوادث والأخطار.

● الإشراف على عمليات التستيف والتفريغ والتخزين لتقادي تعرض البضاعة لأي تلف أو هلاك<sup>2</sup>.

## 2- مقومات تراعى عند التخطيط لتشغيل المحطة

يتطلب التخطيط لتشغيل محطات الحاويات مقومات أساسية منها:

<sup>1</sup>- محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 138.

<sup>2</sup>- محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 139.

- إن محطات الحاويات بحاجة ماسة وضرورية إلى توافر تسيير إداري فعال، تكون فيه الإدارة على درجة معينة من الكفاءة والخبرة في تشغيل هذه المحطات، وجهاز فني متخصص في الصيانة والإصلاح.
- مراعاة قدرة المحطة على استيعاب السفن وأنواعها وذلك لكون المحطات التي تستقبل سفن الحاويات من الجيلين الثالث والرابع تعرف بالضرورة زيادة في حركة المرور وتحتاج آليا إلى مساحة أوسع.
- العلم المتواصل والدائم بحركة الحاويات المارة من خلال المحطة، والذي يتحقق بحصول الإدارة المكلفة على المعلومات الدقيقة المتعلقة بذلك.

## المبحث الثاني

### انعكاسات استخدام الحاوية على النقل البحري

نظرا لاحتمية مواكبة التكنولوجيا الحديثة الحاصلة في مجال النقل البحري بفعل ظهور الحاويات وانتشارها وتعميمها على مختلف مجالات النقل، فقد برزت ضرورة مواكبة النظام القانوني لنقل البضائع ولاسيما وثيقة الشحن لهذه التطورات، وهو الأمر الذي أدى بالضرورة إلى تغيير في قيمتها ووظيفتها<sup>1</sup>.

لقد أصبح اليوم، بالنظر لملائمة الحاويات لمتطلبات النقل البحري، كل من الشاحن والناقل يعتمدان عليها لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع المبرم بينهما، وغالبا ما يتولى الشاحن شحن البضاعة أي تعبئتها داخل الحاوية، وتسليمها إلى الناقل في مكان التسليم المحدد والمذكور في العقد.

ومن هنا ارتأينا تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين أساسيين:

المطلب الأول سنتعرض فيه إلى انعكاسات استخدام الحاوية على سند الشحن  
المطلب الثاني سنتعرض فيه إلى انعكاسات استخدام الحاوية على تنفيذ العقد

### المطلب الأول: انعكاسات استخدام الحاوية على سند الشحن

يلتزم الشاحن في مواجهة الناقل بالتصريح بجميع البيانات اللازمة المتعلقة بالبضائع المعبأة بالحواوية محل النقل حتى يتسنى للناقل معرفة نوع البضائع ومواصفاتها قبل القيام

<sup>1</sup> - أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 165.

بعملية النقل البحري وعند تسليمها للمرسل إليه ثم يقوم الناقل بعد ذلك بتسجيل ما ورد عن الشاحن من بيانات في وثيقة الشحن، هذا من جهة.

ومن جهة أخرى، يتعين على الناقل التأكد من صحة المعلومات التي يقدمها الشاحن قبل إصداره وثيقة الشحن أي يقع عليه عبء معاينة البضاعة المعبأة بالحاوية ماديا غير أن الناقل لا تسعفه الظروف دائما لمراقبة محتويات الحاوية التي يقدمها الشاحن خاصة عندما يسلم هذا الأخير الحاوية الناقل مغلقة ومختومة<sup>1</sup>، فهنا لا يمكن الناقل فتح الحاوية إلا عند وصولها إلى بناء التفريغ وبحضور صاحب الحق في البضاعة بالمقابل لا يكون أمام الناقل سوى أن يتخذ أحد الأمرين لإبراء ذمته. إما بعدم إدراج البيانات المقدمة من الشاحن في وثيقة الشحن أو تضمين هذه الأخيرة بتحفظ يفيد بأن البيانات التي قدمها الشاحن والمتعلقة بالبضائع قد تم تدوينها في وثيقة الشحن كما هي دون تحققه من صحتها.

وهذا ما سنتناوله ضمن فرعين:

الفرع الأول خصصناه لعرض البيانات الواردة على سند الشحن

الفرع الثاني خصصناه لعرض التحفظات الواردة والسندات المشابهة لسند الشحن

### الفرع الأول: البيانات الواردة على سند الشحن

تأثرت دلالة البيانات الواردة في وثيقة الشحن بفعل النقل بالحاويات وأدرج الناقل عبارات مستحدثة مع ظهور نظام النقل بالحاوية، وهذا ما يدفعنا إلى التساؤل عن ماهية بيانات وثيقة شحن الحاوية، وهل تغير مدلولها.

### أولاً: بيانات وثيقة الشحن في ظل النقل البحري بالحاويات

سننظر هنا إلى نقطتين أساسيتين:

#### 1-البيانات المقدمة من طرف الشاحن في وثيقة الشحن

تناول المشرع الجزائري وثيقة الشحن في التقنين البحري في فصله الثاني من الباب الثالث تحت عنوان "وثيقة الشحن"<sup>2</sup> وذلك من المادة 748 إلى المادة 769 من نفس التقنين حيث حددت المادة 752 منه البيانات التي يصرح بها الشاحن في وثيقة الشحن والمتعلقة

<sup>1</sup> - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، صص 65-66.

<sup>2</sup> - عرف المشرع الجزائري وثيقة الشحن في نص المادة 749 من التقنين البحري الجزائري كما يلي: 'تشكيل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها".

أساسا بالبضائع، هذه البيانات سنتناولها كما هي وارادة في المادة 752، مع الإشارة إلى مدلول هذه البيانات في نظام النقل بالحاويات.

جاءت المادة 752 من التقنين البحري الجزائري بصيغة الوجوب حيث تنص على أنه "يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشتمل:

أ- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع إذا كان الطبع وختم هذه العلامات واضحة 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 عددت البيانات التي ترد عن البضائع محل النقل في وثيقة الشحن، حيث ألزمت الشاحن بذكر العلامات الرئيسية والضرورية اللازمة للتعرف على البضائع، وذلك ليتعرف الناقل عليها أثناء عملية النقل وعند تسليمها للمرسل إليه، وهذا البيان الدال على البضائع المنقولة يميزها عن غيرها من البضائع المشحونة الأخرى. كما يتعين أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى بشكل ظاهر على البضائع غير المغلفة أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع، بحيث يسهل قراءتها بصفة عادية<sup>1</sup>.

كما يلتزم الشاحن كذلك بذكر عدد الطرود والأشياء وكمية البضائع ووزنها، في حين أن اتفاقية بروكسل أعطت الخيار للشاحن في ذكر إما عدد الطرود أو كمية البضائع أو وزنها على حسب الأحوال على أن يقدم هذا البيان مكتوباً<sup>2</sup>.

بينما أوجبت اتفاقية هامبورغ بأن يذكر في وثيقة الشحن إما عدد الطرود أو القطع أو كمية البضائع مع ذكر وزن البضائع<sup>3</sup>، وهو ما يمثل ضمان أكثر للشاحن في ذكر الوزن

<sup>1</sup> - أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 120.

<sup>2</sup> - وهذا ما جاء في المادة 3 فقرة ثالثاً بند 'ب' من اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المبرمة في 25 أوت 1924، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 71/64 المؤرخ في 2 مارس 1964، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، رقم 28 لسنة 1964.

<sup>3</sup> - المادة 15 فقرة 1 بند 'أ' من اتفاقية هامبورغ، ويطلق عليها أيضا اسم اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع بحرا، الموقعة بهامبورغ في 30 مارس 1978، لم تصادق عليها الجزائر.

بجانب العدد وذلك حسب كل حالة، تحسبا لما قد يثور من منازعات في حالة هلاك أو تلف البضائع باعتبار أن مسؤولية الناقل تتحدد على هذا الأساس، وهو ما أخذت به أيضا اتفاقية روتردام<sup>1</sup>.

وعلى العكس من البيانات المتعلقة بعدد الطرود ووزنها وكميتها والعلامات الضرورية للتعريف بالبضائع والتي تدرج في وثيقة الشحن بناء على تصريح الشاحن، فإنّ البيان الخاص بالحالة والتكليف الظاهران للبضاعة يدرج وفقا لما يظهر للناقل بعد معاينة للبضائع وهو ما جاء في المادة 03 الفقرة 03 بند ج من اتفاقية بروكسيل على "حاله البضائع وشكلها الظاهر"، وكذلك ما تنص عليه المادة 15 فقرة 01 بند ب من اتفاقية هامبورغ "الحالة الظاهرة للبضائع"، وذهبت اتفاقية روتردام بأن البيان الذي يتضمن الحالة الظاهرة للبضائع لا يقدمه الشاحن، فالناقل هو الذي يدونه قبل إصدار وثيقة الشحن وبعد تفقد خارجي للبضائع عند استلامها، ويتم التفقد على وجه معقول حسب ما هو ظاهر ومن القدر الذي يمكن للعين أن تراه<sup>2</sup>.

بالرجوع إلى المادة 752 من التقنين البحري الجزائري نلاحظ أنه لم يرد وجوب ذكر الطبيعة العامة للبضائع وقيمتها في وثيقة الشحن. في حين نجد أن اتفاقية هامبورج أوجبت بأن تتضمن وثيقة الشحن تحديد ذلك، وعند الاقتضاء يلزم الشاحن بالتصريح بالبضائع الخطرة، وذلك بوضع علامات أو بطاقات بشكل خاص على البضائع تبين درجة خطورتها حتى يتخذ الناقل بشأنها ما يلزم من احتياطات<sup>3</sup>.

من ناحية أخرى فإن استخدام الحاويات في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع التي يتم تجميعها وشحنها داخل الحاوية، يستوجب أن تدرج في وثيقة الشحن بيانات أخرى غير تلك المتعلقة بالبضائع التي سبق الإشارة إليها.

## 2- بيانات وثيقة الشحن في ظل النقل الحاويات

إن تطبيق نص المادة 752 من التقنين البحري في عصر أصبح يعتمد على الحاويات في مجال النقل البحري للبضائع، يفرض على وثيقة الشحن المعروفة قبل ظهور

<sup>1</sup>- وهذا طبقا لما ورد في المادة 36 الفقرة الأولى من قواعد روتردام، وهي اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، دخلت حيز التنفيذ في 23 سبتمبر 2009 لسنة 2008.

<sup>2</sup>- وهذا طبقا للمادة 36 فقرة 4 من قواعد روتردام.

<sup>3</sup>-عزيز إلهام، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المرجع السابق، ص 83.

الحاويات أن تواكب هذا التطور الذي يشهده قطاع النقل البحري بفعل استخدام الحاويات وذلك ما يقتضي إدراج بيانات أخرى على نحو يجعلها تتلاءم مع الحاوية إلى جانب بيانات أخرى تتعلق بهوية أطراف عقد النقل البحري للبضائع بالحاويات وعناصر الرحلة وأجرة النقل.

### أ-البيانات المتعلقة بالبضائع المحتواة والحاوية

تتمثل هذه البيانات في:

#### • العلامات الرئيسية اللازمة للتعرف على البضائع المحتواة

إن التزام الشاحن بتقديم العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع المحتواة يبقى قائماً حتى ولو تم شحن البضائع داخل الحاوية، فعليه وضع العلامات مطبوعة بشكل ظاهر على الحاويات المعبئة بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة البحرية وتسليمها للمرسل إليه.

إذ بالعودة إلى كل من اتفاقية بروكسيل<sup>1</sup> واتفاقية هامبورج نجد أن وثيقة الشحن تتضمن العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع، ولعل السبب في ذلك أن الناقل لو اجبر على أن يدرج وفي وثيقة الشحن جميع العلامات الخاصة بالبضائع المحتواة والتي يتراءى للشاحن ذكرها، لوجب عليه أن يلتزم بتسليم البضاعة إلى الناقل وتقديم البيانات الخاصة بعلاماتها قبل عملية الشحن لمدة طويلة حتى يتمكن من التحقق منها، وذلك يتنافى ومصالحه الطرفين العملية في السرعة في شحن البضائع داخل الحاوية.

وعلى كل فإن مسألة تحديد العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع لم يرد ذكرها على وجه التدقيق في نص المادة 752، وهي مسألة متروكة للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع حسب ظروف كل حالة، كما تلعب الأعراف التجارية دوراً هاماً في تحديد تلك العلامات.

<sup>1</sup> - المادة 03 من اتفاقية بروكسيل، المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المبرمة في 25 أوت 1924، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 71/64 المؤرخ في 02 مارس 1964، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، رقم 28، سنة 1964.

## ● عدد الطرود وكمية البضائع ووزن الحاوية

يقع على عاتق الشاحن واجب الإدلاء بعدد الطرود والأشياء وكمية البضائع ووزنها الموجودة داخل الحاوية، فكل من العدد والوزن والحجم الخاص بالبضاعة المحتواة يكون الناقل مسؤولاً عنها عند الوصول.

وقد أتى بروتوكول<sup>1</sup> 1968 المعدل لاتفاقية بروكسيل لسنة 1924 بتعديل يتفق واستخدام الحاويات، فقد نص في المادة 04 الفقرة الخامسة من بند ج على أنه: " في حالة استعمال حاوية أو نقالة خشبية أو معدنية أو أي أداة مماثلة لتجميع البضائع فإن عدد الطرود أو الوحدات المدونة في وثيقة الشحن والتي تحتويها أداة النقل هذه هو عدد الطرود أو الوحدات التي يعتدوا بها في مفهوم هذه الفقرة، وفيما عدا ما تقدم ذكره تعتبر أداة النقل هذه كأنها طرد أو وحدة".

وتبعاً لذلك فإن إدراج عدد الوحدات أو الطرود التي تحتويها الحاويات والمدونة في وثيقة الشحن يؤخذ بعين الاعتبار متى قامت مسؤولية الناقل، هذا ما أخذ به المشرع الجزائري عند تعديله لنص المادة 805 من التقنين البحري بموجب القانون رقم 98/05<sup>2</sup>.

أما بخصوص وزن الحاوية فهذا البيان يكتسي أهمية كبيرة للناقل إذ غالباً ما يقوم الناقل بوزن الحاوية فارغة ثم إعادة وزنها محملة بالبضائع حتى يتسنى له معرفة الوزن الخاص بالبضائع داخل الحاوية، وإذا كان وزن حاوية ينفع الناقل في بعض الأحيان خاصة بالنسبة للحاويات التي تضم طروداً فارغة إلا أن الناقل ملزم عند الوصول بتسليم البضائع الموجودة داخل الحاوية بحالتها المذكورة في وثيقة الشحن، وذلك بغض النظر عن وزن تلك الحاوية، أكثر من هذا فإن مراقبة وزن الحاوية لا تؤدي عادة إلى نتيجة مفيدة لأن الشاحن مرسل البضاعة غالباً ما يعتمد بتصريحات خاطئة عن حالة أو طبيعة البضاعة وليس عن وزن الحاوية التي تغلفها.

<sup>1</sup>-بروتوكول تعديل الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، بروكسل في 23 فيفري 1968.

<sup>2</sup>- جاء في نص المادة 805 فقرة 2 منه 'في حالة استخدام حاوية أو أي أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية في عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري'، القانون 05/98 المؤرخ في 1 ربيع الأول 1419 هـ الموافق لـ 25 يونيو 1998 المعدل والمتمم للأمر رقم 80/76 والمتضمن قانون النقل البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 47 لسنة 1998.

## • عدد الحاويات ونوعها والأرقام المعرفة لها

يجب أن تتضمن وثيقة الشحن عدد الحاويات المشحونة بالبضائع والمعدة لنقلها بحرا مع بيان نوع الحاوية أو الحاويات التي قد تنتوع حسب طبيعة، أو (D/V) DRY VAN البضائع المنقولة، كأن يذكر الناقل مثلا بيان حاوية للبضائع العامة نوع DRY BULK CONTAINER حاوية للبضائع الصب كالإسمنت أو الحبوب أو البودرة نوع CHILID.

CARCO CONTAINER أو حاوية التبريد أي (ثلاجة) لنقل البضائع المبردة النوع<sup>1</sup>.

كما ينبغي الإشارة كذلك إلى الرقم التعريفي للحاوية الذي يكون ملاصقا بالحاوية بشكل غير قابل للزوال تحت تأثير العوامل الطبيعية هذا الأخير يساعد على معرفة نوع الحاوية، خصائصها، حجمها وكذلك معرفة مالكها<sup>2</sup>.

## ثانيا: الحالة الظاهرة للحاوية

إن مدلول الحالة الظاهرة في نظام النقل بالحاويات لا ينصرف إلى البضاعة المحتواة بل ينصرف إلى تأكد الناقل من حالة الحاوية من الخارج أي ما يمكن أن يلاحظه بالعين المجردة على بدن الحاوية خارجيا.

والمشرع الجزائري أجاز للناقل أن يدرج في وثيقة الشحن البيان المتعلق بالحالة الظاهرة للبضاعة، وهذا البيان يشمل أيضا حالة الحاوية، وقد يثار إشكال في حالة ما إذا لم يقوم الناقل بإيراد عبارة "الحالة الظاهرة للحاوية" واكتفى بذكر «البضاعة في حالة ظاهرة حسنة» فهل يمكن له الاحتجاج أمام المرسل إليه في حالة حدوث هلاك أو تلف بداخلها دون سبب من جانب الناقل بخلو الوثيقة من مثل هذه العبارة؟

بالرجوع إلى التقنين البحري الجزائري نجد أنه لم يفصل صراحة في حالة خلو وثيقة الشحن من هذه العبارة، غير أن الناقل يبقى مسؤولا أمام المرسل إليه بموجب ما ورد في هذه الوثيقة في حالة تلف أو نقص في البضائع البضاعة المحتواة إذا ما أصدر وثيقة شحن ذكر فيها أن البضاعة في حالة ظاهرة حسنة.

وهنا تظهر أهمية ذكر الناقل بيان الحالة الظاهرة للحاوية في وثيقة الشحن كأن يكون بها اعوجاج في جوانبها مثلا يرجح هلاك أو تلف البضاعة من الداخل<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 125.

<sup>2</sup> - محمد غريب عبد العزيز، المرجع نفسه، ص 121.

<sup>3</sup> - أسامة عبد العزيز، المرجع نفسه، ص 121.

## 1-البيانات المتعلقة بهوية أطراف عقد النقل البحري بالحاويات

أوجب المشرع الجزائري في المادة 748 من التقنين البحري الجزائري أن تتضمن وثيقة الشحن بيانات أخرى تتعلق بهوية الأطراف أي أسماء وعناوين الأطراف المستفيدين بها، وهم الناقل والشاحن وحتى اسم المرسل إليه وعنوانه إذا حدده الشاحن<sup>1</sup>.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن وثيقة الشحن تتخذ أشكالا ثلاثة، فقد تكون اسمية، وقد تكون لإذن شخص معين، وقد تكون لحاملها ويترتب عن ذلك النتائج الآتية:

- إذا تعلق الأمر بوثيقة الشحن الاسمية فإن تداول هذه الوثيقة يتم عن طريق حوالة الحق.
- إذا تعلق الأمر بوثيقة شحن لإذن فتنقل عن طريق التظهير.
- إذا تعلق الأمر بوثيقة لحاملها فتكون لكل من كان حائزا ماديا للوثيقة.

## 2-البيانات المتعلقة بالرحلة البحرية

حدد المشرع الجزائري في المادة 751 من التقنين البحري الجزائري عناصر الرحلة

البحرية والتي تشمل ما يلي:

### أ- اسم السفينة

بالرغم من ان ذكر اسم السفينة في وثيقة الشحن لا يعد أمرا جوهريا، إلا أن الشاحن يهيمه أن تتقل بضائعه على سفينة معينة بذاتها، لذا نجده غالبا ما يترك للناقل حرية اختيار السفينة المناسبة، عكس المرسل إليه الذي يعنيه إيراد اسم السفينة في وثيقة الشحن التي تمكنه من معرفة ميعاد وصولها.

وتجدر الإشارة إلى أن وثيقة الشحن الحاوية وحتى وثيقة الشحن العادية تكون غالبا خالية من ذكر اسم السفينة وتاريخ الشحن لأنه يتم عمليا شحن الحاويات على السفينة الموجودة في الميناء وقت وصول الحاويات إليه، ولذلك يصعب على الناقل تحديد سفينة بعينها، وعليه شاع استخدام عبارة "أو أي سفينة أخرى" وتعني أي سفينة يمكن وصولها مع زمن تواجد الحاوية في الميناء لأجل شحنها.

<sup>1</sup>- تنص المادة 748 من القانون البحري الجزائري على أنه: " بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف و البضائع الواجب نقلها و عناصر الرحلة الواجب اتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها."

## ب- عبارة مشحون

يختلف مفهوم أو معنى هذه العبارة والتي تدل على استلام الناقل للبضاعة في الميناء وشحنها في عنابر السفينة عن استصدار وثيقة الشحن للدلالة على استلام الناقل للحاوية في أماكن تجميع الحاويات البعيدة عن الميناء. ذلك أن الناقل لا يمكنه تسليم وثيقة الشحن بعبارة مشحون والحاوية لم تصل بعد من ميناء الشحن كما لا يمكن استلام الحاوية من الشاحن دون تقديم دليل في المقابل، فيعمد إلى التأشير على الوثيقة من أجل الشحن بعبارة مشحون على الظهر، ويوقع عليها ويعتبر تاريخ التوقيع تاريخا للشحن، وهذا عند شحن الحاوية فعليا على ظهر السفينة، ويقدم له وثيقة الشحن تحمل عبارة مشحون، وهذا ما جاء بالمادة 751 السالفة الذكر.

## ج- مكان وتاريخ أخذ الناقل البضائع في عهده ومكان وتاريخ إصدار وثيقة الشحن

ترجع أهمية مكان الإصدار في تعيين القانون الواجب تطبيق على عقد النقل البحري وأهمية التاريخ في تحديد مده صلاحية الاعتماد المستندي والبيوع البحرية للتحقق من وفاء البائع بتسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه، وهذا ما جاء في المادة 760 فقرة 03 من التقنين البحري الجزائري<sup>1</sup>.

## د- عدد نسخ وثيقة الشحن

لم يحدد المشرع الجزائري عدد النسخ الأصلية لوثيقة الشحن، غير أنه عادة ما تحرر هذه الأخيرة في نسختين، وقد يصل العدد إلى أربعة نسخ توزع كما يلي: نسخة للناقل ونسختين تسلّم إلى الشاحن والنسخة الأخرى ترفق مع البضاعة<sup>2</sup>، وإذا ما أُصدر أكثر من نسخة أصلية فيجب أن تكون البيانات الواردة في كل نسخ متطابقة حتى يمكن الاحتجاج بها.

## ه- التوقيع على وثيقة الشحن

نصت المادة 760 الفقرة الثانية من التقنين البحري الجزائري على وجوب توقيع وثيقة الشحن من قبل الناقل أو ممثله والشاحن خلال 24 ساعة من التحميل قبل مغادرة السفينة

<sup>1</sup> - المادة 760 فقرة 03 من القانون البحري الجزائري تنص " يجب أن يبين على نسخ وثيقة الشحن تواريخ ومكان

اصدارها."

<sup>2</sup> - عزيز إلهام، المرجع السابق، ص 71.

في حين نجد أن اتفاقية هامبورغ لم تشترط توقيع الشاحن على وثيقة الشحن، بل يكفي توقيع الناقل أو ممثله عليها.

### و- البيان المتعلق بأجرة النقل

يرتب عقد النقل البحري التزاما على عاتق الشاحن بدفع أجرة النقل للناقل، لذا يتعين بيان مقدار أجرة النقل والتي يتم تحديدها غالبا باتفاق الطرفين على أساس كمية البضائع أو مقدارها أو وزنها في الأحوال العادية، أما بالنسبة للبضائع الثمينة فإنها تحدد على أساس القطعة أو القيمة، وأن يذكر في وثيقة الشحن فيما إذا كان قد تم تحصيلها مقدما أو أنها واجبه الأداء على المرسل إليه.

البيانات السابقة الذكر نجدها في سند الشحن في الملحق رقم 02.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: التحفظات الواردة والسندات المشابهة لسند الشحن

سنقوم بتقسيم هذا الفرع إلى قسمين، الأول سنعرض فيه ما يمكن أن يقدمه الناقل من تحفظات في وثيقة الشحن والثاني سنعرض فيه السندات المشابهة لسند الشحن.

#### أولا: تحفظات الناقل في وثيقة الشحن

يعتبر الشاحن ضامن الصحة المعلومات المقدمة للناقل فيما يخص العلامات وعدد الطرود وكمية ووزن البضائع<sup>2</sup>، غير أن هذه البيانات قد لا تكون دائما صحيحة أو دقيقة ومطابقة لمحتوى الحاوية، لذا من مصلحة الناقل التحقق من البضائع التي يستلمها ومطابقتها مع البيانات والمعلومات المدرجة في وثيقة الشحن التي تحدد مضمون الحاوية، وتطرح الحاويات عمليا مشكلة صعوبة التحقق من محتوياتها ما إذا قدمت من جانب الشاحن مغلقة ومرصوفة، حيث لا يتمكن الناقل من إثبات محتوياتها فعليا إلا بعد وصولها ميناء التفريغ. والناقل في مثل هذه الحالات ولتبرير موقفه إما أن يرفض إدراج البيانات التي لم يتحقق منها في وثيقة الشحن أو يذكر بجانب هذه البيانات بعض التحفظات ليحمي نفسه من المسؤولية.

<sup>1</sup>- أنظر الملحق رقم 02، ص 97.

<sup>2</sup>- المادة 753 الفقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

**1- رفض الناقل إدراج تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن**

أتاح المشرع الجزائري للناقل رفض إدراج تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن بخصوص البيانات التي أوردها المادة 752 في الفقرة أ وب وتمثل في ما يلي<sup>1</sup>:

- عدد الطرود أو القطع وكمية ووزن البضائع
- علامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة.

غير أنه وضع قيودا على حرية الناقل بعدم الأخذ بتصريحات الشاحن إلا في إحدى الحالتين:

**الحالة الأولى:** أن تكون للناقل لأسباب جدية للشك في صحة البيانات المقدمة من الشاحن

**الحالة الثانية:** إذا لم تتوفر لدى الناقل وسيلة عملية فعلية أو معقولة للتحقق من المعلومات المقدمة بالنسبة للبيانات المشار إليها والتي تعذر عليه التحقق منها.

وهو نفس الموقف الذي اتخذته كل من اتفاقية بروكسيل<sup>2</sup> وهامبورغ<sup>3</sup> في هذا الخصوص أن منح امتياز إصدار وثيقة الشحن للناقل دون الأخذ بتصريحات الشاحن في حالة النقل بالحاويات قد يفضي إلى نتيجة حيازة وثيقة الشحن خالية من البيانات التي تعرف بالبضائع المحتواة لأن الشرطين السابقين من المحتمل توفرهما مادام الشاحن هو الذي يقوم بتعبئة الحاوية ويقدم البيانات.

وهنا نكون أمام وثيقة منعدمة الأهمية حيث لا يمكنها تمثيل البضائع لأن هذه الأخيرة غير معنية ومحددة فيها وهذا ما لا يتوافق مع مصلحة الشاحن وخاصة حامل الوثيقة الذي يعتبر حائزا حكما للبضائع وفقا للبيانات الواردة في الوثيقة حيث لا يمكن التعامل بها أمام البنوك كما لا يمكن تداولها عن طريق التظهير وهذا ما يفقدها قيمتها.

**2- إدراج الناقل تصريحات الشاحن مع التحفظ**

يجوز للناقل إدراج البيانات المستمدة من الشاحن مع إضافة عبارة تفيد بأن البيانات المكتوبة التي قدمها الشاحن والمتعلقة بالبضائع على غير علم بمحتواها وهو ما جاءت به الاتفاقيات

<sup>1</sup> - المادة 755 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> - المادة 03 من اتفاقية بروكسيل.

<sup>3</sup> - المادة 16 الفقرة 01 من اتفاقية هامبورغ.

الدولية سواء اتفاقية بروكسيل، أو اتفاقية هامبورغ وهو ما أخذ به المشرع الجزائري من خلال المادة 756 الفقرة الثانية من القانون البحري الجزائري.

وهذه الحالة السائدة في عملية النقل بالحاويات أين يجهل الناقل كليا محتوى الحاوية فيضمن وثيقة الشحن العبارات التالية " أي يقال أنها تحتوي " أو " أن البضاعة المحتواة مجهولة الوزن أو الكمية " وهنا تكون الوثيقة أحسن حالا من خلوها من البيانات، حيث أن مصلحة الطرفين تفرض عليهم إيراد البيانات في وثيقة الشحن مع التحفظ عليها من طرف الناقل وترد صيغة هذا التحفظ باللغة الإنجليزية كالاتي "said to contain" هذه الأخيرة تفرض آليا على كل وثائق الشحن المتعلقة بالبضائع المشحونة في الحاويات وذلك لاستحالة التحقق من محتوى هذه الحاويات<sup>1</sup>.

### ثانيا: السندات المشابهة لسند الشحن

وهي سندات جاءت استجابة للضروريات العملية بحيث تحل محل سند الشحن لحين صدوره بعد تعيين السفينة التي تم الشحن عليها وتاريخ الشحن

**1-السند برسم الشحن:** عرف السند برسم الشحن على أنه إيصال بتسلم البضائع على

الرصيف أو في المخازن من أجل شحنها إلا أنه تطور بعد ذلك ليقوم بنفس وظائف سند الشحن العادي، فصار أداة لإثبات عقد النقل، ومنه أداة لحيازتها.

ويعرف سند الشحن بأنه السند الذي يقر فيه الناقل استلامه كمية معينة من البضائع، مفصلة أو صافها كتابة، ويتعهد فيه بشحنها على سفينة معينة مع بقاء حق الناقل في أن يحل محلها سفينة أخرى في الحالة التي يتطلب فيها الأمر ذلك.

إلا أنه وبالرغم من كون سند الشحن دليلا على استلام البضائع إلا أنه لا يعد دليلا على شحن البضائع بل يعد وعدا بالشحن.

يصدر سند الشحن في ثلاثة أشكال مختلفة إما أن يصدر بتعيين السفينة التي سيتم عليها شحن البضاعة، أو بتعيين السفينة التي سيتم الشحن عليها مع حق الناقل في شحنها على سفينة أخرى تحل محلها إذا لم ترحل، ويكون حقه محدد بتلك السفينة لا غي. وإما أن تعين السفينة التي ستشحن عليها البضاعة مع حق الناقل في شحنها في أي سفينة غير محددة.

<sup>1</sup>- محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق ص 131.

ومن هنا فسند الشحن يخول للناقل بالمطالبة بأجره دون الحاجة إلى انتظار شحن البضاعة، كما يمكن الشاحن من الحصول على فتح الاعتماد المستندي اللازم لدى البنك بضمان البضاعة الممثلة في السند، مع إمكانية إرسال السند إلى المرسل إليه حتى قبل شحن البضاعة. غير أنه لا يمكن لهذا الأخير معرفة التاريخ الذي ستصل فيه البضاعة<sup>1</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أن معاهدة بروكسيل قد أقرت باستعمال سند برسم الشحن في نص المادة 02 فقرة 02 بحيث اشترطت أن يكون مؤشرا عليه بكلمة مشحون بناء على طلب الشاحن وإلا عد بمثابة سند نقل البضائع بحرا.

وفي ظل النقل بالحاويات، ويسبب الدقة التي تخضع لها عمليات النقل بين محطات التجميع وموانئ الشحن البحري، وكذا المواعيد الدقيقة اقتضى الأمر أن تسلم تلك الحاويات إلى الناقل في محطات أرضية كبيرة تتبع له قبل ميعاد الشحن بفترة، ومن هنا وإزاء السرعة الفائقة التي تتم فيها عمليات الشحن والتفريغ يصعب على الناقل تسليم الشاحن "سند مشحون" وإنما يسلمه سند برسم الشحن.

## 2- إيصال تسلم البضائع

وهو إيصال يسلمه الناقل للشاحن يفيد بتسلمه للبضاعة قبل شحنها، يستبدل بسند الشحن بعد وضع البضاعة على السفينة أي أنه يثبت واقعة تسلم البضاعة في مرحلة ما قبل الشحن وبعد تمام واقعة الشحن يمكن استبداله بسند الشحن متى طلب الشاحن ذلك.

ويسري على إيصال تسلم البضائع ما ذكرنا سابقا بصدد سند برسم الشحن في ظل النقل بالحاويات، وإزاء ضخامة الحاويات وإزاء نظام الجدولة الدقيق الذي تخضع له عمليات نقل الحاويات بحيث ليست كل الموانئ البحرية صالحة لرسو سفن الحاويات إذ تحتاج مناولة الحاويات وشحنها وتفريغها استعدادات وتجهيزات ضخمة، وإزاء قلة الموانئ المتخصصة يقوم الناقلون أو متعهدو النقل بتجميع البضائع وتعبئتها داخل الحاويات في محطة الحاويات ومن ثم نقلها إلى موانئ متخصصة في الوقت المناسب وبهذا يصعب على الناقل إصدار سند مشحون للشاحن.

<sup>1</sup> - د/ أسامة عبد العزيز، المرجع السابق ص 136، 137.

## 3- أوامر التسليم

من المستندات التي أظهرها العمل البحري كوسيلة لتجزئه الشحنة التي يمثلها سند الشحن واحد عندما يرغب الشاحن الذي بيده سند شحن واحد في أن يبيع الشحنة أثناء السفر لعدة مشترين أو أن يبيع جزءا منها ويرهن الآخر، فيصبح سند الشحن في هذه الحالة غير قادر على القيام بدوره كمستند ممثل للبضائع بما انه يتعلق بكل الشحنة في حين أن الأمر يقتضي وجود مستند خاص بحصة كل مشتري او بالجزء المرهون من الشحنة وهذا المستند هو أمر التسليم.

ويبين أمر التسليم البضائع التي يتعلق بها من حيث الكمية والوزن والنوع والعلامات والأرقام التي يمكن معها تمييزها عن غيرها من البضائع، فضلا عن اسم السفينة وميناء القيام كما قد يتضمن أمر التسليم شرط يقضي بتطبيق شروط سند الشحن الذي صدر خصما منه وفي هذه الحالة يتعين أن يبين أمر التسليم رقم السند وتاريخه وشخصية حائزه حتى يكون لحامل الأمر أن يرجع إليه إذا أراد أن يقف على مدى صحة بيانات الأمر الذي يحمله ويتعين توقيع أمر التسليم من الناقل وطالب الإذن أي الحائز الشرعي لسند الشحن والحكمة من توقيع طالب الإذن هو أن يضمن الحامل الشرعي لسند الشحن قيام الناقل بالوفاء بالتزامه بتسليم البضائع، وأمر التسليم قد يصدر باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله.

## المطلب الثاني: انعكاس استخدام الحاوية في عمليات النقل البحري

شكل استعمال الحاويات في النقل خروجا ملحوظا عن طرق التقليدية التي كانت تستعمل في النقل البحري بحيث أصبح النقل بالحاوية يمثل الحصة الأكبر إن لم نقل الأساس في شحن البضائع على المستوى العالمي، والذي سمح للناقل بالسيطرة الكاملة على البضائع في جميع مراحل نقلها، وبهذا أصبحت الحاويات أمثل وسيلة للنقل الدولي متعدد الوسائط<sup>1</sup>.

ومن هذا المنطلق سنحاول التعرض بالدراسة لمختلف العمليات المصاحبة لعقد النقل البحري بالحاويات، وذلك في فرعين:

الفرع الأول سنتناول فيه العمليات الواجبة في ميناء القيام

الفرع الثاني سنتناول فيه العمليات الواجبة في ميناء الوصول

<sup>1</sup>- أحمد محمود حسني، النقل الدولي للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1980، ص 178.

### الفرع الأول: العمليات الواجبة في ميناء القيام

جرت العادة في القطاع البحري المنتظم أن يتولى الناقل عملية نقل الحاويات من مخازن الشحن وشحنها إلى السفينة ومن تم تفريغها عند الوصول، وكذا المحافظة عليها إلى حين وضعها في مخازن المرسل إليه أي أن عملية النقل تبدأ من وقت تسلّم الناقل للحاوية وينتهي عند تسليمها للمرسل إليه.

إن شحن الحاوية في الأصل يعد من التزامات الناقل ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك بحيث يجوز الاتفاق في عقد النقل على تولي الشاحن وضع الحاوية على سطح السفينة في ميناء الشحن، وتوليّه هو أو المرسل إليه بحسب الاتفاق إنزالها من السفينة في ميناء الوصول<sup>1</sup>.

#### أولاً: تحضير الحاوية

لاختيار الحاوية أهمية كبيرة، لكون أن كل بضاعة تستلزم ما يناسب طبيعتها من حاوية، فعلى سبيل المثال يستعمل الشاحن للمحافظة على المواد الغذائية (كالأسماك واللحوم) الحاويات المبردة، ذلك أن هذا النوع من البضائع يحتاج درجة حرارة باردة طيلة الرحلة البحرية، في حين يلجأ الشاحن إلى الحاويات القياسية والمعيارية المتوفرة على أجهزة تهوية لبعض البضائع مثل الفول السوداني.

وما يلاحظ أن القضاء الفرنسي أبقى على ضرورة التزام الناقل بمراقبه حاله البضائع في الحاوية أي مراقبة درجة حرارة الحاويات المبردة أو التهوية، وذلك طوال عملية النقل البحري حيث يمكن له تغييرها أو تبديلها حسب الحاجة، بالرغم أن معظم الشاحنين يلتزمون من الناقل البحري القيام ببعض الخصوصيات في مجال تعديل حرارة الحاوية، فحتى لو قام الشاحن بالإعلام عن التعليمات الدقيقة الخاصة بتعديل الحرارة وفتح مخارج التهوية لضمان العناية اللازمة بالبضاعة المحتواة، إلا أنه لا يمكن لهذا الأخير تنفيذ المراقبة بصورة جيدة مطابقة للشروط الضرورية في النقل البحري للبضائع، والتي يكون الناقل أكثر دراية بها من الشاحن<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>-محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 23.

<sup>2</sup>-Jean Charles Vincent، responsabilité et Obligations du chargeur en conteneur mémoire de master, centre de droit et des transports année Universitaire 2006,2007 page 39 ,40 ,41.

## ثانياً: تعبئة الحاوية

المقصود بتعبئة الحاوية وضع أو شحن البضاعة بداخلها، وهنا حتى تنتهي عملية تعبئة الحاوية ويحين وقت انطلاق السفينة في رحلتها البحرية، فإنه يلزم رص البضاعة داخل الحاوية، فالتعبئة والرص عمليتين ضروريتين لا تكتمل إحداهما دون الأخرى، كما ينبغي عدم الخلط بين الرص داخل الحاوية ورص الحاوية على سطح السفينة مع باقي الحاويات، فالرص بمفهومه العام هو عبارة عن ترتيب الحاويات وتنظيمها على متن سفينة بطريقة معينة تضمن حمايتها من مخاطر التلف والهالك، كما تحافظ على توازن السفينة أثناء الرحلة البحرية، والأصل أن هذا الرص من التزامات الناقل بمقتضى عقد النقل البحري، وتتم التعبئة بواسطة المرسل أو الناقل أو شركه متخصصة.

ولكن الغالب عملاً أن المرسل هو الذي يتولى عملية تعبئة البضاعة داخل الحاوية ويحدث عادة أن يتم الاتفاق على إرسال الحاوية إلى المرسل وتركها عنده لفترة زمنية محددة قبل أن يقوم بتسليمها للناقل معبئة بالبضائع تنفيذا لعقد النقل البحري المتفق عليه والمبرم بينهما<sup>1</sup>.

كما تجدر الإشارة إلى أن الشاحن مطالب ببذل العناية اللازمة والكافية في تغليف البضائع وتكييفها بالشكل والطريقة التي يحافظ بها على سلامتها طوال الرحلة البحرية، آخذاً بعين الاعتبار مخاطر البحر هذا قبل عمليتي الرص والتستيف، ومنه لا يعني أنه إذا ما توفرت الحاوية على الحماية والوقاية للبضائع المحملة بداخلها أن يقصر الشاحن في التزامه بتغليف وتكييف البضاعة بالعناية التامة وحتى يفي الناقل بالتزامه في الأخير والمتعلق بإصدار سند الشحن يقع على الشاحن واجب الإدلاء بالبيانات الخاصة بالبضاعة التي تم تجميعها داخل الحاوية.

وتتبع المشكلة حينئذ عندما يتسلم الناقل الحاوية محصنة بختم الرصاص من قبل الشاحن، في الوقت الذي يتضمن سند الشحن الذي يقوم بإصداره بيانات الطرود أو البضائع الموجودة بالداخل وفي هذه الحالة تقوم قرينة قانونية تتصل بمقتضاها واقعة إصدار سند الشحن بواقعه أخرى هي تسلم الناقل عدد الطرود المذكورة، في هذا السند بحيث يؤدي تحقق الواقعة الأولى إلى حدوث الواقعة الثانية من دون قبول ادعاء الناقل على وجه الإجمال بتسلمه الحاوية مختوم بغير علم بمحتواها.

<sup>1</sup> - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 57.

فإذا كان صحيحاً أن الناقل يحتفظ من حيث المبدأ بحقه في التحقق من صحة البيانات المدرجة في سند الشحن من طرف الشاحن ومدى مطابقتها للبضائع غير أنه عملياً يبدو ذلك صعباً في مجال النقل بالحاويات بحيث قد لا يتوفر لديه الوقت الكافي أو حتى الإمكانيات اللازمة لفحص ومعاينة البضاعة معاينة دقيقة وكافية في حين أن عملية الشحن يجب أن تتم بسرعة حتى لا تبقى البضائع على رصيف القيام فترة أطول وحتى لا تتأخر السفينة عن السفر.

وعليه فإن الناقل في عمله يستعين بقائمة الشحن الذي تسلم إليه المشحونة وبالتالي فإن هذا الأخير وعند وقوع أو تحقق أي ضرر بإمكانه الاستناد إلى هذه القائمة لدفع المسؤولية عن نفسه<sup>1</sup>.

وشحن الحاوية يقصد بها في العموم رفعها من على الرصيف ووضعها على ظهر السفينة وهو في الأصل من مهام الناقل داخل ميناء القيام إلا أنه يمكن الاتفاق في عقد النقل على تولي الشاحن القيام بعملية الشحن وإن كان القائم بعملية الشحن سواء الناقل أو الشاحن فإنه عادة ما يتعاقد مع المقاول البحري لتنفيذ تلك المهمة تبعاً للطرق الفنية المعروفة دولياً.

والأصل أن الالتزام بالشحن يقتصر على القيام برفع البضاعة من الرصيف ووضعها على متن السفينة مهما كانت الوسيلة المستخدمة إلا أنه يمكن أن يتعدى هذا الالتزام معناه بحيث أن تجميع البضائع في الحاوية في بعض الأحيان قد يحتم على الناقل أوضاع يكون ملزماً فيها بالقيام ببعض الإجراءات سواء من تلقاء نفسه أو تنفيذاً لتعليمات تلقاها مسبقاً من الشاحن مثل حالة توصيل جهاز تبريد بالحاوية المبردة بتيار كهربائي على السفينة حينما لا تمتلك السفينة جهاز تبريد خاص بها.

كما يجوز للشاحن مراقبة العمليات المتممة لشحن الحاوية على السفينة للتأكد من سلامتها وحرصاً منه لتفادي وقوع أي ضرر قد يمس ببضاعته المحتواة وفي حالة ما إذا تعذر عليه ذلك كان ناقل مسؤول عن أي ضرر ينجم عن الخطأ.

ويثار دائماً التساؤل حول ما إذا يلزم شحن الحاوية في عابرة السفينة فقط أم يجوز شحنها على السطح.

<sup>1</sup> - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 23.

لا تنطبق قاعدة حظر الرسم على سطح السفينة على البضائع المغلفة أو المغلفة تغليفا عاديا فحسب، بل أيضا على الحاويات خوفا من سقوطها عرضا في البحر بفعل العواصف والرياح.

فقد يترتب على ذلك مشاكل كبيرة من نوع آخر لاسيما في حالة ما إذا كانت الحاويات تحمل مواد سامه أو خطره من شأنها أن تتسبب في الإضرار بالبيئة البحرية ضررا بالغاً إلا أن الحاويات تقل فيها مثل هذه الأضرار خاصة إذا ما كانت محكمة الإغلاق ومرصوصة بطريقة فنية جيدة وتأخذ مكانها الصحيح على السفينة.

أما من حيث اشتراط موافقة الشاحن، فالأمر يتوقف على ما إذا كانت المنشأة الناقلة للحاوية هي من الحاملات المجهزة لهذا الغرض أم من السفن التقليدية<sup>1</sup>.

وبالنسبة لحاملات الحاويات يجوز للناقل رص الحاوية على سطح السفينة دون الحاجة للحصول على موافقة الشاحن، ويقع باطلا كل شرط يحد من مسؤولية الناقل البحري بمبلغ يقل عن الحد القانوني أو يعفيه من المسؤولية، في المقابل يجوز للناقل التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية أو بإحدى حالات الإعفاء منها بشرط عدم ثبوت أن الضرر وقع بفعله أو امتناعه الشخصي بقصد إحداث الضرر أو بعدم الاكتراث مصحوب بإدراك أن هذا الضرر ممكن ووارد الحدوث.

أما السفن التقليدية فإذا أراد الناقل شحن الحاوية على سطح إحدى السفن العادية غير حاملات الحاويات فيلزمه لذلك موافقة الشاحن وإلا يكون قد ارتكب خطأ يسأل عما ينشأ عليه من ضرر.

ويجب على الناقل في جميع الأحوال التي يتم فيها شحن البضائع على سطح السفينة، أن يذكر ذلك في سند شحن وذلك حماية للغير حامل سند الشحن حتى يعلم بشحن البضائع بهذه الكيفية.

فعلى سبيل المثال نجد اتفاقية روتردام قد أجازت تطبيق أحكامها في حالة نقل البضائع على سطح السفينة إذا ما اقتضى القانون ذلك النقل أو إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة أو فوق تلك الحاويات أو العربات أو إذا كان النقل على سطح السفينة متوافقا مع عقد النقل أو العادات أو الأعراف أو الممارسة الجاري العمل بها في المهنة المعينة.

<sup>1</sup>- محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص ص 23، 24.

وتطبق الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضائع التي تنقل على سطح السفينة عند توفر الحالات السابقة أما إذا نقلت البضائع على سطح السفينة في حالات غير تلك المسموح بها يكون الناقل مسؤولاً عن تلك البضائع أو تأخر في تسليمها. لا تكتمل عملية شحن الحاوية على الوجه الذي تكون فيه السفينة جاهزة لبداية الرحلة البحرية إذا لم يتم رص هذه الحاوية مع غيرها من الحاويات الأخرى وفقاً لما هو متعارف عليه من أصول فنية.

ويقصد بالرص هنا توزيع الحاويات وترتيبها على متن السفينة بطريقة تحميها وتضمن سلامتها من خطر التلف أو الهلاك أثناء الإبحار كما تحفظ للسفينة توازنها وبهذا نلاحظ الاختلاف بين رص الحاوية على السفينة ورص البضائع داخل الحاوية بذاتها والتي ترتبط عملياً بتعبئة الحاوية كما سبق التطرق إليه والتي يقوم بها الطرف الذي تولى تعبئة الحاوية سواء ناقل أو شركة متخصصة أو المرسل صاحب البضاعة وهو الغالب.

وبالرغم مما تقدم فقد يتولى الشاحن عملية تعبئة البضائع داخل الحاوية وتكون الأضرار اللاحقة بها ناجمة عن أخطاء شخصيه للناقل أو ناتجة عن أحد تابعيه الذي لم يتحقق مثلاً من سلامة رص الحاوية على السفينة وقد يتوافق خطأ الشاحن في تعبئة الحاوية مع خطأ الناقل بما يضطر معه القاضي إلى تقسيم المسؤولية بينهما الأضرار الناجمة عن الخطأ في تعبئة الحاوية، وجرت العادة على أن يشتمل التأمين الذي يعقده الشاحن على البضاعة مخاطر تعبئتها داخل الحاوية.

### الفرع الثاني: العمليات الواجبة في ميناء الوصول

إذا ما وصلت السفينة بسلام إلى الميناء المقصود فإن أول ما يجب فعله هو فك الحاويات وإخراجها من العنابر تمهيداً لتفريغها وهذه العملية تقابل عملية رص الحاويات في عنابر السفينة أو على السطح والتي تحصل في ميناء الشحن<sup>1</sup>، وكذا الإخطار عن حدوث أي هلاك أو تلف عند تسليم الحاوية.

### أولاً: تفريغ الحاوية

ويقصد بالتفريغ إنزال الحاويات من السفينة على رصيف الميناء أو إلى الصنادل التي تنقلها إلى الرصيف إذا كانت السفينة راسية بعيداً عنها، ويقع أساساً هذا الالتزام على عاتق الناقل

<sup>1</sup> - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 99.

ما لم يتفق على قيام الشاحن نفسه أو المرسل إليه بهذه العملية، وإذا كان الناقل هو الملزم بالتفريغ، فليس تم مانع من الاتفاق على تحمل الشاحن أو المرسل إليه نفقات التفريغ. أما إذا كان التفريغ بحسب الاتفاق على عاتق الشاحن وجب على الريان إخبار الشاحن بوصول السفينة حتى يبدأ في تنفيذ المهمة، وتحسبا لعدم قيام الشاحن بواجبه قد يحدث أحيانا أن يتضمن سند الشحن شرط يتولى الريان بمقتضاه تفريغ البضاعة من تلقاء نفسه على نفقة الشاحن ومسئوليته، وهو ما يعرف بالتفريغ التلقائي، ويتعين في هذه الحالة على الناقل إيداع البضائع بعد تفريغها مخازن الجمارك أو مخزن عمومي لحساب الشاحن إعمالا لالتزامه بالمحافظة على البضاعة لحين تسليمها للمرسل إليه<sup>1</sup>.

### ثانيا: الالتزام بالإخطار عند حدوث هلاك أو تلف عند تسليم الحاوية

إذا تسلم الناقل الحاوية بعد تعبئتها مغلقة وغالبا ما تكون مختومة بالرصاص في هذه الحالة، فأمرنا بديهي أن تكون الأضرار الحاصلة للبضاعة المحتواة غير ظاهره غالبا وقت تسليمها للمرسل اليه في ميناء الوصول وبين الضرر الظاهر والضرر غير الظاهر فإن استعمال الحاويات كوسيلة لتغليف البضاعة المنقولة بحرا قد يولد شكلا جديدا من الضرر يمكن وصفه بالضرر المحتمل.

يتجسد هذا الضرر من الناحية الواقعية حينما ترى الحاوية اثناء تفريغها من السفينة وقد نزع منها ختم الرصاص أو تم تكسيره، ففي مثل هذه الحالات تبدو مصلحة المرسل اليه مؤكده حتما في الإسراع بتوجيه الإخطار الى الناقل دون ان تعوزه الوسيلة في تبرير تحفظاته في هذا الشأن، وإذا أهمل المرسل اليه أو وكيله في توجيه الإخطار المسبب إلى الناقل أو قام بإخطاره في وقت متأخر، فيفترض أن تسلم الحاوية بحالتها كما سلمت في ميناء القيام، وأن البضائع المحتواة مطابقة لبياناتها الواردة في سند الشحن، وأنها قد سلمت تحت درجة الحرارة المبينة في السند، لكن هذه القرينة بسيطة بحيث يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بكافه الطرق

بتعبير آخر من الجائز إثبات ان الضرر سابق في حدوثه على تفريغ الحاوية من السفينة بمساعدة رأي خبراء مختصين أو عن طريق قسم الجمارك في الميناء.

ولا يجوز للمرسل إليه مباشرة حق الرجوع على الناقل بسبب الأضرار اللاحقة بالبضاعة المحتواة أو نقصها طالما جرى فرض أختام الحاوية في غياب أي ممثل للناقل. كما أن تسلم

<sup>1</sup>- محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 100.

الحاويات من قبل المرسل إليه أو وكيله دون إبداء أي تحفظات ودون أن يقوم بوزنها للتحقق مما إذا كان وزنها الفعلي عند الوصول يتطابق مع ما هو مدون في سند الشحن يعتبر مسؤولاً عن أي نقص في البضائع المحتواة.

من خلال ما تقدم يمكن القول، بأن الحاويات قد أحدثت ثورة في مجال النقل البحري للبضائع، إلا أنه وبالرغم مما خلفته من آثار إيجابية على تنفيذ عمليات النقل، تمثلت في توفير الوقت والمال، وتقليل مرات المناولة وتطويرها لخدمة النقل متعدد الوسائط، باعتبارها همزة وصل بين مختلف وسائط النقل لكونها أمثل أداة نمطية وأفضل وسيلة لتغليف ووقاية البضائع.

غير أن استخدام الحاويات أثار العديد من الإشكالات من الناحية القانونية، تمحورت حول إيجاد تكييف قانوني موحد لهذه الحاوية، نظراً لارتباط هذه المسألة بشكل مباشر بالمسؤولية التي يربتها عقد النقل البحري ونظراً لقلّة النصوص القانونية الخاصة بنقل الحاويات تعددت الأوصاف الممنوحة للحاوية، بين من اعتبرها أداة نقل تابعة لوسائل النقل وآخر اعتبرها أداة تغلفة.

كما ساعدت الحاويات على ظهور أنواع جديدة من سندات الشحن، بحيث كان لها بالغ الأثر على السند التقليدي والذي ترتب عن التحفظات التي يدرجها الناقل على حالة البضائع وكميتها.

وكذلك الأمر بالنسبة للالتزامات التي يطرحها نظام النقل بالحاويات، فقد لاحظنا أن استخدام الحاوية قد أثار التزامات جديدة على عاتق الناقل غير الالتزامات التقليدية، والتي تمثلت في التزامه بضمان صلاحية الحاوية للحمولة المزمع نقلها وذلك في الحالات التي يلتزم فيها بتوفير الحاوية.

ومن بين الالتزامات المشددة، الأعباء التي يتحملها الناقل في سبيل الحفاظ على البضائع، وضمان سلامتها والتي سبق الإشارة إليها كالأعمال المادية التي تفرضها بعض أنواع الحاويات أو طبيعة البضاعة المشحونة.

كما يترتب الإخلال بالتزامات عقد النقل البحري بالحاويات كغيره من العقود مسؤولية تقام في حق الطرف المخل بالالتزام المفروض عليه بموجب العقد، وهو ما سنتطرق إليه في الفصل التالي.

**الفصل الثاني**  
**التحوية والمسؤولية المترتبة**  
**على عقد النقل البحري**

## الفصل الثاني

### التحوية والمسؤولية المترتبة على عقد النقل البحري

لا ينكر أحد الأهمية القصوى التي يكتسبها عقد النقل البحري للبضائع على اعتبار، أن معظم المبادلات التجارية العالمية تتم عن طريق البحر الذي يوفر أكثر أماناً وأقل تكاليف، والمتوصل إليه من خلال هذه الدراسة التي وردت في قالب مبسط هو إجماع بعض الغموض عن عقد النقل البحري، الذي إذا اشترك مع غيره من العقود في شروط عامة، إلا وأنه يبقى عقداً ذا خصوصية وهي تلك الخصوصية الناتجة عن خصوصية عقد النقل البحري، فعقد النقل البحري بالاستلام والتفريغ والنقل والمحافظة على البضاعة.

وعقد النقل البحري للبضائع من العقود الرضائية، بحيث يتعهد الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء لآخر لقاء أجر معلوم يتعهد به الشاحن، والالتزام الذي يرتبه أطراف عقد النقل البحري للبضائع هو التزام عقدي، وهو التزام بتحقيق نتيجة وهي إيصال البضاعة سليمة إلى ميناء الوصول.

ومتى أثبت الشاحن أو المرسل إليه عدم تحقيق النتيجة تقوم مسؤولية الناقل البحري، مما أدى إلى تدخل المشرع البحري لتنظيم قواعد هذه المسؤولية لحماية الشاحنين، ويعد الناقل البحري مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق البضاعة من هلاك أو تلف أو التأخر في الوصول أثناء تلفها، ويحق لطرف المتضرر رفع دعوى عن طريق المحكمة المختصة أو باللجوء إلى التحكيم من أجل الحصول على التعويض.

ومن هذا المنطلق سيكون عرض فصلنا الثاني في مبحثين على هذا المنوال.

المبحث الأول: سنتناول فيه دور الحاوية في ضبط الطبيعة القانونية للمسؤولية

المبحث الثاني: سنتناول فيه تقادم دعوى المسؤولية

## المبحث الأول

### دور الحاوية في ضبط الطبيعة القانونية للمسؤولية.

إذا كان الل البحري هو أهم موضوعات القانون البحري، فإن مسؤولية الناقل البحري تحتل الصدارة بين المسائل التي يثيرها هذا النقل، نظراً لكثرة الدعاوي التي تدور حولها، ولأنها تترجم عادة إلى مبالغ مالية يطلب من الناقل دفعها، وعليه فإن الناقل يتخذ كافة الوسائل للتخلص منها، في الوقت الذي يعمل فيه المرسل أو المرسل إليه جهدهما لدفع المسؤولية عنهما وتحميل الناقل المسؤولية عن كل ما يطرأ على البضاعة من ضرر أو نقص أثناء تواجدها في عهده،

### المطلب الأول: ضبط مسؤولية الأطراف المتدخلة.

إذا كان النقل البحري للبضائع هو أهم موضوعات القانون البحري، فإن مسؤولية الناقل البحري تحتل الصدارة بين المسائل التي يثيرها هذا العقد، على أساس القواعد العامة في مسؤولية العقدية، ذلك لارتباطه بعقد النقل البحري والإخلال بأحد الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل ويترتب عليه قيام المسؤولية ومن هذا الأساس سنتناول في (الفرع الأول) مسؤولية الناقل البحري (الفرع الثاني) مسؤولية متعهد الشحن والأطراف الأخرى.

### الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري

لتحديد طبيعة مسؤولية الناقل البحري أهمية بالغة، كونها تحدد المتدخل الذي يقع عليه عبء الإثبات وتحدد الطبيعة القانونية للمسؤولية بناء على مصدر الالتزامات الملقاة على عاتق المدين كقاعدة عامة، فنكون إما مسؤولية عقدية إذا كان العقد مصدر هذه الالتزامات أو مسؤولية تقصيرية إذا كان مصدرها القانون.

أما الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية فيتحدد، بناء على طبيعة الالتزام الذي تترتب المسؤولية بنتيجة الإخلال به، فنقوم على أساس الخطأ الواجب الإثبات إذا كان التزام المدين التزام ببذل العناية، أي إثبات أن المدين لم يبذل العناية اللازمة لتنفيذ هذا الالتزام كقاعدة عامة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الرزاق أيوب، مجلة طانجينس للقانون والاقتصاد، جامعة عبد الملك السعدي، كلية العلوم القانونية و الاقتصادية والاجتماعية، طنجة، المغرب، عدد 07 سنة 2008، ص 140.

أما إذا كان التزامه بتحقيق نتيجة فيكفي في هذه الحالة أن يثبت عدم تحقيق النتيجة المرجوة فقط، ولا يلزم بإثبات أن تلك النتيجة لم تتحقق نتيجة الخطأ المادي، إلا أن القانون يقيم في حالات معينة قرائن قانونية تغني من تقررت لمصلحته عن أي طريقة أخرى من طرف الإثبات، غير أنه يجوز نقض هذه القرينة بالدليل العكسي، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك.

وبناء على ما تقدم تكون مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية لأنها ناشئة عن الإخلال بعقد النقل البحري، وانطلاقاً من تحديد طبيعة الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل البحري بموجب عقد النقل البحري للبضائع بالحاويات في ظل التشريع الجزائري، يتبين لنا أن الناقل يلتزم ببذل عناية في إعداد السفينة بشكل تكون صالحة للملاحة، ويلتزم أحياناً بتقديم حاوية صالحة للتحميل، ويلتزم بتحقيق نتيجة في القيام بالعمليات اللازمة للنقل، وبناء عليه تثار صعوبة في تحديد الأساس الذي تقوم عليه مسؤوليته في ظل التشريع الجزائري. إذ نصت المادة 802 من التقنين البحري الجزائري على أنه: " يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية".

يتضح من هذا النص أن مسؤولية الناقل مفترضة منذ تكفله بالبضاعة حتى تسليمها ولكن الأمر ليس بهذه البساطة التي يحملها النص، ذلك اتفاقية بروكسل سنة 1924 تضمنت حكماً مماثلاً لنص المادة 802 من القانون البحري الجزائري هذه الأخيرة، اختلف الفقه في تحديد أساس المسؤولية التي تبنته<sup>1</sup>.

كما أن نص المادة 803 من التقنين البحري الجزائري الذي تضمن حالات الإعفاء من المسؤولية يطابق نفس المادة 04 من اتفاقية بروكسل، ومن المعلوم أن معرفة طبيعة التزامات المدين، وبالتالي الأسس الذي تقوم عليه مسؤوليته يكمن في معرفة سبل نفي هذه المسؤولية لذلك فإن أساس المسؤولية في التقنين البحري الجزائري لا بد ألا يختلف مع الأساس الذي يقوم عليه في اتفاقية بروكسل باعتبار أن سبل نفي المسؤولية في التشريعين واحدة.

<sup>1</sup>- بن الوزان حليلة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة ماجستير، جامعة منثوري قسنطينة، 2000، 2001، ص 108.

ذهب جانب من الفقه إلى اعتبار أن مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية بروكسل تقوم على فكرة الخطأ المفترض أو الإهمال مستندا في ذلك على أن التزام الناقل بإعداد السفينة هو التزام ببذل عناية، في حين يتجه غالبية الفقهاء إلى اعتبار مسؤولية الناقل البحري في ظل الأحكام السابقة تقوم على قرينة افتراض المسؤولية، فنتعقد المسؤولية بمجرد أن يقيم المرسل إليه الدليل على أن الضرر حدث أثناء تواجد البضاعة في عهدة الناقل، دون أن يلتزم بإثبات خطأ باعتبار أن الالتزام الرئيسي الذي يربته عقد النقل في ذمة الناقل، والمتمثل في نقل البضائع وتسليمها بالحالة المبينة في سند الشحن هو التزام بتحقيق نتيجة.<sup>1</sup>

بينما يذهب رأي آخر إلى أن التزام الناقل بنقل البضائع والعناية بها هو التزام مطلق أي بتحقيق نتيجة على الرغم من قيامه على قرينة الخطأ، وإن كان ينبغي الموازنة بين الآراء المتقدمة فإنه يمكن القول أن مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والتقنين البحري الجزائري تقوم على قرينة المسؤولية كقاعدة عامة وتقوم استثناء على أساس الخطأ المفترض، أي قرينة الخطأ، فتقوم على أساس قرينة المسؤولية إذا تعلق الأمر بالتزامات الناقل بالشحن والرص والنقل وتفريغ البضائع والمحافظة عليها باعتبار هذه الالتزامات تتعلق بتحقيق نتيجة هي وصول البضاعة كاملة وسليمة وفي الميعاد المحدد، ولا يمكن للناقل أن يدفع عن نفسه المسؤولية في هذه الحالة إلا إذا أثبت أن الضرر ناتج عن حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية.

أما عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل عن الإخلال بالتزامه بتقديم حاوية صالحة للحمولة فهي مسؤولية عقدية باعتبار أن مصدرها إما عقد النقل في حد ذاته في حالة تقديم الحاوية بموجب شرط في عقد النقل، وإما مصدرها عقد إيجار مستقل على أن الأسس الذي تقوم عليها المسؤولية في الحالتين تختلف.<sup>2</sup>

ففي حالة تقديم الحاوية بناء على شرط في عقد النقل، فإن العبرة في تحديد الأساس الذي تقوم عليها المسؤولية يكون بالرجوع إلى طبيعة الالتزام الذي قرره إرادة الطرفين في العقد، فإن تبين من العقد أن الناقل ملزم ببذل عناية كان على الشاحن أن يثبت عدم بدل

<sup>1</sup>- بن الوزان حليلة، المرجع السابق، ص 109.

<sup>2</sup>- بن الوزان حليلة، المرجع السابق، ص 111.

العناية اللازمة، أما إن تبين أن الناقل ملزم بتحقيق نتيجة، فيكفي إثبات عدم تحقق النتيجة المرجوة لتقوم مسؤولية الناقل.

كما تجدر الإشارة أن للتكييف القانوني للحاوية الذي يأخذ به القاضي أثر مباشر على الأساس التي تقوم عليه مسؤولية الناقل نتيجة إخلاله بالالتزام المتقدم، فإن تم تكييف الحاوية بأنها جزء من السفينة، تقوم مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض قياساً بمسؤوليته عن إخلال بتقديم سفينة صالحة للملاحة. أما في حالة تقديم الحاوية بموجب عقد إيجار فإن تحديد الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل المؤجر يتقرر بناء على طبيعة الالتزامات التي يترتبها عقد الإيجار في ذمته طبقاً لأحكام هذا العقد بمعنى أن مسؤولية الناقل المؤجر في هذه الحالة تخضع للقواعد العامة في المسؤولية العقدية.

### الفرع الثاني: مسؤولية متعهد الشحن والأطراف الأخرى

انطلاقاً من كل ما سلف تنطلق فكرة مسائلة كل متدخل في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات ونظراً لتعدددهم سنتطرق إلى كل متدخل.

#### أولاً: مسؤولية متعهد الشحن أو التفريغ

الأصل أن الشاحن أو المرسل إليه بحسب الأحوال يكون ملتزم بشحن وتفريغ الحاويات ما لم يتفق على غير ذلك، وموّدَى ذلك أن التزام الشاحن بالشحن والتفريغ لا يتعلق بالنظام العام، وبالتالي قد تقوم مسؤولية متعهد الشحن بناء على كونه ممثل قانوني مكلف باستلام البضائع التي تنقل بالحاويات.

هذا وتقوم مسؤوليته بناء على أخطائه المرتكبة أثناء عملية الشحن والتفريغ أو التخزين، ويبقى من الضروري إثبات خطأه مادام الأمر يتعلق بسلوك مادي، مع الإشارة إلى أنه يسهل إثبات الخطأ في هذه الصورة بموجب وثيقة الشحن والتفريغ التي يتم التعامل بها في هذا الصدد، باعتبار أنه متعهد يفترض فيه الكفاءة، فإنه يقوم بأعمال لحساب الناقل وكذا لصاحب الحق على البضاعة المحملة على متن السفينة مما يدفعنا للقول أن مسؤوليته تعاقدية.

مع الإشارة أن التزام الشاحن بالتفريغ يثير عدة إشكالات لأنه يترتب على تراخي هذا الأخير في تنفيذ التزامه الإضرار بمصالح الناقل نظراً لتعطيل السفينة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - مجدوب نوال، مسؤولية المتدخلين في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات، المرجع السابق، ص 91.

## ثانيا: مسؤولية وكيل السفينة

يسأل وكيل السفينة عن جميع أخطائه التي يرتكبها أثناء أداء مهامه مع الإشارة أن التزام هذا الأخير هو التزام بتحقيق نتيجة تجاه وكيله لا بدل عناية فحسب، ومصدر هذه المسؤولية هو العقد الذي يجمعه بموكله أي المجهز، ونظرا للتطورات التي عرفتتها عملية النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات، فقد تم تخويل وكيل السفينة صلاحيات جديدة تحت تسمية (عون بحري) مما أدى لاتساع مسؤوليته لتشمل:

- الأعمال التقنية مثل عمليات استقبال البضائع وإيجار السفن، وكذا رسوها بما في ذلك تحرير سندات الشحن بعد تلقي الوثائق اللازمة من طرف مجهز السفينة أو ربان السفينة.
- الأعمال التجارية كالتكفل بالحاويات وكذا تسليم البضائع لمالكها.
- الأعمال المالية كمسك ميزانية النفقات والإيرادات الخاصة بالسفينة.

## ثالثا: مسؤولية وكيل النقل

يلتزم وكيل النقل بتحرير سند شحن مباشر، فهو بذلك يكون مسؤولا بصورة مزدوجة طيلة الرحلة، إذ يسأل مرة عن عمله الشخصي "كناقل رئيسي"، ومرة أخرى يسأل عن أعمال من ينوب عنه "كعون لحساب شخص آخر".

مع الإشارة إلى أنه متى تم وضع وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعديين إصدار وثائق شحن مباشرة لمسافات نقل متممة من طرفهم إلا متى احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع التي تم نقلها بواسطة وثيقة شحن مباشرة، مع عدم إمكانية الاحتجاج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين.

وعموما تنحصر مسؤولية وكيل النقل البحري الذي حرر وثيقة النقل المباشرة في تنفيذ كل الالتزامات المترتبة عن الناقل خلال المسافة التي تقطعها البضائع إلى حين تسليمها الى المرسل أو إلى ممثله القانوني<sup>1</sup>.

## رابعا: مسؤولية المرسل إليه (مالك البضاعة)

تتجسد المهام الرئيسية لمالك البضاعة أو ممثله القانوني في استلام الحاويات والبدء المباشر في عملية التفريغ من المحتوى، وذلك بعد إتمام الإجراءات الخاصة بالجمركة،

<sup>1</sup> -سجود نوال، المرجع السابق، ص90.

ويبقى مالك البضاعة مسؤولاً عن المخلفات الجمركية المرتبطة بالبضائع، كما يقع على عاتق المرسل إليه إعادة الحاويات للمكان المحدد بموجب الاتفاقية ووضعها تحت تصرف الناقل الموكل من طرف وكيل السفينة.

#### خامساً: مسؤولية مقاول المناولة المينائية

مما لا شك فيه أنه لا يسع الناقل البحري القيام بجميع أعمال الملاحة البحرية من إنزال، شحن، تفريغ في وقت محدد دون الاستعانة بذوي الكفاءة في ميدان الملاحة البحرية للشحن والتفريغ. ناهيك عن المصاريف الباهظة التي يمكن تكبدها من جراء تخلفه عن ذلك. وفي هذا الصدد يبقى المقاول مسؤولاً عن جميع الاختلالات التي يرتكبها تجاه من كلفه بها سواء كان شاحن أو مرسل إليه وذلك في حدود الفترة الزمنية لقيامه بالمهام المعهودة له، كما يسأل عن كل هلاك مس البضائع تجاه طالب الخدمة بغض النظر كونه ناقل أو شاحن، كما يبقى مسؤولاً عن التأخير في تنفيذ التزاماته من شحن وتفريغ للحاويات إلا متى اثبت أن التأخر راجع لسبب أجنبي لا يد له فيها.<sup>1</sup>

#### سادساً: مقاول التشوين

حددت المادة 920 من القانون البحري التزامات مقاول التشوين وبالتالي يفهم من نص المادة أن مسؤولية المشون تقوم تجاه طالب الخدمة مع عدم مسؤوليته عن الأضرار والخسائر التي تطال البضائع قبل الشروع في تنفيذ التزامه أو بعد تنفيذه.<sup>2</sup>

#### المطلب الثاني: تحديد المسؤولية في عقد النقل البحري بالحاويات.

إن التزام الناقل بإيصال البضائع سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول هو التزام عقدي أساسه عقد النقل البحري، غير أنه لأحكام مسؤولية الناقل البحري التي نظمها القانون البحري نطاق محدد، نطاق زمني، نطاق مادي، ونطاق شخصي، كما يحدد القانون أسباب لإعفاء الناقل من المسؤولية، وهذا ما سنتطرق إليه من خلال فرعين:

الفرع الأول سنتناول فيه نطاق تحديد المسؤولية

الفرع الثاني سنتناول فيه الإعفاء من المسؤولية

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، مكتب المصري الحديث، الاسكندرية، 1991، ص 249.

<sup>2</sup> - ما نصت عليه المادة 920 من التقنين البحري الجزائري.

### الفرع الأول: نطاق تحديد المسؤولية.

كما سبق وأشرنا ينقسم نطاق تحديد المسؤولية إلى نطاق زمني ومادي ، و شخصي .

#### أولاً: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري.

يتحدد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في المدة الفاصلة بين تسلمه للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريع بتسليمها إلى صاحب الحق في ذلك أو إيداعها، بحيث يكون الناقل مسؤولاً عن البضاعة خلال المدة التي تكون البضاعة في عهده وبالتالي لا يسأل عن أي ضرر يلحق البضاعة قبل عملية شحنها أو بعد عملية تفريغها.

وتجدر الإشارة إلى أن عقد النقل البحري يتجزأ إلى ثلاث مراحل قبل الشحن وأثناء النقل وبعد التفريع بحيث يسأل الناقل البحري إلا على إحداها، وهي المرحلة التي تفصل بين شحن البضاعة على السفينة وتفريغها منها، فهذه المرحلة تخضع للأحكام الخاصة لمسؤولية الناقل البحري التي تنطبق عليها احكام التقنين البحري أما بالنسبة للمرحلة السابقة على الشحن واللاحقة للتفريع فتخضع العمليات الواقعة فيهما للقواعد العامة في المسؤولية.

هذا ما نص عليه المشرع الجزائري على النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في نص المادة 802 من القانون البحري الجزائري وحددته بالمدة الممتدة منذ تكفله بالبضاعة إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني<sup>1</sup>.

#### ثانياً: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري

لما كان التزام الناقل التزام بتحقيق نتيجة، وذلك حسب ما جاء في المادة 938 من التقنين البحري الجزائري وهو المتمثل في إيصال البضائع إلى ميناء الوصول، وعليه يكون الناقل قد أخل بالتزاماته إذا لم تصل البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول، كما لو هلكت كلياً أو جزئياً أو أتلفت أو وصلت متأخرة، ومنه فإن مسؤولية الناقل البحري تقوم في حالة تحقق الهلاك أو التلف أو تأخير في التسليم، وعليه فإن النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري يشمل ثلاثة صور للضرر الذي قد يلحق بالبضاعة، أي تلك التي نصت عليها المواد 802 و 805 من التقنين البحري الجزائري.

<sup>1</sup> - طالب حسن موسى، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003، ص134.

**(1) هلاك البضاعة**

والهلاك قد يكون كلياً أو جزئياً، ويقصد بهلاك البضاعة زوالها أو تلاشيها مما يؤدي إلى عدم تسليمها إلى المرسل إليه، والهلاك الكلي يتحقق عند عدم وصول البضاعة بأكملها إلى جهة الوصول بسبب ضياعها أو إلقائها في البحر من أجل انقراض بقية الشحنة أو السفينة أو بيعها أثناء الطريق لتمويل السفينة، وقد يكون الهلاك جزئياً بسبب ضياع بعض الطرود أو سرقتها، وتتحقق في هذا الفرض مسؤولية الناقل البحري عن خسارة جزئية للبضائع فالهلاك الجزئي ينسب على كمية البضاعة المنقولة، وذلك خلافاً للضرر المادي الذي ينسب أساساً على نوعيتها.

غير أن العرف البحري قد جرى على التساهل في حالة الهلاك اليسير الذي قد يصيب البضاعة أثناء نقلها بسبب عجز الطريق ويقصد بعجز الطريق ما تتعرض له البضاعة من نقص ناجم عن عوامل طبيعية، وهذا النقص يختلف بحسب طبيعة البضاعة ذاتها فإذا كانت سائبة فمن الجائز أما إذا كانت حبوب فمن الجائز أن ينقص قدر ضئيل منها وذلك أن يتبخر جزء منها بسبب عملية الشحن والتفريغ.

وقد استهدف المشرع بذلك تبسيط التعامل التجاري ومراعاة لطبيعة البضاعة وتختلف النتائج التي تترتب عن الأخذ بالمعيارين فيما إذا جاوز مقدر النقص الحد المسموح به ووفقاً للمعيار الأول يعفى الناقل عن القدر المسموح ويسأل فيما زاد على ذلك أما المعيار الثاني فإن زيادة الضرر عن القدر المسموح به يكشف عن خطأ الناقل وعليه يسأل عن مقدار العجز كله، والترجيح هنا يكون بالمعيار الثاني لأنه في حالة الهلاك الكلي لا يخصم من قيمة البضاعة ما يقابل النقص المتسامح فيه وإنما يكون الضرر عن البضاعة كاملة<sup>1</sup>.

**(2) التلف**

ويقصد بالتلف أن تصاب البضاعة في نوعها فتصل تالفة، فتكون بذلك غير صالحة للاستعمال الذي أعدت له، ويستوي أن يشمل تلف البضاعة كاملة أو في جزء منها، ويعرف التلف على أنه العطب في مادة الشيء أو سوء حالتها، أي أنها لم تعد صالحة للاستخدام الذي أعدت له أو أن الاستخدام لم يكن بالشكل الكامل فيما لو لم يصبها بالتلف.

<sup>1</sup> - يسعد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق التقنين البحري الجزائري، الاتفاقيات الدولية، رسالة لنينق شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة تلمسان، 2012، ص 255.

ويقع عبء إثبات التلف على المرسل إليه باعتباره دائن للبضائع ولأن التلف صورة من صور الضرر، ولسند الشحن أهمية في عملية الإثبات، فحيث يكون سند الشحن نظيفاً فإن إثبات التلف يكون أيسر لأن الناقل ملزم بتسليم البضاعة التي بعهدته بأوصافها التي هي مثبتة في سند الشحن، فإذا كانت البضاعة قد وصلت تالفة، فإن على المستلم أن يدون تحفظاته عن البضاعة على وصل التسليم أو على مستند الشحن ذاته، وذلك ببيان ما أصابها من نقص وتلف بشكل محدد. وفي حالة تسليم الناقل لسند الشحن نظيف وتلفت البضاعة لا يمكنه إثبات عكس ما تضمنه سند الشحن.

غير أنه إذا كان التلف الذي أصاب البضاعة حصل بسبب عيب ذاتي فيها فيحق للناقل إثبات ما يخالف بيانات سند الشحن حتى بمواجهة الغير، وذلك لأن هذه الحالة تعتبر قانونية تعفي الناقل من المسؤولية.

غير أنه إذا كان الناقل قد ضمن سند الشحن العيب الذي عليه البضاعة بموجب تحفظات لديه، وهذا ما تضمنته المادة 756 من التقنين البحري الجزائري حيث يمكن للناقل أن يدرج في سند الشحن البيانات المتعلقة بحالة البضاعة، وبذلك لا يسأل عن العيب الذي يجده مستلم البضاعة.

### (3) التأخير في وصول البضاعة

ويقصد به عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الوقت المحدد في عقد النقل أو في الميعاد الذي يفترض أن يسلمها فيه إذا كان الميعاد غير محدد، وقد نصت المادة 775 من التقنين البحري الجزائري على وجوب وصول البضاعة في الوقت المتفق عليه وذلك بنقلها عبر طريق يتفق عليها الطرفان وإذ ولم يتفقا عبر الطريق العادي<sup>1</sup>.

غير أنه يمكن أن يعفى الناقل من تحمل المسؤولية عن التأخير إذا كان سببه راجع إلى انقضاء حياة الأشخاص أو الأموال في البحر، وبما أن التأخير يعتبر ضرراً بالنسبة للمرسل إليه حتى ولو وصلت البضاعة سالمة، لأنه قد تتعرض البضاعة إلى الفساد وبالتالي انخفاض أسعارها بعكس إذا وصلت في ميعادها المحدد، كما أن التأخير يؤدي إلى فوات الكسب أو وقوع خسارة بالنسبة للشاحنين إذا ما تأخر الناقل في تسليمها في الميعاد المقرر

<sup>1</sup> - حلو عبد الرحمن، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري، مجلة المنارة، المجلد 13، العدد 08، ص 107.

الأمر الذي يلحق ضررا "بالبائع" الشاحن" نتيجة مطالبة المشتري "المرسل إليه" بتنفيذ التزاماته التعاقدية الناتجة عن عقد البيع.

ويقع عبء إثبات التأخير على عاتق المرسل إليه، فإذا كان سند الشحن قد تضمن الميعاد المتفق عليه فإنه لا يثير إي إشكالية، فبمنجرد عدم وصول البضاعة في ذلك الميعاد تقوم مسؤولية الناقل البحري عن التأخير، غير أنه في الحالة لا يوجد فيها اتفاق محدد يجب على المرسل إليه أن يثبت الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي البضاعة في نفس الظروف المماثلة.

### ثالثا: النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري

لمسؤولية الناقل البحري نطاق شخصي يتمثل في:

#### 1) الناقل المتعاقد

الناقل المتعاقد هو الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل ويتعهد للشاحن بتنفيذه، وبالتالي يكون مسؤولا عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة أو التأخير في تسليمها، وذلك بغض النظر عما إذا قام بتكليف الناقل البحري آخر بإنجاز النقل أو جزء منه، ويجب مراعاة أن الناقل المتعاقد بهذا المفهوم هو من يتعهد للشاحن بتنفيذ النقل في جميع مراحل الرحلة البحرية، فيختلف الناقل المتعاقد عن الناقلين الآخرين أي تدخل أكثر من ناقل بحري لإنجاز مختلف مراحل النقل، ففي هذه الحالة قد يأخذ الناقل البحري على عاتقه فضلا عن تنفيذ مرحلة النقل الأولى ضمن استمرار تنفيذ مرحلة بواسطة الناقلين اللاحقين ويكون ذلك بإصدار الناقل وثيقة شحن مباشرة تغطي مراحل النقل البحري، فيبقى الناقل المتعاقد هو المسؤول عن جميع الأضرار التي تحدث تنفيذا لعقد النقل، فهذه الحالة تعرف بالنقل المتتابع أي بواسطة وثيقة شحن مباشرة تحكم عملية النقل بجميع أجزائها<sup>1</sup>.

#### 2) الناقل الفعلي

هو ذلك الشخص الذي يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها والملاحظ هنا أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى هذه الحالة بعكس بعض المشرعين كالمشرع المصري الذي نص في قانون التجارة البحرية على أنه يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ

<sup>1</sup> - محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، مصر، منشأة المعارف، 1995، ص 53.

عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر ما لم يتفق على غير ذلك مع بقاء الناقل الذي أبرم العقد مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عملية النقل.

فالمشرع الجزائري نص على حالة واحدة وهي حالة توقف الرحلة بسبب ما، فيجب على الناقل حينها تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافة البضاعة ونقلها إلى ميناء الوصول المقرر، وهذا ما تضمنته المادة 776 من القانون البحري الجزائري، وهي حالة اضطرارية وليست اتفاقية بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي.

### 3 ( الناقل المتتابع

إن النقل بسند الشحن المباشر يشمل النقل المتتابع، كما يشمل النقل متعدد الوسائط، فالنقل بسند الشحن المباشر هو النقل الذي بموجبه يتعهد الناقل المتعاقد مع الشاحن بنقل البضائع إلى نقطة معينة ثم يسلمها إلى ناقل آخر، هكذا بالتتابع حتى تصل البضائع إلى المكان المتفق عليه في سند الشحن.

- أن للمرسل إليه الحق الرجوع على الناقل الأول مصدر سند الشحن المباشر مع أنه لم يستلم البضاعة من هذا الناقل وإنما تسلمها من الناقل الأخير.

- أن شروط سند الشحن المباشر تحكم عملية النقل المختلفة في العلاقة بين الناقل الأول والشاحن أو المرسل إليه، فإذا تعاقد الناقل الأول مع الناقل الثاني على شروط مخالفة لم يتم الاتفاق عليها مع الشاحن كان مسؤولاً قبل الشاحن أو المرسل إليه.

في حالة النقل بسند الشحن المباشر يتفق الناقل الأول الذي يصدر سند الشحن مع الشاحن على أن يتولى النقل إلى نقاط معينة أين يتم تسليم البضاعة إلى الناقل الثاني، والذي بدوره ينقلها إلى نقطة لاحقة التي يتم تسليمها في الأخير إلى الناقل الثالث، وهذا بالتتابع حتى تصل البضاعة إلى مكان الوصول<sup>1</sup>.

ونصت حسب اتفاقية هامبورغ في مادتها 11 على إمكانية النص في عقد النقل البحري على إعفاء الناقل المتعاقد من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها الذي يقع خلال تنفيذ الناقل الفعلي للجزء المكلف به من النقل المشمول بالعقد بعبارة

<sup>1</sup>- نهى خوفاش، كواش وحيد، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر، جامعة عبدالرحمن ميرة، بجاية، 2016، ص ص، 31، 32.

- أخرى أجازت الرجوع عن الناقل الفعلي وحده عما لحق البضاعة من ضرر أثناء وجودها في حراسته، إلا أنها علفت هذا الحق فيما يلي:
- أن يكون الناقل الفعلي المسمى في العقد.
  - أن يرد نص صريح في عقد النقل البحري يعفى الناقل المتعاقد من المسؤولية عن الضرر الذي يحدث أثناء قيام الناقل الفعلي بتنفيذ المرحلة الخاصة به.
  - ألا يتعذر على الشاحن إقامة الدعوى ضد الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة وفقا للفقرتين الأولى والثانية 21 من الاتفاقية.

وعليه، فإن عملية نقل البضائع التي يقوم بها الناقل البحري بناء على سند الشحن الذي بينه وبين الشاحن قد لا ينجزه هو بنفسه بل يقوم بذلك مجموعة من الناقلين الآخرين وهكذا يتولى مسؤولية توصيل البضاعة ونقلها مجموعة من الناقلين، حيث أجاز للناقل المتعاقد مع الشاحن أن يستعين بناقلين آخرين للقيام بنقل البضاعة، وهذا في حال كان سند الشحن لم ينص على شرط قيام الناقل المتعاقد بنقل البضاعة بنفسه، ولكن وفي حال سكوت الأطراف على ذلك يمكن للناقل المتعاقد أن يقوم بإشراك متعاقد آخر لإتمام عملية النقل، وفي حالة ما إذا كان النقل تم بالتتابع يمكن للناقل أن يعفى من المسؤولية إذ اثبت أن الضرر أو الهلاك الذي لحق البضاعة كان في الوقت الذي كانت فيه البضاعة في عهدة الناقل الفعلي بشرط أن يتم النص على هذا الإعفاء في سند الشحن الذي أبرمه الناقل المتعاقد مع الشاحن بحيث يكون الشاحن الفعلي المذكورا في سند الشحن وللمرسل إليه الرجوع على الناقل المتعاقد مصدر سند الشحن حتى ولم يكن قد استلم البضاعة منه، كما يتحمل الناقل المتعاقد مسؤولية أي شروط مخالفة لسند الشحن التي يتعاقد عليها مع الناقل الفعلي.

### الفرع الثاني: الإعفاء من المسؤولية

بعد أن تناول المشرع الجزائري حالات مسؤولية الناقل البحري في المادة 802 من التقنين البحري الجزائري، نص في المادة 803 من ذات التقنين على الحالات التي يعفى فيها الناقل من كل مسؤولياته، كما ذهبت إلى ذلك اتفاقية بروكسل لسنة 1924، وإلى جانب حالات الإعفاء القانونية ترك المشرع لأطراف العقد جانبا من الحرية لإدراج بعض شروط

الاتفاقية فيما يخص الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها<sup>1</sup>، وذلك في حالات معينة تعد استثناء من المبدأ العام الذي يقضي ببطلان الشروط التعاقدية التي يكون الغرض منها ابعاد أو تحديد مسؤولية الناقل خلافاً للأحكام التي تضمنتها النصوص القانونية، وفيما يلي نتناول حالات الإعفاء القانونية:

**أولاً: إعفاء الناقل من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة وعن الأخطاء الملاحية.**

### (1) عدم صلاحية السفينة للملاحة

طبقاً لنص المادة 803 من التقنين البحري الجزائري المقابلة للمادة 04/أولاً من اتفاقية بروكسل فإن الناقل يعفى من المسؤولية في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة إذا اثبت أنه قد قام بالعمليات اللازمة لجعلها صالحة للملاحة، معنى ذلك أن الناقل لا يسأل عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة والناجمة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة أثناء السفر باعتبارها ضامن لتلك الصلاحية قبل السفر وعند البداية فيه فقط.

### (2) الأخطاء الملاحية

يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن خطأ في الملاحة للريان أو للملاحين أو لغيرهم من العمال، ويبقى مسؤولاً عن أخطائه التجارية، فإدارة السفينة حسب ما تمت ملاحظتها في إيجارها، تكون إدارة ملاحية وإدارة تجارية، وتتمثل الإدارة التجارية في استغلال نشاط السفينة في التجارة، في حين تتمثل الإدارة الملاحية في تجهيز السفينة بما يلزمها والقيام بما تتطلب من صيانة وإصلاحات وتشغيل أجهزتها وقيادتها فهي وظيفة فنية<sup>2</sup>. فالإدارة التجارية تتضمن عمليات قانونية وعمليات مادية، أما العمليات القانونية فهي إصدار مستندات الشحن وتوقيعها، وأما العمليات المادية الداخلة في العمليات التجارية فهي شحن البضاعة وتستيفها وفكها وتفريغها وتسليمها إلى المرسل إليه فقط في الحدود التي لا تكون فيها هذه العمليات لازمة للمحافظة على سلامة السفينة أو الرحلة وما يعيب على هذا المعيار أيضاً بأنه يمكن أن يكون العمل الواحد داخل في الإدارتين مثل عملية تستيف

<sup>1</sup> - يعقوب يوسف صرخوة، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري، الكويتي الجديد، القسم الأول، مجلة الحقوق والشرعة، الكويت، العدد الثاني، السنة الثامنة، ص 172.

<sup>2</sup> - طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة، 2012، ص 179.

البضاعة ورسها على السفينة فهي ملاحية متى تعلقت بتوازن السفينة وهي تجارية متى تعلقت بالمحافظة على البضاعة.

أما في اتفاقية هامبورغ فلم تنص على الإعفاء من مثل هذه الحالة، فجاءت متفقة مع ما توصل إليه القانون الجوي الدولي<sup>1</sup>.

### ثانياً: العيب الخفي في السفينة

وقد نصت على هذا الإعفاء اتفاقية بروكسل أيضاً إلا أن اتفاقية هامبورغ جاءت خالية من هذه الحالة، وقد سائر المشرع الجزائري ما جاء في اتفاقية بروكسل إذ لا يعد الناقل مسؤولاً في الحالة التي يتخذ فيها التدابير اللازمة سواء كان قبل الرحلة أو أثناءها وبإمكانه اتخاذها بشكل معقول كما جاء في ذلك في مادتها 01/05 ولكن لا تعتبر شهادة شركة الإشراف والتصنيف دليلاً قاطعاً بهذا الشأن.

### ثالثاً: السبب الأجنبي

يتمثل السبب الأجنبي في القوة القاهرة، العيب الذاتي في البضائع أو خطأ الغير، أو عجز الطريق في حالة النقل البحري.

### 1) القوة القاهرة

يقصد بالقوة القاهرة كل حدث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه وليس للناقل دخل في حدوده يجعل تنفيذ التزام الناقل مستحيلاً، وأمثلتها كثيرة أهمها البحر وعواصفه ويلحق بالقوة القاهرة فعل الغير الذي لا يسأل عنه الناقل كخطأ ريان سفينة أخرى اصطدمت بسفينة الناقل وفي جميع الحالات يستوجب على الناقل أن يثبت السبب الأجنبي المحدد الذي يركز إليه الإعفاء القانوني من المسؤولية ويثبت توفر كل شرط من شروط القوة القاهرة<sup>2</sup>. فلا يكفي لهذا الإعفاء سبب الضرر الذي أصاب البضاعة غير معروف، ومن صور القوة القاهرة.

أ - الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه<sup>3</sup>

ب - مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو حوادثها.

ج - القضاء والقدر.

<sup>1</sup> - طالب حسن موسى، المرجع نفسه، ص 180.

<sup>2</sup> - سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 138.

<sup>3</sup> - يعقوب يوسف صرخوة، المرجع السابق، ص 129.

- ذ - حوادث الحرب.
- هـ - أعمال الأعداء العموميين.
- و - كل إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي.
- ي- قيود الحجر الصحي.
- ك- كل إضراب عن العمل أو التوقف أو إغلاق أو عائق عارض إذا كان شأن هذه منع الاستمرار في العمل كلياً أو جزئياً<sup>1</sup>.
- ل- الفتن والاضطرابات الأهلية.
- م - الأفعال المسببة لأي حادث لا تنسب إلى الناقل.

#### رابعاً: العيب الذاتي للبضاعة

وهذا العيب الذي يرجع إلى خصائص تكمن في البضائع ذاتها ويجعلها عرضة للتلف ومنها قابلية السوائل للتبخر بسبب الحرارة، أو قابلية بعض الحبوب للجفاف، أو الفواكه أو الجلود للتعفن، أو قابلية الحديد للصدأ بسبب الرطوبة.

ويقصد بالعيب الذاتي للبضاعة أي سبب ناشئ عن طبيعتها الداخلية يؤدي دون ما تدخل من الناقل إلى هلاك البضائع أو تلفها وقد تكون البضاعة هشة قابلة للكسر، فإذا كان التغليف معيب، أو لم يبين ذلك على الغلاف الخارجي يكون الشاحن هو المسؤول، أم إذا تعرضت للكسر رغم سلامة التغليف بسبب تداولها تقوم مسؤولية الناقل، والعيب الموجود في البضاعة بطبيعتها غير ظاهر لذا ترد عليها تحفظات في سند الشحن ولا يكشف مثل هذا العيب إلا في ميناء الوصول<sup>2</sup>.

#### خامساً: أخطاء وأفعال الشاحن

لقد استوحي المشرع الجزائري ما جاء في نص المادة 803 من التقنين البحري الجزائري حول أخطاء الشاحن من المادة 04 الفقرة 02 من اتفاقية بروكسل التي نصت على إعفاء الناقل من المسؤولية تأسيساً على الأخطاء الصادرة من الشاحن، أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله، وعليه أن يثبت علاقة سببية بين الأضرار الحاصلة وبين تلك الأخطاء.

<sup>1</sup>-يعقوب يوسف صرخوة، المرجع نفسه، ص186.

<sup>2</sup>- سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص138.

وبعد ذلك نخص تطبيق القواعد العامة، التي تقضي بانتفاء المسؤولية بسبب خطأ المضرور نفسه، وتتحصر تلك الأخطاء أساساً في العيوب المتعلقة بتغليف البضائع وتحريمها من جهة، وفي عدم كفاية أو إتقان العلامات من جهة أخرى، كما أضاف التقنين البحري حالة أخرى تتمثل في التصريح الكاذب للشاحن بشأن نوع البضاعة أو قيمتها<sup>1</sup>

### (1) الأخطاء المتعلقة بتغليف البضائع وتحريمها

يتمثل هذا الخطأ في نقص تغليف البضائع أو تحريمها أو ضعف ذلك التحريم، بشكل لا يوفر الثبات اللازم للبضاعة، وبالتالي حمايتها ضد المؤثرات الخارجية ومسألة كفاية التغليف والتحريم مسألة واقع تخضع لتقدير قاض الموضوع حسب طبيعة البضائع وحالتها<sup>2</sup> وبإسقاط الأحكام المتقدمة على النقل باستخدام الحاويات يمكن القول بأنه باعتبار الحاوية وسيلة تغليف حديثة وباعتبار عملية تعبئة البضائع داخل الحاويات هي العملية المقابلة لعملية التغليف والتحريم.

### (2) الأخطاء المتعلقة بتعليم البضاعة

بهدف إعلام الناقل بطبيعة البضائع وخصائصها ودرجة خطورتها يلتزم الشاحن عند تغليفه للبضائع بوضع علامات ورموز تشير إلى تلك الخصائص حتى يتمكن الناقل من إحاطتها بالعناية اللازمة واتخاذ الإجراءات المناسبة عند الضرورة، ويتم وضع تلك العلامات والرموز على كل قطعة من البضائع أو على تحريمها<sup>3</sup>.

وفي حالة النقل باستخدام الحاويات توضع تلك البيانات في بطاقة تلتصق على أحد الجدران الخارجية للحاوية<sup>4</sup>.

### (3) التصريح الكاذب للشاحن

للناقل الحق في الإعفاء من تحمل المسؤولية عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة إذا ما أكتشف أن الشاحن قد تعمد في تقديم تصريح كاذب بشأن نوع البضائع أو قيمتها في وثيقة الشحن، أو أي وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل متهرباً من دفع أجرة نقل أو

<sup>1</sup> - يعقوب يوسف صرخوة، المرجع السابق، ص 186.

<sup>2</sup> - يعقوب يوسف صرخوه، المرجع نفسه، ص 173.

<sup>3</sup> - هذا ما نصت عليه المادة 752/أ التقنين البحري الجزائري.

<sup>4</sup> - ما نصت عليه المادة 755/ب القانون البحري الجزائري.

رسوم جمركية مرتفعة، فضلا عن إمكانية متابعته جزائيا إذا كانت البضائع مما يمنع التعامل فيه.

#### سادسا: خطأ الغير

يقصد بالغير في هذا المقام كل الأشخاص الذين لا يكون الناقل مسؤولا عنهم، فيعتبر من الغير الشخص الذي عهد إليه الشاحن بتعبئة البضائع داخل الحاويات ويكون خطأه معنيا للناقل من المسؤولية، كما يعتبر من قبل خطأ الغير الإضراب عن العمل أو أعمال القرصنة والقتن والثورات، متى توفرت أركان الخطأ وإلا كانت من قبل القوة القاهرة، فالغير لا يسأل إلا عن خطئه.

#### سابعا: العيب الخاص بالبضاعة وعجز الطريق

نصت على حالة الإعفاء كل من اتفاقية بروكسل المادة 04 الفقرة 02 والتقنين البحري الجزائري المادة 803 فيعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن العيوب الخاصة بالبضائع من جهة، وعن النقص الطبيعي الذي يصيب أو ما يعرف بعجز الطريق من جهة أخرى.

#### 1) العيوب الخاصة بالبضائع

فالعيب الخاص بالبضائع هو ذلك العيب المصاحب لها منذ الولادة أو المنشأ، حسب طبيعة البضاعة، فالفاوكة تتلف لتعرضها لدرجة حرارة مرتفعة، والورق تتلفه الرطوبة الزائدة والسوائل تتبخر تحت أشعة الشمس. أما العيب الخفي فهو ما لا يتوقع وجوده عادة، مع كون البضاعة قابلة لاجتذاب مثل هذا العيب، كالحشرات في الحبوب والبقول.

ويجب على الناقل أن يثبت العيب الخاص أو العيب الخفي الذي كان سببا في حدوث الضرر حتى يعفى من المسؤولية ما لم يثبت الشاحن أن خطأ الناقل هو سبب في حدوث تلك الأضرار<sup>1</sup>.

#### 2) عجز الطريق

يعفى الناقل من تحمل المسؤولية عن النقص الحاصل في وزن البضائع أو حجمها الناشئ عن الطبيعة الخاصة بالبضاعة وحالتها المادية وفي حدود النسبة التي جرت العادة

<sup>1</sup> - عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، 1999، ص414.

على التسامح بها في ميناء الوصول ويقع على عاتق الناقل إثبات تلك العادة. ولا يعتبر سببا معنيا من المسؤولية، النقص الحاصل في العدد أو التلف الناتج عن الكسر في الألواح والأواني الزجاجية<sup>1</sup>.

## المبحث الثاني

### دعوى المسؤولية

لقد ارتأينا تناول هذا المبحث من خلال إتباع المنهج المقارن فتناولنا موضوع التعويض وتقدم دعوى المسؤولية من خلال التطرق للعديد من القوانين الوطنية والدولية.

فطبقا للمادة 04 من اتفاقية بروكسيل 1924، فإن مسؤولية الناقل البحري بسبب هلاك أو تلف أو تأخير تسليم البضائع، لا يمكن أن تتجاوز مائة جنيه انكليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى. في حين جاء بروتوكول بروكسيل 1968 بتعديلات في أحكام اتفاقية بروكسيل، فأضاف إلى جانب التحديد القائم على الطرد أو الوحدة، تحديدا قائما على الوزن، ولصاحب الحق الخيار بين الطريقتين أيهما أعلى. كما أصبح احتساب قيمة التعويض على أساس عشرة آلاف (10.000) فرنك بوانكاريه<sup>2</sup> عن كل طرد أ، وحدة، أو ثلاثين (30) فرنكا عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة المتضررة أو المفقودة.

كما تناول هذا البروتوكول موضوع التعويض في حالة النقل بالحاويات وسمي بشرط الحاوية (container clause)، فأصبح بإمكان الشاحن أن يطالب بالتعويض النقدي المستحق عن كل طرد أو وحدة موجودة داخل الحاوية أو المنصة النقالة، لكن بشرط أن يكون عدد تلك الطرود مبينا على سند الشحن، وإلا فإن الحاوية بما تتضمنه من بضائع تعتبر وحدة أو طردا واحدا. وتم تعديل هذا البروتوكول بأخر صدر بتاريخ 1979/12/31 بحيث انصب على تعديل الحدود النقدية للمسؤولية، فغير الفرنك البوانكاريه إلى حقوق

<sup>1</sup> - كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية، 1990، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1995، ص ص 109، 110.

<sup>2</sup> - البوانكاريه هو وحدة حسابية تم استخدامها في التنظيم الدولي لتحديد المسؤولية.

السحب الخاصة أين جعل قيمة الطرد أو الوحدة تساوي (S.D.R666.67) بدلا من (10.000) فرنك، و (2S.D.R) عن كل كيلوغرام.

أما قواعد اتفاقية هامبورغ فقد غيرت مبلغ التحديد الذي أصبح يحتسب على أساس حقوق السحب الخاصة، وأخذت بالتحديد المزدوج على أساس (835S.D.R) عن الطرد أو الوحدة، أو على أساس (2.5S.D.R) عن كل كيلوغرام، أيهما الأكبر.

وقد تطرقت قواعد هامبورغ ولأول مرة إلى تحديد المسؤولية في حالة التأخير والمقدرة بمرتين ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، شرط أن لا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل كاملة<sup>1</sup>. كما أخذت هذه القواعد بعين الاعتبار مسألة اجتماع مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف، ومسؤوليته عن التأخير، فقررت أن مجموع ما يحكم به من تعويض عن الضررين يجب ألا يتجاوز الحد الأعلى للتعويض الذي يمكن أن يحكم به في حالة الهلاك الكلي للبضائع.

كما تضمنت قواعد اتفاقية هامبورغ شرط الحاوية الذي تبناه بروتوكول بروكسيل لسنة 1978، ولكنها أضافت له حكما جديدا يقضي باعتبار الحاوية ذاتها طردا أو وحدة لدى احتساب التعويض، وذلك في الحالة التي تكون فيها تلك الحاوية غير مملوكة للناقل أو غير مقدمة من طرفه<sup>2</sup>.

أما فيما يخص التقنين البحري الجزائري فقد مس التعديل الذي أجراه المشرع سنة 1998 مسألة التحديد القانوني للمسؤولية<sup>3</sup>، وقد بدا متأثرا بما توصل إليه الفكر القانوني الدولي. إذ بالرغم من أن الجزائر لم تنضم إلى بروتوكول بروكسيل 1968، إلا أنها تبنت أحكامه في هذا التعديل، فجاءت المادة 805 من التقنين البحري الجزائري المعدلة بنفس التحديد الذي جاءت به المادة 04 المعدلة من اتفاقية بروكسيل، فحددت مسؤولية الناقل عن الخسائر والأضرار ب (10.000) وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة، و (30) وحدة عن

<sup>1</sup> - المادة 06 الفقرة 01 أ، ب من قواعد هامبورغ 1978.

<sup>2</sup> - المادة 06 الفقرة 02 من قواعد هامبورغ 1978.

<sup>3</sup> - المادة 805 من التقنين البحري الجزائري قبل تعديلها كانت تحيل إلى المادة 04 من اتفاقية بروكسيل بخصوص الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل.

كل كيلوغرام، أي الحدين أعلى. ف جاء في نص المادة 805 ما يلي: " إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على متن السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه، أو في الوقت المعقول المطلوب من الناقل الحريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

والملاحظ من هذه المادة أن المشرع الجزائري تبنى أيضا الحكم الذي تضمنته قواعد هامبورغ بخصوص الحد الأعلى للمسؤولية عن البضائع المتأخرة، وحدده بمقدار مرتين ونصف (2.5) من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يزيد عن مجموع الأجرة الكاملة المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

كما أخذ المشرع الجزائري بحكم قواعد هامبورغ فيما يخص حالة استخدام الحاويات فقرر أن العبرة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية، هي عدد الطرود المدونة في سند الشحن أو أي وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل، واعتبر الحاوية ذاتها وحدة شحن أخرى ما لم تكن مملوكة للناقل، غير أنه لم يشر إلى الحالة التي تكون فيها الحاوية مقدمة من الناقل.

### المطلب الأول: الحد الأقصى للتعويض

مراعاة للتوازن المنشود بين مصالح الناقلين والشاحنين، وضمانا لاستمرارية مشاريع النقل البحري، بادرت اتفاقية بروكسيل لسنة 1924 بإقرار مبدأ عام يتمثل في وضع حد أقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم به الناقل حال تقررته مسؤوليته، والذي يشكل في نفس الوقت الحد الأدنى للتعويض الذي يمكن للطرفين الاتفاق عليه<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - قرارية قويدر، نظام الحد الأقصى للتعويض والخلاف الفقهي الحاصل حول مبرراته، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 04، العدد 05، 2017، ص 330.

ومن هنا ارتأينا تقسيم المطلب إلى فرعين أساسيين:

الفرع الأول سنخصصه لعرض نطاق تطبيق الحد الأقصى للتعويض

الفرع الثاني سنخصصه لعرض الأحوال المستثناة من تطبيق الحد الأقصى للتعويض

### الفرع الأول: نطاق تطبيق الحد الأقصى للتعويض

يتضمن نطاق تطبيق الحد الأقصى للتعويض، نطاق التطبيق المادي، ونطاق التطبيق من حيث الأشخاص، ويقصد بالنطاق المادي نوع المسؤولية ونوع الضرر الذي يستحق معه الناقل الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض، في حين يقصد بنطاق تطبيق الحد الأقصى للتعويض من حيث الأشخاص بتحديد الأشخاص المستفيدين من هذا الحد.

### أولاً: النطاق المادي لتطبيق الحد الأقصى للتعويض

يستفيد الناقل من الحد الأقصى للتعويض في جميع حالات المسؤولية، أي سواء كانت المسؤولية عقدية أو تقصيرية أو خلاف ذلك، وهو ما نصت عليه المواد 233 فقرة 1 من قانون التجارة البحرية المصري والمادة 3 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج، وهذا الحد وضعه المشرع ليسري على جميع أنواع الضرر سواء كان هلاكاً للبضاعة أو تلفها أو التأخير عن تسليمها

وجاء في نص المادة 7 من اتفاقية هامبورج في فقرتها الأولى ما يلي: "تسري الدفع وتبقى حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في أي دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بالتأخير في التسليم، سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية العقدية أو على أساس المسؤولية التقصيرية أو خلاف ذلك".

ويستفيد الناقل من الحد الأقصى للتعويض الذي يقره المشرع عند تعويضه المضرور عن جميع أنواع وصور الضرر. ورغم عدم الإشارة إلى حالة التأخير في المواد المذكورة أعلاه حظرت زيادة التعويض في حالة التأخير في تسليم البضائع، ومرد هذا الأمر أن الناقل يستفيد من الحد الأقصى للتعويض يسري على حالة التأخير في تسليم البضائع<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - قرارية قويدر، المرجع السابق، ص 331.

ثانيا: نطاق تطبيق الحد الأقصى للتعويض من حيث الأشخاص (المستفيدون من الحد الأقصى للتعويض)

الملاحظ بهذا الخصوص أن المشرع كان حريصا على مصالح الناقل بتحقيق استفادة حقيقية له من الحد الأقصى للتعويض، بحيث نجده أقر تمديد هذه الاستفادة إلى تابعي الناقل وذلك حتى لا يكون تعويض المتضرر تعويضا يغطي الضرر كاملا.

### (1) الناقل

تنص المادة 243 الفقرة 02 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: " لكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (1) من المادة أعلاه ولا يجوز أن يزيد ما يحصل عليه طالب التعويض من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي على الحد الأقصى المنصوص عليه في الفقرة المذكورة ".

كما نصت المادة 233 المذكورة أعلاه، الفقرة 03 على أنه : "وفي حالة النقل بسند شحن مباشر تسري الأحكام المنصوص عليها في الفقرتين السابقتين على مسؤولية الناقل الأول الذي أصدر سند الشحن وعلى مسؤولية الناقلين اللاحقين له ، ومع ذلك يبرأ الناقل الأول من المسؤولية إذا أثبت أن الحادث الذي نشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها وقع أثناء وجودها في حراسة ناقل لاحق".

أما قواعد هامبورج فقد ورد في المادة 07 فقرة 3 على أنه: "باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة 8، لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل ومن الأشخاص المشار إليهم في الفقرة 2 من هذه المادة (مستخدم أو وكيل الناقل إذا اثبت أنه تصرف في نطاق وظيفته) حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية"<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004، ص 296.

كما يستفاد من الأحكام المتقدمة وبشكل مطابق مندوبو الناقل، ووكلائه، وحتى مقاول المناولة المينائية<sup>1</sup>، لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل والناقل الفعلي ومستخدميهما ووكلائهما حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية".

ومفاد هذه النصوص أن المستفيدين من الحد الأقصى للتعويض هم الناقل المتعاقد والناقل الفعلي ومستخدم الناقل ووكيل الناقل. كما يستفاد من النصوص أنه لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل وغيره عما هو مقرر في المادة السادسة من الاتفاقية.

وفي ظل التشريع الجزائري إذا ما استعان الناقل المتعاقد بناقل آخر في التنفيذ الفعلي للنقل، فإن الشاحن لا يملك حق رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الفعلي.

## (2) تابعي الناقل

بالعودة إلى المادة 235 فقرة 1 من قانون التجارة البحرية نجدها تنص على أنه: "إذا أقيمت دعوى المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها على أحد تابعي الناقل جاز لهذا التابع التمسك بأحكام الإعفاء من المسؤولية وتحديدها بشرط أن يثبت أن الخطأ الذي ارتكبه وقع أثناء تأدية وظيفته أو بسببها".

والمقصود بتابعي الناقل كل من تربطه بالناقل علاقة تبعية، وتتحقق التبعية عندما يكون للمتبوع على التابع سلطة فعلية في الرقابة والتوجيه بمعنى أن يكون للمتبوع سلطة إصدار أوامر للتابع يقابلها التزام التابع الخضوع لهذه الأوامر، ولا يشترط في هذه السلطة أن تكون دائمة، إذ تتوافر علاقة التبعية حتى لو كانت هذه السلطة مؤقتة، ويكون الحال كذلك ولو كانت علاقة التبعية إجبارية<sup>2</sup>.

أما بالنسبة للتقنين البحري الجزائري فطبقاً لنص المادة 813 منه فإن للناقل كقاعدة عامة الحق في الاستفادة من تحديد المسؤولية في كل الدعاوي التي تقام ضده، سواء على أساس المسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية.

<sup>1</sup> - المواد 814، 816، 916 من التقنين البحري الجزائري.

<sup>2</sup> - سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 297.

نلاحظ أن المشرع الجزائري كذلك هدف لحماية الناقل من سوء نية المدعي بالتعويض والذي يلجأ لإقامة دعواه على أساس المسؤولية التقصيرية حتى يفقد الناقل الحق في تحديد المسؤولية<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: الأحوال المستثناة من نطاق تطبيق الحد الأقصى للتعويض

ويقصد بالأحوال المستثناة من نطاق تطبيق الحد الأقصى للتعويض سقوط الحق في التمسك بتحديد المسؤولية، فحتى وإن كانت مختلف التشريعات قد أقرت بمبدأ التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري تجسيدا لفكرة التوازن بين مصلحة كل من الشاحن والناقل، فإنه يبقى مطالبا بحسن النية في تنفيذ العقد حتى لا يتم حرمانه من حقه في تحديد المسؤولية، وبهذا الخصوص نجد المادة 241 من قانون التجارة البحرية المصري تنص على أنه:

1- لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بادراك أن ضررا يمكن أن يحدث.

2- ويفترض اتجاه قصد الناقل، أو نائبه إلى إحداث الضرر في الحالتين الآتيتين:

- إذا أصدر سند الشحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في السند وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية.

- إذا شحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها في عابرة السفينة".

كما تنص المادة 234 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: "لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن بيانا قبل الشحن عن طبيعة البضائع وقيمتها وما يتعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن ويعد البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع إلى أن يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها".

<sup>1</sup> - المادة 813 من التقنين البحري الجزائري.

أما اتفاقية هامبورج فهي تنص في المادة الثامنة فقرة 01 منها على أنه: "لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 06 إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير".

ووفقا للفقرة الثانية من ذات المادة فإن مستخدم الناقل أو وكيله يحرم لذات الاعتبار من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض المقرر للناقل البحري.

ومفاد هذه النصوص أن المشرع قد حدد الحالات التي لا يستحق فيها الناقل أو تابعيه الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض، وتتمثل هذه الحالات فيما يلي: صدور فعل أو امتناع من الناقل أو تابعيه بقصد إحداث الضرر، عدم اكتراث الناقل أو تابعيه مع إدراكهم أن ضررا يمكن أن يحدث، وتقديم الشاحن بيانا قبل الشحن عن طبيعة البضائع وقيمتها وذكر هذا في سند الشحن. أما في اتفاقية هامبورج فإن الناقل البحري يحرم من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض في حالة وحيدة وهي سوء تقديم الشاحن لبيان بطبيعة البضائع وقيمتها<sup>1</sup>.

### أولا: سوء السلوك الإرادي

يعرف بسوء السلوك الإرادي تصرف الناقل أو امتناعه بقصد إحداث الضرر، وكذلك عدم اكترائه المصحوب بادراك أن ضررا يمكن أن يحدث، إذ أنه نوع من الإهمال الذي لا يغتفر لأن القائم بالفعل أو الممتنع عن القيام به إنما فعل ذلك بالرغم من تأكده أن تصرفه قد يؤدي إلى ضرر.

تنص المادة 809 من التقنين البحري الجزائري على أنه: " لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805، إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر أو

<sup>1</sup> -سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 299.

بالمجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح". وهو ما جاء في نص المادة 04 من اتفاقية بروكسيل 1924 المعدلة بالمادة 02 من بروتوكول بروكسيل لسنة 1968.

ويتضح مما سبق أن سوء السلوك الإرادي يأخذ إما صورة العمد أو صورة عدم الاكتراث<sup>1</sup>.

### (1) العمد

يقصد بالعمد انصراف نية الناقل إلى إحداث ضرر، وهو لا يفترض في الناقل، ولذلك يجب على المضرور إثباته، أي إقامة الدليل على أن الناقل قد انصرفت إرادته إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع وإلى إحداث الضرر.

ونظرا لصعوبة إثبات تعمد الناقل أو تابعيه إحداث الضرر، فقد حدد المشرع الحالات التي يفترض فيها انصراف إرادة الناقل إلى إحداث الضرر، وهي حالة إصدار الناقل سند شحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في السند، وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية (المادة 17 فقرة 2 من اتفاقية هامبورج)، وحالة ما إذا شحن الناقل البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها في العنابر (المادة 09 فقرة 4 من اتفاقية هامبورج)، وقد أضافت اتفاقية هامبورج حالة ثالثة، وهي حالة إدراج شروط مخالفة النقل يخضع لأحكام اتفاقية ( مادة 23 فقرة 4).

وعليه، فإنه يكفي المضرور، حتى يحرم الناقل من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض، إقامة الدليل على توافر أي من هذه الحالات دون حاجة لإثبات تعمد الناقل إحداث الضرر. مثل إقدام الناقل المتعمد على رص الحاويات على السطح في حين تم الاتفاق الصريح مع الشاحن على رصها داخل العنابر.

### 2- عدم الاكتراث

وفقا لنص المادة 241 فقرة 3 من قانون التجارة البحرية المصري والمادة الثامنة فقرة 1 من اتفاقية هامبورج لا يحق للناقل الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض إذا ثبت أن

<sup>1</sup> - هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، 2008، ص 283

الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن استهتار الناقل وإدراكه المسبق أن ضرراً يمكن أن يحدث نتيجة لهذا الاستهتار.

وبناء عليه، فإنه يمكن القول أن عدم الاكتراث يتكون من ركنين أساسيين هما: استهتار الناقل وعلمه باحتمال حدوث الضرر.

ويتمثل استهتار الناقل في فعل يصدر منه أو امتناع مصحوب بإدراك، بمعنى أنه إذا صدر تصرف غير إرادي من الناقل، فلا يعتبر هذا التصرف عدم اكتراث يترتب عليه حرمان الناقل من الحد الأقصى للتعويض.

أما الركن الثاني القائم على علم الناقل باحتمال حدوث الضرر، فهو الركن الذي لا يتحقق بدونه عدم الاكتراث لأنه إذ تأكد الناقل من أن تصرفه سيحدث الضرر نكون بصدد عمد وليس عدم اكتراث، الأمر الذي يدعونا إلى القول أن عنصر احتمال وقوع الضرر هو فيصل التفرقة بين عدم الاكتراث والعمد، ففي حين يعلم الناقل باحتمال وقوع الضرر في الحالة الأولى فهو متأكد من حدوثه في الحالة الثانية<sup>1</sup>.

ولحرمان الناقل من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض، فإنه يجب على المضرور إثبات عدم اكتراث الناقل أي إثبات أن الناقل يدرك احتمال وقوع الضرر من جراء تصرفه وهو إثبات حر أي جائز بكافة الطرق. وكمثال عن عدم الاكتراث إقدام الناقل على وضع حاوية مفتوحة السقف على سطح السفينة.

### ثانياً: تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضائع وقيمتها

يعتبر تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضائع وقيمتها ثاني الأحوال المستثناة التي تحرم الناقل من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض، وهي منصوص عليها في قانون التجارة البحرية المصري فقط دون اتفاقية هامبورغ التي اكتفت بحالة وحيدة وهي سوء السلوك الإرادي<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 302.

<sup>2</sup> - سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 303.

وفي هذا الخصوص تنص المادة 234 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: "لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة، وقيمتها وما يتعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن، ويعد البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن إلى أن يقيم الناقل الدليل على عدم صحتها".

ومفاد هذا النص أنه إذا قدم الشاحن بياناً يوضح فيه طبيعة البضائع وقيمتها وما يتعلق من أهمية خاصة على وصولها سالمة وفي الميعاد المتفق عليه، وقام الناقل بتدوين هذا البيان في سند الشحن، فإن هذا التصرف يعد قرينة على قبول الناقل للبيانات التي أدلى بها الشاحن قبل الشحن، سيتبعه التزام الناقل بتعويض المضرور بقدر القيمة الحقيقية للبضائع المدونة في سند الشحن، وهي قرينة بسيطة يمكن للناقل إثبات عكسها.

ولكن يشترط لإعمال الأثر القانوني لهذه البيانات توافر ما يلي:

1- تقديم الشاحن للبيانات قبل الشحن، والهدف من ذلك هو تمكين الناقل من اتخاذ استعداداته، وهو أمر لا يتحقق إلا قبل الشحن لأنه إذا تم الشحن فلا جدوى من هذه البيانات.

2- تضمين البيانات طبيعة البضائع وقيمتها معا ويشترط فيها أن تكون واضحة وصريحة إذ أن الهدف منها هو تنبيه الناقل إلى أن البضائع المنقولة ذات قيمة عالية وأنها تحتاج لقدر من العناية أكبر من ذلك الذي تتطلبه البضائع العادية، فإذا لم تنهى هذه البيانات إلى علم الناقل عجز الناقل عن اتخاذ اللازم ويحق له في هذه الحالة الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض.

3- إدراج هذه البيانات في سند الشحن وليس في أية ورقة أخرى مثل الاعتماد المستندي أو الشهادة الجمركية<sup>1</sup>.

ولكن ماذا لو قدم الشاحن البيانات الخاصة بالبضائع للناقل لإدراجها في سند الشحن وأهمل هذا الأخير أو تعمد عدم تدوينها في سند الشحن، هل يستفيد الناقل مع ذلك من الحد

<sup>1</sup> - سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 304.

الأقصى للتعويض؟ نرجع هنا لمن أخل بالتزاماته، فالشاحن أوفى بالتزامه بإخبار الناقل بالقيمة الحقيقية للبضائع وبطبيعتها الخاصة، في حين أن الناقل لم يحترم التزامه بتدوين هذه البيانات في سند الشحن مثلما هو مفروض عليه، بناء عليه فإن المسؤولية تقع على الناقل وليس على الشاحن، الأمر الذي يؤدي إلى حرمان الناقل من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض في حالة إهماله في تدوين البيانات في سند الشحن بالإضافة إلى إلزامه بدفع تعويض عن الضرر الذي لحق الشاحن في حالة تعمد الناقل عدم تدوين البيانات في سند الشحن.

وبالرجوع إلى المادة 805 الفقرة 01 من التقنين البحري الجزائري نجد أنها هي الأخرى تفيد بأن الناقل يفقد حقه في تحديد المسؤولية التي بهذه المادة، إذا صرح الشاحن بقيمة البضائع وطبيعتها قبل شحنها على متن السفينة، شريطة أن يدون ذلك التصريح في سند شحن أو أي وثيقة نقل مماثلة.

ومتى تم ذلك التزم الناقل بتعويض الشاحن عن كامل الأضرار اللاحقة، باعتبار أن الناقل في هذه الحالة سيتلقى أجور شحن مناسبة لقيمة البضائع وطبيعتها، كما يمكنه أن يكتب التأمين المناسب ضد المخاطر المتعلقة بها.

كما أنه لا سبيل للناقل للاستفادة من التحديد القانوني لمسؤوليته في هذه الحالة، إلا إذا أثبت عدم صحة تلك البيانات المتعلقة بطبيعة البضاعة وقيمتها، باعتبار أن هذه الأخيرة ما هي إلا قرينة بسيطة في مواجهة الناقل يمكنه إثبات عكسها.

### المطلب الثاني: أساس تقادم دعوى المسؤولية

تتقادم دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل البحري عن الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضائع بمرور الزمن، وقد تناول المشرع الجزائري هذه المسألة بموجب المواد 742، 743 و744 من التقنين البحري الجزائري.

والملاحظ في الأمر أن المشرع البحري ورغبة منه في سرعة إنهاء المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري خصها بالتقادم القصير، هذا حماية للناقل حتى لا يبقى مهددا بدعوى

المسؤولية عن الأضرار لوقت طويل وتجنباً لضياع دلائل الإثبات ومنه زيادة المطالبات<sup>1</sup>، هذا من ناحية. ومن ناحية أخرى فهو سعى أيضاً لحماية المرسل إليه، الذي يعتبر الطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الناقل باشتراط مدة تقادم أقصر لا يتمكن خلالها من مباشرة الدعوى<sup>2</sup>.

أما عن الدعاوى التي تخضع للتقادم حسب نص المادة 743 من القانون البحري الجزائري فهي "كل دعوى مرفوعة ضد الناقل بسبب الفقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن...."، ومن هنا فإن التقادم عموماً يطبق على جميع الدعاوى المرفوعة ضد الناقل البحري، بسبب الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضائع، كما يستوي في ذلك أن ترفع الدعاوى ضد الناقل أو أحد تابعيه، أو أحد الناقلين المتتابعين في حالة النقل بموجب وثيقة الشحن المباشرة. وهو تقريبا نفس ما جاءت به المادة 244 من قانون التجارة البحرية المصري بحيث يفيد بأن التقادم يسري على جميع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع سواء كانت هذه الدعاوى متعلقة بهلاك أو تلف أو التأخير في تسليم البضائع وسواء كانت مقامة من الناقل ضد الشاحن، أو من الشاحن ضد الناقل<sup>3</sup>.

وتخضع للتقادم المنصوص عليه في المادة 744 من القانون البحري الجزائري دعاوى الرجوع التي يرفعها أي الشخص، ومن ذلك دعوى المؤمن ضد الناقل البحري، والدعوى التي يرفعها الناقل ضد أحد الناقلين المتعاقبين، والدعوى التي يرفعها الناقل ضد أحد تابعيه أو ضد مقاول المناولة المتسبب في الضرر.

في حين يسري التقادم المنصوص عليه في المادة 742 من التقنين البحري الجزائري على بقية الدعاوى شريطة أن تكون ناتجة عن عقد النقل البحري، كدعوى الناقل ضد الشاحن أو المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل، أو دعوى الناقل ضد الشاحن للمطالبة

<sup>1</sup> - أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 220.

<sup>2</sup> - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 234.

<sup>3</sup> - سوزان على حسن، المرجع السابق، ص ص 242-243.

بالتعويض الذي تكبده باعتباره المسؤول عنه استنادا إلى خطاب الضمان الذي تعهد فيه بأن يتحمل أية مسؤولية في مقابل حصوله على سند شحن نظيف<sup>1</sup>.

تجدر الإشارة هنا أن التقادم المنصوص عليه في المواد السابقة لا يسري على الدعاوى المرفوعة ضد الناقل بسبب الأضرار أو الخسائر التي تحدث خارج نطاق عقد النقل البحري كتلك الأضرار التي تحصل في الفترة ما بين استلام الناقل للبضائع أي حين البدء في شحنها وما بين تفريغها إلى حيث تسليمها<sup>2</sup>.

ومن هنا ارتأينا تقسيم المطلب إلى فرعين أساسيين:

الفرع الأول سنتناول فيه بدء سريان مدة التقادم

الفرع الثاني سنتناول فيه وقف وانقطاع مدة التقادم

### الفرع الأول: بدء سريان مدة التقادم

يختلف حساب بدء سريان مدة التقادم في حالة الدعوى المقامة من صاحب الحق ضد الناقل (الدعوى الأصلية) عنها في حالة دعوى الناقل ضد المتسبب الحقيقي في الضرر (دعوى الرجوع).

### أولاً: تقادم الدعوى الأصلية

تنص المادة 244 فقرة 01 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: "تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر بمضي سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم".

وتنص المادة 20 من اتفاقية هامبورج والمادة 25 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط في ذات الخصوص على أنه:

<sup>1</sup> - أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 221.

<sup>2</sup> - المادة 01 من اتفاقية بروكسيل 1924.

1- تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال السنتين.

2- تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضاعة أو بتسليم جزء منها، أو في حالات عدم تسليم البضائع، من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه.

3- لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة.

4- يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذي تقوم في حقه مطالبة بمد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجهه إلى المطالب، ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات حق<sup>1</sup>.

نفس الأمر بالنسبة للمشرع الجزائري فطبقاً لنص المادة 742 فإنه قرر قاعدة عامة بشأن تقادم الدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري بصفة عامة تقضي بأنه: "مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و 744 المذكورتان أذناه تتقادم الدعاوي الناتجة عن عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضائع، أو من اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه".

ومفاد هذه النصوص أن مدة التقادم هي مدة تقادم قصيرة حددها المشرع البحري بسنتين تبدأ من يوم تسليم البضائع إلى صاحب الحق فيها أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم. هذا إذا تم التسليم في يوم واحد أما إذا تم التسليم في عدة أيام فإن مدة التقادم تحسب من تاريخ الانتهاء من وضع البضائع كاملة في حيازة المرسل إليه. كما لا يصح احتساب مدة التقادم من تاريخ تسليم سند الشحن للربان إذ مثل هذا التسليم ما هو إلا تسليمًا حكماً وليس فعلياً.

1- في حالة وقوع التسليم: في حالة وصول البضاعة لكن فيها نقص أو تلف، يبدأ

سريان التقادم من يوم تمام التسليم والمقصود بالتسليم هنا هو التسليم الفعلي للبضائع للمرسل إليه أو ممثله القانوني، بحيث تتحقق معه الحيازة الفعلية للبضائع التي تمكنه من فحصها والتأكد من سلامتها ومطابقتها للمواصفات المذكورة في سند الشحن، وإن

<sup>1</sup>- سوزان على حسن، المرجع السابق، ص243.

استغرق التسليم عدة أيام كأن تكون الشحنة مكونة من عدة حاويات وصلت على دفعات متتالية، فيبدأ سريان التقادم من اليوم الذي توضع فيه كل الشحنة في عهدة المرسل إليه أو ممثله القانوني<sup>1</sup>.

**2- في حالة عدم وقوع التسليم:** في حالة ما إذا لم يتم تسليم البضائع للمرسل إليه فإن احتساب مدة التقادم يبدأ من التاريخ الذي كان يجب أن يتم تسليم البضائع فيه، وعدم تسليم البضائع قد يرجع إما إلى هلاك البضائع هلاكاً كلياً أو إلى سبب آخر كغرق السفينة مثلاً، وفي الفرض الأول يتم حساب التقادم ابتداءً من التاريخ المتفق عليه التسليم فيه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف مماثلة إذا لم يكن هناك ثمة اتفاق، أما في الفرض الثاني وهو غرق السفينة فإن حساب مدة التقادم يبدأ من التاريخ الذي يعلم فيه صاحب البضائع بغرق السفينة.

ويثار التساؤل عن كيفية حساب مدة التقادم في حالة ما إذا لم يتقدم صاحب الحق في تسليم البضائع أو حضر أو امتنع عن تسلمها، تفترض الإجابة على هذا التساؤل التفرقة بين فرضين: الأول هو عدم تسلم صاحب الحق للبضائع مع علمه بتاريخ وصول السفينة، والثاني هو عدم تسلمه للبضائع بسبب عدم علمه بميعاد وصول السفينة. فإذا كان صاحب الحق في البضائع لم يتسلم البضائع بالرغم من علمه بميعاد وصول السفينة، ففي هذه الحالة يبدأ حساب مدة التقادم من تاريخ وصول السفينة المعلوم لديه.

أما إذا كان تأخر صاحب الحق عن تسلم البضائع راجع إلى جهله وعدم علمه لموعد وصول السفينة، فإنه في هذه الحالة يتعين على الناقل إخطار صاحب الحق بموعد وصول السفينة، فإذا لم يحضر صاحب الحق لتسلم البضائع فإن الناقل يلجأ إلى قاضي الأمور الوقتية لتعيين أمين تودع لديه البضائع ليتولى بعدها إخطار صاحب الحق بوجود البضائع لدى الأمين، ويعتبر تاريخ إخطار صاحب الحق بإيداع البضائع لدى الأمين الذي عينه قاضي الأمور الوقتية أو تاريخ بيع البضائع هو التاريخ الذي يبدأ به حساب مدة التقادم.

<sup>1</sup> - محمد كمال حمدي، المرجع السابق، ص 237.

وفي الوضع الذي حضر فيه صاحب الحق في البضائع لتسلمها، ولكنه رفض تسلمها أو امتنع عن دفع أجرة النقل أو أية مصارف أخرى ناشئة عن النقل، ما ترتب عنه حبس الناقل البضائع، في هذا الوضع فإن تاريخ حساب مدة التقادم يبدأ من تاريخ رفض صاحب الحق استلام البضائع.

وأخيرا تجدر الإشارة أنه يجوز وفقا لاتفاقية هامبورج إطالة مدة التقادم في أي وقت أثناء سريان هذه المدة سواء مرة واحدة أو عدة مرات بشرط أن يتم ذلك بإعلان كتابي يوجهه المدعي عليه إلى المدعي<sup>1</sup>.

### ثانيا: تقادم دعوى الرجوع

تفترض دعوى الرجوع أن تكون هناك دعوى تعويض مقامة بصفة رئيسية ضد الشخص الذي يقيم دعوى الرجوع، ولا بد أن تقام دعوى الرجوع في مدة معينة حددها القانون إذا تعادها الشخص يسقط حقه في الرجوع<sup>2</sup>.

وفي ذلك تنص المادة 244 فقرة 3 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: "وينقضي حق من وجهت إليه المطالبة في الرجوع على غيره من الملتزمين بمضي تسعين يوما من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء ولو انقضت المدة المشار إليها في الفقرة 01 من هذه المادة".

ومفاد هذا النص أنه يجوز لمن وجهت إليه المطالبة (المدعي عليه في الدعوى الأصلية) الرجوع على غيره بعد مرور تسعين يوما من تاريخ إقامة الدعوى عليه إذا كان لم يقم بعد بالوفاء أو بمرور تسعين يوما من تاريخ الوفاء إذا كان قد قام بتعويض صاحب الحق في الدعوى. ولا يحول دون ذلك انقضاء مدة تقادم الدعوى الأصلية، حيث أن مدة انقضاء دعوى الرجوع مستقلة عن مدة انقضاء الدعوى الأصلية.

ونصت المادة 744 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يمكن رفع دعاوي الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم

<sup>1</sup>- سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 245.

<sup>2</sup>- سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 252.

الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى".

ويتضح من خلال هذا النص أن دعوى الرجوع إذا لم تمارس تسقط بالتقادم بمرور ثلاثة أشهر، ويبدأ سريان هذه المدة إما من تاريخ تسديد مبلغ التعويض المطالب به، أو من اليوم الذي يستلم فيه المدعي تبليغا بالدعوى.

أما اتفاقية هامبورج، فهي تنص في المادة 20 فقرة 05 منها على أنه: «الشخص الذي يحمل مسؤولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وأن انقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات. على أنه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن 90 يوماً تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه.

### الفرع الثاني: وقف وانقطاع مدة التقادم

لم يتضمن القانون البحري الجزائري، ولا اتفاقية بروكسيل 1924 نصاً خاصاً ينظم وقف تقادم دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري أو انقطاعه، ولما كان الرأي الراجح فقها وقضاء يذهب إلى أن مدة التقادم المنصوص عليها في اتفاقية بروكسيل<sup>1</sup> هي مدة تقادم حقيقي، وليست مدة سقوط، وبذلك فهي تخضع للأحكام العامة المتعلقة بوقف التقادم وانقطاعه.

### أولاً: وقف مدة التقادم

المقصود بوقف مدة التقادم هو وقف هذه المدة لحين انتهاء الحدث الذي تسبب في وقف الدعوى، على أن يتم بعدها تكملة ما تبقى من هذه المدة<sup>2</sup>، ويتم وقف الدعوى باتفاق الأطراف أو بوجود ظروف يتعذر معها اتخاذ إجراءات التنفيذ. ويشترط لوقف مدة التقادم أن

<sup>1</sup> - المادة 03 من اتفاقية بروكسيل، تقابلها المادة 743 من التقنين البحري الجزائري.

<sup>2</sup> - سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 250.

يكون اتفاق الأطراف واضح وصريح، فقد قضى بأن التأجيل المشروط لا يمكن أن يوقف مدة التقادم إذا لم يتحقق الشرط المتفق عليه وحتى عندما يكون الاتفاق واضح وصريح فلا يستفيد من وقف التقادم إلا الشخص الذي تم الاتفاق لصالحه وليس الشخص الذي يمنح هذا الوقف.

فالمادة 316 من القانون المدني الجزائري تقضي بأنه: "لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعا يمنع الدائن من المطالبة بحقه.." ومفاد هذا النص أن مدة التقادم يقف سريانها كلما قام مانع تعذر معه على الدائن (المرسل إليه أو الشاحن) المطالبة بحقه.

ويشترط في ذلك المانع أن يترتب عليه استحالة رفع الدعوى استحالة مطلقة، ويعد من قبيل المانع المبرر شرعا القوة القاهرة، أو اتفاق الأطراف على عدم رفع الدعوى خلال مدة معينة، أو مانع قانوني كحظر التجول. كما يقف سريان التقادم بالمفاوضات التي تحصل بين الناقل وصاحب الحق في رفع الدعوى، ويسري التقادم من جديد منذ فشل المفاوضات.

ويترتب على وقف التقادم، أن المدة التي وقف سريان التقادم خلالها لا تحسب ضمن مدة التقادم، وإنما تحسب المدة السابقة والتالية لها.

### ثانياً: انقطاع التقادم

ويقصد بانقطاع مدة التقادم أن المدة التي انقضت قبل انقطاع التقادم وكأنها لم تكن وهي لا تدخل في حساب مدة التقادم، بحيث أنه إذا بدأ سريان التقادم من جديد بعد انقطاعه تبدأ مدة جديدة مماثلة لمدة التقادم الأصلية<sup>1</sup>.

يخضع انقطاع التقادم لأحكام المادتين 317 و318 من القانون المدني الجزائري، فينقطع التقادم بالمطالبة القضائية، ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة بالتبني أو بالحجز.

ونفس الأثر يترتب في حالة اللجوء إلى التحكيم باعتباره بديلا عن القضاء، وينقطع التقادم بإقرار الناقل بمسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها، ويحق المرسل إليه في

<sup>1</sup> - سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 251.

التعويض سواء كان ذلك بإقرار صريح أو ضمني. ويعتبر إقراراً ضمناً أن يترك المدين تحت يد الدائن ما لا له مرهوناً رهناً حيازياً تأميناً لوفاء الدين<sup>1</sup>.

وطبقاً لنص المادة 319 الفقرة 01 من القانون المدني الجزائري يترتب على انقطاع التقادم اعتبار المدة السابقة كأنها لم تكن، وبدء تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع، وتكون مدته هي مدة التقادم الأول.

ولما كان التقادم الخاص بالدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري لا يقوم على قرينة الوفاء، فإن ذلك يحول دون تطبيق القاعدة التي جاءت بها المادة 319 الفقرة 02 من القانون المدني، والتي تقضي بأن انقطاع التقادم القصير بإقرار المدين يؤدي إلى سريان تقادم طويل.

في نهاية هذا الفصل يمكن القول، أن استخدام الحاويات في نقل البضائع قد ترك بصمات واضحة وعميقة مست مختلف النواحي المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري.

فقد تبين لنا أن مسؤولية الناقل البحري تكون مسؤولية عقدية أكثر مما قد تكون تقصيرية، وأنها تقوم على قرينة المسؤولية كقاعدة عامة إذا ما تعلق الأمر بالتزامات الناقل بالقيام بعمليات النقل المختلفة.

غير أنه وفي ظل غياب نصوص قانونية دقيقة تحدد وتضبط مسؤولية كل متدخل في عملية النقل البحري للبضائع بواسطة الحاويات لاسيما مع تعددهم، وكذا احتكار الدولة ممثلة بمؤسسة الميناء لعمليات الشحن والتفريغ والتخزين مما يؤدي لدفع مسؤولية الناقل بمجرد وضع البضائع على رصيف الميناء.

أما النطاق الزمني الذي تحدد من خلاله المسؤولية فقد تبين لنا أن التشريع البحري الجزائري حدد ذلك النطاق بصورة ضيقة، بشكل لا يتماشى مع خصوصية نظام النقل بالحوايات.

<sup>1</sup> - سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 251.

وبالنسبة لنطاق المسؤولية من حيث الأشخاص، فقد فرض نظام النقل بالحاويات تدخل العديد من الأطراف في إتمام عملية النقل سواء بصفة ناقلين، أو مساعدين بريين أو بحريين.

كما أضاف استخدام الحاويات إلى قائمة حالات الإعفاء من المسؤولية المقرر بحكم التشريعات السارية، حالات إعفاء أخرى تمثلت في خطأ الشاحن أو الغير مقدم الحاوية عن سوء اختيار الحاوية، أو الخطأ في تعبئة وتستيف البضائع داخلها.

ومنه أقدمت مختلف التشريعات الدولية ومنها التشريع الجزائري على تنظيم أحكام التعويض عن المسؤولية محاولين تحقيق التوازن بين الناقل والشاحن، حتى لا يتحمل أي طرف تعويض أكبر من مسؤوليته، والملاحظ أن المشرع الجزائري بالرغم من انضمام الجزائر إلى بروتوكول بروكسيل 1968، إلا أنها تبنت أحكامه فيما يخص تحديد المسؤولية وكذا الحد الأقصى للتعويض.

نفس الأمر بالنسبة للحالات التي يحرم منها الناقل من تحديد مسؤوليته فنلاحظ أن التقنين الجزائري كان أيضا متأثرا بأحكام التشريعات الدولية.

خاتمة

## خاتمة:

مما تقدم تبين لنا أن عقد النقل البحري بالحاويات هو عقد ذو ذاتية وخصوصية تميزه عن باقي العقود المألوفة في ظل القواعد العامة، بحيث أصبح يشكل إلى جانب نظام النقل التقليدي نظاماً قائماً بحد ذاته، وقد اتضحت لنا مظاهر تلك الخصوصية عبر مختلف المراحل التي يمر بها تنفيذ ذلك العقد والالتزامات التي تتخلل كل مرحلة.

تغيرت بعض المفاهيم التقليدية للالتزامات التي يربتها عقد النقل التقليدي، فأصبح الناقل البحري فضلاً عن تلك العمليات التقليدية التي يلتزم بها أثناء تنفيذ العقد ملزماً بالقيام بعمليات جديدة إضافية فرضتها طبيعة النقل بالحاويات.

وقد كانت لتلك الخصوصية التي ميزت التزامات الناقل في عصر الحاويات آثار واضحة على النظام القانوني لمسؤولية ذلك الناقل سواء بالنسبة لأحكام المسؤولية العامة أو بالنسبة للتعويض المفروض على الناقل حال تقرر مسؤوليته، ما أضاف نوعاً من الخصوصية للمسؤولية المترتبة عن استخدام الحاوية في عقد النقل البحري.

ونظراً لاتساع الفجوة بين التطور التكنولوجي الذي شهدته صناعة النقل البحري، وبين القواعد القانونية المنظمة لنقل البضائع بطريق البحر، وفي ظل غياب نصوص قانونية تنظم النقل البحري باستخدام الحاوية، فقد لعب القضاء دوراً فعالاً في مواكبة ذلك التطور عن طريق التوسيع في تغيير النصوص القائمة والاجتهاد في تكملة النقص الذي يكتنفها.

وبخطى بطيئة سارت الجهود التشريعية الدولية والداخلية نحو الاعتراف بالمشاكل القانونية التي صاحبت التوجه المتنامي لتحوية البضائع، فتم تقنين معظم الاجتهادات التي توصل إليها القضاء في مختلف الدول، لاسيما مسألة التحديد القانوني للمسؤولية عن البضائع المشحونة في الحاويات فضلاً على التعويض عن الأضرار التي تصيب الحاويات ذاتها.

هذا بدءاً ببريتوكول بروكسيل لسنة 1968 المعدل لاتفاقية بروكسيل لسنة 1924 مروراً لقواعد هامبورج لسنة 1978.

أما فيما يخص التقنين الجزائري فقد اتضح لنا على مدار البحث خلال تحليل أحكام القانون البحري الجزائري أنه وإن كان قد تأثر إلى حد ما بما توصل إليه الفكر القانوني الدولي من خلال تعديل القانون البحري بموجب القانون 05/18 فقد أخذ بأحدث المفاهيم القانونية التي

تضمنها برتوكول بروكسيل، وكذا التي جاءت بها قواعد هامبورغ والمتعلقة على وجه الخصوص بحدود المسؤولية والضوابط الجديدة التي يتم على أساسها تقدير التعويض عن الأضرار والخسائر التي تصيب البضائع، وتحديد المسؤولية في حالة التأخير. وتوسيع نقاط التحديد القانوني للمسؤولية لتشمل جميع الأشخاص المتدخلين في إتمام عملية النقل.

### النتائج:

- جعل الإلزام بضمان صلاحية السفينة للملاحة، التزاما بتحقيق نتيجة أو على الأقل جعل العناية اللازمة مفروضة على الناقل طوال الرحلة البحرية.
- توسيع النطاق الزمني الذي تعمل خلاله أحكام مسؤولية الناقل البحري ليشمل كامل الفترة التي تكون فيها البضائع الحاويات في عهدة الناقل.
- إخضاع جميع العمليات التي يمر بها تنفيذ العقد، بما في ذلك عمليات تحوية البضائع إلى قواعد القانون البحري منعا لتعدد القواعد القانونية التي يخضع لها ذلك العقد بغرض توحيد نظام المسؤولية عن الإخلال بعقد النقل البحري للبضائع.
- تجميع حالات الإعفاء من المسؤولية المشابهة والمتشعبة، تحت مفاهيم ونظريات عامة كالسبب الأجنبي والقوة القاهرة، فعل مضرور وفعل الغير.
- تمديد مدة تقادم الدعاوي ضد الناقل البحري بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع إلى سنتين بدلا من سنة واحدة.

### التوصيات:

- التطرق لمسؤولية الناقل الفعلي الذي يعهد إليه الناقل المتعاقد، بإتمام عملية النقل أو جزء منها دون علم الشاحن باعتبار أن هذه المسألة أصبحت ضرورة عملية فرضها نظام النقل بالحاويات.
- إعادة النظر في مدة مسؤولية الناقل وعدم حصرها في المرحلة البحرية الممتدة من تحت الرافعة وتمديدها إلى مراحل تشمل المراحل السابقة واللاحقة للنقل البحري.
- إدخال الحاوية ضمن النظام التشريعي البحري لاسيما أن التعامل بالحاوية أصبح يطغى على معلومات النقل الحديثة.

- من الأفضل والمستحب أن يتم إدراج التعامل بالمستندات الالكترونية والخطابات الالكترونية في القانون البحري.

وفي النهاية، نأمل أن نكون قد ساهمنا بهذا المجهود البسيط في وضع تصور عام عن القصور الذي تعاني منه القواعد القانونية المنظمة للنقل البحري للبضائع بصفة عامة، والتقنين البحري الجزائري بصفة خاصة في معالجة المشاكل القانونية المصاحبة للتطورات والمستجدات الحاصلة في ميدان النقل البحري لاسيما فيما يخص النقل البحري بالحاويات.

الملاحق

الملحق رقم 01: تعليمة المعاملات البنكية



Association Professionnelle des Banques  
et des Etablissements Financiers

Le Délégué Général  
N° 350-DG/2022

Alger le, 08/06/2022

**Messieurs les Directeurs Généraux des  
Banques et des Etablissements Financiers**

**Objet : Gel des domiciliations bancaires des opérations de commerce  
extérieur de produits et services de et vers l'Espagne.**

**Messieurs les Directeurs Généraux,**

Suite à la suspension du traité d'amitié, de bon voisinage et de coopération avec le Royaume d'Espagne, il vous est demandé de procéder au Gel des domiciliations bancaires des opérations de commerce extérieur de produits et services, de et vers l'Espagne, et ce, à compter du jeudi 09 juin 2022.

A ce titre, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir instruire vos services concernés, à l'effet de prendre toutes les dispositions nécessaires pour une application stricte de cette mesure.

Veuillez agréer, **Messieurs les Directeurs Généraux**, l'expression de mes sincères salutations.

Rachid BELAID  
Délégué Général



الملحق رقم 02: سند الشحن باللغة العربية

رقم: MEDUBC738524 وثيقة شحن أصلية		ترجمة عن اللغة الإنجليزية	
"من ميناء إلى ميناء" أو نقل مزدوج (انظر المادة 1)		أم أس سي شركة ميديثيرانيون شيبينغ أس أي	
عدد الصفحات الملحقه: 3	الرقم الترتيبي ل وثائق الشحن الأصلية: 3 / 1	رمز SCAC: MSCU	1208 جينيف - سويسرا
ملحقات وكلاء الشحن: (بما في ذلك الوكلاء بـ POD) حوالة الشحن، تعد وتعلق. FCLFCL رقم 9127021: Lloyds/IMO المصاريف - FCLFCL		الشاحن: سايسا باير اسبانيا- شركة مغلقة بيانات الشركة باللغة الاسبانية لفائدة جمع امان للتسليم	
كل المصاريف المترتبة عن تقريغ الحاوية من على متن/سطح السفينة إلى غاية إعادة الحاوية الفارغة إلى مستودع التقريغ تكون على حساب التاجر، هذه المصاريف قد تتضمن لكن غير مقتصر على: تحويل الحاويات، إعادة وضعها بالسفينة، التقريغ، التحويل، التوصيل والمراقبة بالنسبة للحاويات ذات ثلاجة، التخزين وعقوبة التأخير، نقل وتقريغ الحاويات الفارغة عند عودنا لمستودعات التقريغ، الفضاء الممزق، إصلاح الحاويات المتضررة، الخ.		المرسل إليه و.ش الحاوية، غير قابلة للتفاوض ما لم تكن مسجلة "الأمر" أو "لفائدة" في هذه الحالة لفائدة: القرض الشعبي الجزائري وكالة: ق ش ج 215 شارع الأمير عبد القادر 23000 عنابة الجزائر	
المستلم مسؤول كلياً عن إعادة الحاويات الفارغة نظيفة، في حالة جيدة، دون أية علامة وخالية من أي رسوم إلى مستودع التقريغ المعين من قبل الوكيل المحلي للخط. (ينطبق في قسم الوصف) وكيل ميناء التقريغ ش د م م أم أس سي شركة ميديثيرانيون شيبينغ الشركة الجزائرية -حي بني مالك-سكيكدة الجزائر سكيكدة الهاتف: 213.38.764.512 / الفاكس: + 213.38.755.378		تبليغ الأطراف: (ليس للشاحن أو وكيله أي مسؤولية إن لم يتمكن من التبليغ- انظر المادة 20) ش.ذ.م.م سينكو - 21 منطقة النشاط التجاري -بوعزيزة- ط و 44 بن عزوز ولاية سكيكدة الجزائر رت ج: 099921014239247 الهاتف: 213.555.010167	
مكان الاستلام: (نقل مزدوج فقط- انظر المادة 1 و 5.2) xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx	ميناء الشحن: برشلونة	(انظر المادة 8 و 9) AVRAMITERAS -YS010A	
مكان التسليم: (نقل مزدوج فقط- انظر المادة 1 و 5.2) xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx	ميناء التقريغ: ميناء سكيكدة (الجزائر)	رقم الشحن: xxxxxxxx	رقم الحجز أو: 213BC0188098
معلومات خاصة مقدمة من طرف الشاحن - لم تتحس من قبل الناقل - الناقل غير مسؤول (انظر المادة 14)			
القياس	الوزن الإجمالي	وصف الطرود و البضاعة	عدد الحاويات، عدد الأقتال والعلامة
		(تابع بوثيقة الشحن المرفقة صفحات الملحق) إن كانت مطبقة	
		تابع للملحقات وكيل الناقل	
		تعريف عقوبة التأخير الجديدة ابتداء من: 15 أوت 2018 (تاريخ الشحن) عقوبة التأخير	
		من اليوم 16 إلى غاية اليوم 22: 18 دولار / 20 جبي بي - 36 دولار / 40 جبي بي - 20 دولار / 20 معدات خاصة (سقف مفتوح، منصة تحميل، رصيف، خزان) من اليوم 23 إلى غاية اليوم 37: 70 دولار / 20 جبي بي - 74 دولار / 40 جبي بي - 40 دولار / 20 معدات خاصة (سقف مفتوح، منصة تحميل، رصيف، خزان) من اليوم 38: 58 دولار / 20 جبي بي - 116 دولار / 40 جبي بي - 60 دولار / 20 معدات خاصة (سقف مفتوح، منصة تحميل، رصيف، خزان) - 120 دولار / 40 معدات خاصة (سقف مفتوح، منصة تحميل، رصيف، خزان) حاويات التبريد: من اليوم 4 إلى غاية اليوم 15: 55 دولار / 20 أر أف - 110 دولار / 40 أر أف من اليوم 16 فما فوق: 110 دولار / 20 أر أف - 220 دولار / 40 أر أف	
		ليس للناقل أي مسؤولية على الإطلاع عن أي تلف أو ضرر حراري يلحق بالبضائع بسبب التعيرات الطبيعية لدرجات حرارة الغلاف الجوي خلال فترة الشتاء، وأو الناجمة عن التعبة غير المناسبة للبضائع للنقل في الحاويات الجافة، وأو عيب متأصل في البضاعة، في درجات حرارة مماثلة.	
		يرجى الاطلاع على ملحق الحاوية / مواصفات الحمولة 40x13 حجم مرتفع مجموع الوحدات 95 مجموع الوزن الاجمالي: 308810.000 كغ	



06 05 2021



الطابع على سند الشحن  
استيراد 1000- دج

## عقد النقل

عقد النقل تابع للصفحة الرئيسية.

## شركة ميديشيرانيون شيبينغ أس. أي.

أحكام وشروط أم أس سي شركة ميديشيرانيون شيبينغ أس. أي.



## 1. تعريفات

تطبق التعريفات التالية على سند الشحن الحالي:

**الناقل:** تعني أم أس سي شركة ميديشيرانيون شيبينغ أس. أي.

**كوجي أس أي:** تعني قانون نقل البضائع عن طريق البحر في الولايات المتحدة لسنة 1936.

**النقل المشترك:** يكون إذا كان الناقل قد أشار إلى مكان الاستلام و / أو مكان التسليم في الصفحة الأولى لهذا العقد في الخانات ذات الصلة. ويتمثل النقل المشترك في النقل من ميناء إلى ميناء والنقل الداخلي.

**الحاوية:** تشمل أي حاوية أو مقطورة أو خزان قابل للتلقي، مسطح أو منصة نقالة أو أي مادة مماثلة تستخدم لتجميع البضاعة وأي معدات متصلة أو ملحقة.

**الشحن:** يشمل الشحن وجميع الرسوم، التكاليف والنفقات أي كانت، المستحقة للناقل وفقاً للتعريفات الجمركية المطبقة وسند الشحن الحالي، بما في ذلك التخزين، التعويض اليومي عقوبات التأخير.

**البضائع:** تشمل كامل أو أي جزء من البضائع المتقولة بموجب سند الشحن الحالي، بما في ذلك أي تعبئة أو ترتيب للمواد، والحاويات المملوكة أو المستأجرة من قبل التاجر.

**قواعد لاهاي:** تعني أحكام الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة فيما يتعلق بسندات الشحن الموقعة ببروكسل في: 25 أوت 1924 مع استثناء صريح للمادة 9.

**قواعد لاهاي-فيسي:** تعني أحكام قواعد لاهاي لعام 1924 بصيغتها المعدلة بموجب البروتوكول المعتمد في بروكسل في: 23 فيفري 1968، و21 ديسمبر 1979 (بروتوكول حقوق السحب الخاصة) عند الاقتضاء.

بغض النظر عن أي حكم مخالف لهذا العقد، تم الاتفاق صراحة على أنه لا يجوز تعاقداً تطبيق قواعد لاهاي-فيسي على سند الشحن الحالي، ولا تطبق إلا عندما يكون ذلك واجب التطبيق إجبارياً بموجب القانون الذي يحكم سند الشحن الحالي.

**النقل الداخلي:** يعني النقل خلال النقل المشترك آخر عدا بين ميناء التحميل وميناء التبريق.

**التاجر:** يشمل الشاحن، المرسل إليه، حامل سند الشحن الحالي، مستلم البضائع وأي شخص يمتلك أو يحق له أو يدعي حيازة البضائع أو سند الشحن الحالي، أو أي شخص متصرف نيابة عن هذا الشخص.

**الشخص:** يشمل فرداً، شركة، مؤسسة أو أي هيئة قانونية أخرى.

**مكان التسليم:** يعني المكان الذي تعاقده الناقل لتسليم البضاعة، عندما يكون ذلك المكان غير ميناء التبريق.

**مكان الاستلام:** يعني المكان الذي تعاقده الناقل لاستلام البضاعة، عندما يكون ذلك المكان غير ميناء التحميل.

**قانون بومرين:** يعني قانون سندات الشحن لفدرالية الولايات المتحدة، 49 1916 يو. أس. سي. 801 أو أي تعديلات عليه.

**النقل من الميناء إلى الميناء:** يعني النقل بين ميناء التحميل وميناء التبريق.

**المتعاقد من الباطن:** يشمل على سبيل المثال لا الحصر مالكي السفينة ومستأجرها ومشغليها الآخرين غير الناقل، فضلاً عن عمال التبريق وعمال المحطات والتكامل، النقل البري والنقل بالسكك الحديدية، أمناء المستودعات، وأي متعاقدين مستقلين يعملون لدى الناقل للقيام بالنقل، وأي متعاقدين من الباطن بشكل مباشر أو غير مباشر، مستخدمون ووكلاء سواء بصفة تعاقدية مباشرة أم لا.

**السفينة:** تشمل السفينة المذكورة بهذا العقد أو أي سفينة بديلة، سفينة تغذية، سفينة أخف وزناً أو غيرها من الزوارق المستخدمة من قبل الناقل للتقل عن طريق البحر.



06 ماي 2021

استلمت من طرف الناقل بتعبئة منتظمة وفي ظروف حسنة (ما لم يقرر غير ذلك مده الوثيقة) العدد الإجمالي أو الكمية أو الطرود الأخرى أو الوحدات المذكورة بالصندوق يؤهل استلام الناقل للشحنة موضوع البنود والشروط المتعلقة بذلك من مكان الاستلام أو ميناء التحميل إلى ميناء الترخيص أو مكان التسليم، أيما كانت قابلة للتطبيق. يقبول وثيقة الشحن الحالية يتقبل التاجر صراحة و يوافق على كل البنود والشروط، سواء مطبوعة، محتومة أو مدمجة بصفة أخرى بوجه صفحة وثيقة الشحن أو خلفها و بنود وشروط تسعيرة النقل المطبقة كما لو أنها كانت كلها موقعة من طرف التاجر. إن كانت قابلة للتفاوض (تصدر وثيقة الشحن إحداها أصلية، مصادق عليها قانونا يجب تسليمها من طرف التاجر للناقل ( معامع مصاريف الشحن و التكاليف ) مقابل البضاعة أو وصل تسليم، إن كانت وثيقة الشحن غير قابلة للتفاوض ( صحيحة، يتعين على الناقل تسليم البضاعة أو إعداد وصل تسليم ( بعد تسديد مصاريف الشحن و التكاليف ) مقابل تسليم وثيقة شحن أصلية أو طبقا للقانون الوطني لميناء التحميل أو مكان التسليم ، أيما كانت قابلة للتطبيق. إثباتا لذلك، وقع الناقل أو وكيله على عدد وثنائى الشحن المذكورة أعلاه، بمحتواها و تاريخها، أين تم تسليم إحداها في حين الأخرى تبقى فارغة.

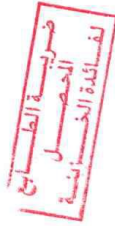
توقيع بالنيابة عن الناقل، شركة أم أس سي ميديشيرانيون شيبينغ  
أس. أي. من طرف شركة ميديشيرانيون شيبينغ إسبانيا أس. أل. يو.  
كوكيل .

توقيع غير مقروء

A 315581957

الشحن و التكاليف : لا تسلم الحمولة إلا بعد تسديد الحمولة و المصاريف (انظر المادة 16)				
الشحن و التكاليف	الأسس	النسبة	تسديد مسبق	التحصيل

القيمة المصرح بها (تطبق فقط عندما تكون تكاليف AD VALOREM مسددة - انظر المادة 7.3) *****	استلام الناقل (عدد الحاويات أو الطرود المستلمة من طرف الناقل - انظر المادة 14) 13 حاوية	مكان و تاريخ الإصدار 2020/03/10
	تاريخ الشحن على ظهر السفينة 2020/03/10	



من الشحن ترعة مطابقة



06 15 2021

## 2. الأطراف المتعاقدة والضمان

العقد المجدد بسند الشحن الحالي هو بين الناقل والتاجر. كل شخص يعرف بأنه "التاجر" هو مسؤول بصفة مشتركة ومفردة اتجاه الناقل عن كل التعهدات، المسؤوليات والالتزامات المختلفة للتاجر ضمن أو في إطار سند الشحن الحالي ودفع أجرة النقل المستحقة بموجبها دون خصم أو تعويض. يضمن التاجر أنه يقبله لشروط وأحكام سند الشحن الحالي، يكون مالك البضاعة أو هو كذلك بترخيص من مالك البضاعة أو من الشخص الذي يحق له حيازة البضاعة أو من سند الشحن الحالي.

## 3. تعريف الناقل

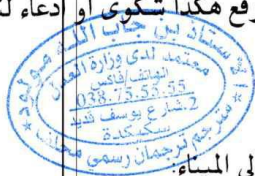
بنود وشروط تعريف النقل المطبقة متضمنة بسند الشحن الحالي. يوجه اهتمام خاص إلى البنود والشروط المتعلقة بالرسوم الإضافية بما في ذلك عقوبات التأخير، التعويض اليومي، نفقات التخزين والرسوم القانونية، ... إلخ. يمكن الحصول على نسخة من التعريف المطبقة من عند الناقل أو وكيله بناء على طلب ويعتبر التاجر على علم بهذه التعريف ويقبل بها. في حالة وجود أي نزاع أو تعارض بين سند الشحن الحالي والتعريف المطبقة، تم الاتفاق على ترجيح سند الشحن الحالي.

## 4. التعاقد من الباطن والتعويض

1.4 يحق للناقل أن يتعاقد من الباطن تحت أي ظرف كان سواء كان كلياً أو أي جزء من النقل بما في ذلك الحرية في مواصلة التعاقد من الباطن.  
2.4 يلتزم التاجر بعدم رفع أي شكوى أو ادعاء سواء ناجم عن العقد، الإيداع، الضرر أو غير ذلك، ضد أي مستخدم، وكيل أو متعاقد من الباطن للناقل الذي يفرض أو يحاول فرض أي مسؤولية أياً كانت على أي منهم أو على أي سفينة مملوكة أو مستأجرة من قبل أي منهم، تتعلق بالبضائع أو نقل البضائع سواء نشأت أو لم تنشأ عن إهمال من جانب هكذا شخص. وإذا كان ينبغي مع ذلك رفع أي شكوى أو ادعاء من هذا القبيل، يوافق التاجر على تعويض الناقل ضد جميع العواقب الناجمة عن ذلك. دون الإضرار بما سبق، يجب أن يستفيد كل موظف، وكيل ومتعاقد من الباطن من جميع البنود والشروط أياً كانت طبيعتها، الواردة في هذا العقد أو خلاف ذلك يستفيد منها الناقل بموجب سند الشحن الحالي كما لو كانت هذه البنود والشروط لصالحهم صراحة. بابرار هذا العقد، يتصرف الناقل في إطار هذه البنود والشروط باسمه و كذا كوكيل عن المستخدمين، الوكلاء و المتعاقدين من الباطن.  
3.4 تمتد أحكام البند 2.4، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر تعهد التاجر الوارد به، على جميع الشكاوى أو الادعاءات أياً كانت طبيعتها ضد أشخاص آخرين يستأجرون لفناء على متن السفينة.  
4.4 يلتزم التاجر كذلك بعدم رفع أي شكوى أو ادعاء ضد الناقل بشأن البضائع من قبل أي شخص يفرض أو يحاول فرض أي مسؤولية على الناقل، تتعلق بالبضائع أو نقل البضائع، عدا تلك المرتبطة ببنود وشروط سند الشحن الحالي، حتى لو كانت ناجمة عن إهمال أو سوء تسليم من طرف الناقل ومع ذلك في حالة رفع هكذا شكوى أو ادعاء لتعويض الناقل عن جميع الآثار المترتبة عن ذلك.

## 5. مسؤولية الناقل

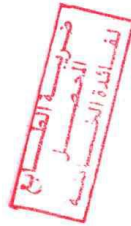
1.5 النقل من الميناء إلى الميناء - إذا كان النقل بموجب سند الشحن الحالي من الميناء إلى الميناء (أ) لا تبدأ فترة مسؤولية الناقل عن أي خسارة أو ضرر للبضائع إلا في اللحظة التي يتم فيها تحميل البضائع على متن السفينة وتنتهي عندما يتم تفريغ البضائع من السفينة.



06 ماي 2021

رقم: MEDUBC738524	وثيقة شحن صفحة ملحقة صفحة 1 على 3	أم أس سي شركة ميديشيرانيون شيبينغ أس أي رمز SCAC: MSCU سويسرا
-------------------	---	---

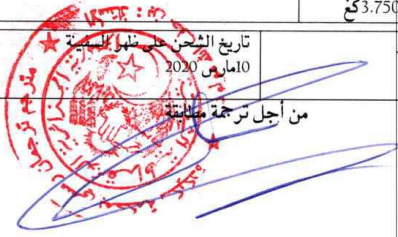
تكملة معلومات خاصة مقدمة من طرف الشاحن - لم تتخصص من قبل الناقل - الناقل غير مسؤول (انظر المادة 14)		
القياس	الوزن الإجمالي	عدد الحاويات، عدد الأقفال والعلامة
	24.765,000 كغ	08 لفنيات ورق TEMU8323520 '40 حجم مرتفع رقم الختم: FXI1354321 الوزن الفارغ: 3.820,00 كغ
	23.349,000 كغ	7 لفنيات ورق MEDU4652421 '40 حجم مرتفع رقم الختم: FXI1354335 الوزن الفارغ: 3.840,00 كغ
	23.099,000 كغ	7 لفنيات ورق MEDU7057084 '40 حجم مرتفع رقم الختم: FXI1354462 الوزن الفارغ: 3.840,00 كغ
	23.222,000 كغ	7 لفنيات ورق MSCU5473281 '40 حجم مرتفع رقم الختم: FXI1354323 الوزن الفارغ: 3.840 كغ
	23.158,000 كغ	7 لفنيات ورق TCLU9630518 '40 حجم مرتفع رقم الختم: FXI1354278 الوزن الفارغ: 3.890 كغ
	24.585,000 كغ	8 لفنيات ورق CAIU7795868 '40 حجم مرتفع رقم الختم: FXI1354371 الوزن الفارغ: 3.750 كغ



06 مايو 2021

تاريخ الشحن على ظهر البضاعة 10 مارس 2020	مكان وتاريخ الإصدار ANTWERP 2020-03-10
---	--

توقيع بالنيابة عن الناقل، شركة أم أس أي ميديشيرانيون شيبينغ  
من طرف كوكيل  
توقيع غير مقروء  
A 315581956



(ب) تخضع وثيقة الشحن هذه لقواعد لاهاي طالما أن القانون الحاكم يجعل قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فيسي واجبة التطبيق، في هذه الحالة قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي-فيسي المذكورة تطبق على سند الشحن الحالي باعتبارها واجبة التطبيق.

(ج) على الرغم مما سبق، في حالة وباعتبار القانون المعمول به، الأحكام التعاقدية، العرف والممارسة، أو أي قرار قضائي يمدد فترة مسؤولية الناقل، سواء في العقد، الضرر أو الإيداع أو غير ذلك لكل أو أي جزء من الفترة السابقة للتحميل، أو الفترة التي تلي التبريق، بما في ذلك بسبب سوء التسليم، بالتالي للناقل الحق في الاستقادة من كل حقوق الدفاع، الإعفاء، القيود و الحرية المنصوص عليها في قواعد لاهاي خلال هذه الفترة الإضافية من المسؤولية، رغم أن الخسارة، الضرر أو سوء التسليم لم يحدث أثناء النقل عن طريق البحر.

2.5 النقل المشترك - تكون مسؤولية الناقل في النقل المشترك كما يلي:

1.2.5 عندما تقع الخسارة أو الضرر أثناء مرحلة النقل من الميناء إلى الميناء، تكون مسؤولية الناقل وفقاً للبند 1.5 أعلاه.

2.2.5 عندما تقع الخسارة أو الضرر أثناء النقل الداخلي، يتعين تحديد مسؤولية الناقل:

(أ) بموجب الأحكام المتضمنة بأي اتفاقية دولية أو قانون أو لائحة وطنية تطبق على وسائل النقل المستعملة، إذا كانت هذه الاتفاقية أو القانون أو اللوائح الوطنية تطبق إجبارياً في حالة إبرام عقد منفصل يتعلق بمرحلة نقل معينة، أو  
(ب) عندما لا تكون هناك اتفاقية دولية أو قانون أو لائحة وطنية قابلة للتطبيق الإجباري، بموجب عقد النقل الصادر عن الناقل المتعاقد من الباطن لتلك المرحلة من النقل، بما في ذلك أي قيود و استثناءات واردة في العقد، يعتمد هذا العقد من طرف التاجر و الناقل ويدير كمرجع، في حالة الاتفاق على أن حقوق الناقل والتزاماته تكون هي نفسها بالنسبة للناقل المتعاقد من الباطن، ولكن لا يجوز في أي حال من الأحوال أن تتجاوز مسؤولية الناقل 100 جنيه إسترليني من العملة القانونية عن كل طرد، أو

(ج) إذا قررت أي محكمة أنه ما من اتفاقية دولية أو قانون أو لائحة وطنية تطبق إجبارياً وأنه لا يجوز للناقل أن يحدد مسؤوليته، عند الاقتضاء، بالرجوع إلى عقد نقل المتعاقد من الباطن المطبق، أو عندما لا يكون لدى الناقل المتعاقد من الباطن المذكور عقد نقل، في هذه الحالة يتم الاتفاق تعاقدياً بين التاجر و الناقل على أن مسؤولية الناقل يجب أن تحدد كما لو أن الخسارة و/أو الضرر موضوع النزاع وقع أثناء مرحلة النقل من الميناء إلى الميناء كما هو مبين بالبند 1.5 أعلاه، ولكن لا يجوز في أي حال من الأحوال أن تتجاوز مسؤولية الناقل 100 جنيه إسترليني من العملة القانونية عن كل طرد.

(د) إذا تعذر على التاجر إثبات مكان الخسارة أو الضرر، في هذه الحالة يفترض أن الخسارة أو الضرر قد وقع أثناء مرحلة النقل من الميناء إلى الميناء، وتحدد مسؤولية الناقل كما هو مبين بالبند 1-5 أعلاه.

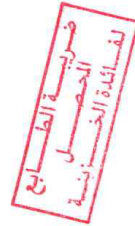
3.2.5 أي عملية نقل يقوم الناقل بترتيبها للتاجر الذي لا يكون طرفاً في النقل طبقاً لسند الشحن الحالي، تكون تحت مسؤولية، وقت، مخاطرة و على حساب التاجر، ويعمل الناقل كوكيل فقط للتاجر.

3.5 التسليم إلى سلطات الجمارك أو الميناء - عندما ينص أي قانون أو لائحة معمول بها في ميناء التبريق أو مكان التسليم على أن تسليم البضاعة إلى التاجر يجب أو قد يتم القيام به من قبل سلطات الجمارك أو الميناء بميناء التبريق أو مكان التسليم، ما لم ينص على خلاف ذلك في هذا العقد، تسليم البضاعة من قبل الناقل إلى الجمارك أو سلطات الميناء، يعتبر تسليم قانوني للبضائع من قبل الناقل إلى التاجر، و الناقل لن يكون مسؤولاً عن أي خسارة أو ضرر قد يصيب البضائع لأي سبب مهما كان بعد تسليم البضائع من قبل الناقل إلى الجمارك أو سلطات الميناء.



رقم: MEDUBC738524	وثيقة شحن صفحة ملحقة صفحة 2 على 3	أم أس سي شركة ميديثيرانيون شيبينغ أس أي رمز SCAC :MSCU 1208 - جينيف - سويسرا
-------------------	---	---

تكملة معلومات خاصة مقدمة من طرف الشاحن - لم تفحص من قبل الناقل - الناقل غير مسؤول (انظر المادة 14)			
القياس	الوزن الإجمالي	وصف الطرود و البضاعة (تابع بوثيقة الشحن المرفقة صفحات الملحق) إن كانت مطبقة	عدد الحاويات، عدد الأقفال والعلامات
	23.366,000 كغ	7 لفنيات ورق	MSDU7039642 '40 حجم مرتفع رقم الختم: FX11354305 الوزن الفارغ: 3.840.00 كغ
	24.596,000 كغ	8 لفنيات ورق	MEDU467798 '40 حجم مرتفع رقم الختم: FX11354461 الوزن الفارغ: 3.840.00 كغ
	23.305,000 كغ	7 لفنيات ورق	TCNU2644163 '40 حجم مرتفع رقم الختم: FX11354383 الوزن الفارغ: 3.700.00 كغ
	25.555,000 كغ	8 لفنيات ورق	BMOU6024887 '40 حجم مرتفع رقم الختم: FX11354325 الوزن الفارغ: 3.850 كغ
	23.092,000 كغ	7 لفنيات ورق	CAAU5116878 '40 حجم مرتفع رقم الختم: FX11354361 الوزن الفارغ: 3.700 كغ
	23.453,000 كغ	7 لفنيات ورق	TLU5165838 '40 حجم مرتفع رقم الختم: FX11354378 الوزن الفارغ: 3.700 كغ



06 06 2021



توقيع بالنيابة عن الناقل، شركة أم أس أي ميديثيرانيون شيبينغ  
من طرف كوكيل  
توقيع غير مقروء  
A 315581955

مكان وتاريخ الإصدار  
ANTWERP  
2020-03-10

من أجل ترجمة مطابقة

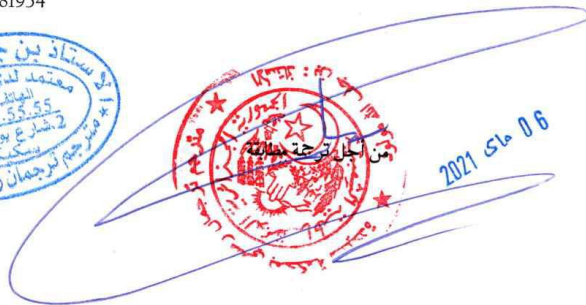
رقم: MEDUBC738524	وثيقة شحن صفحة ملحقة صفحة 3 على 3	م أس سي شركة ميديشيرانيون شيبينغ أس أي جينيف - سويسرا رمز SCAC: MSCU
-------------------	---	--

تكلفة معلومات خاصة مقدمة من طرف الشاحن - لم تتحص من قبل الناقل - الناقل غير مسؤول (انظر المادة 14)			
القياس	الوزن الإجمالي	وصف الطرود و البضاعة (تابع بوثيقة الشحن المرفقة صفحات الملحق) إن كانت مطبقة	عدد الحاويات، عدد الأقفال والعلامة
	23.265,000 كغ	7 لفيفات ورق الوصف: ورق تغليف أبيض الوزن الصافي/ الخام: 308.810 طن مجموع عدد اللفيفات: 13/95 مصاريف مسددة	TEMU8270008 40 حجم مرتفع رقم الحتم: FX11354424 الوزن الفارغ كغ 3.820.00
	308.810.000 كغ	المجموع	


توقيع بالنيابة عن الناقل، شركة أم أس سي ميديشيرانيون شيبينغ  
أس. أي. من طرف شركة ميديشيرانيون شيبينغ إسبانيا أس. أل. يو.  
كوكيل .  
توقيع غير مقروء

A 315581954

تاريخ الشحن على ظهر السفينة 10 مارس 2020	مكان و تاريخ الإصدار ANTWERP 2020-03-10
---	---



الملحق رقم 03: سند الشحن باللغة الفرنسية

 <b>MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.</b> 12-14, chemin Rieu - CH - 1208 GENEVA, Switzerland website: www.msc.com		<b>BILL OF LADING No. MEDUHC052584</b> <b>ORIGINAL</b>		Port-To-Port or "Combined Transport" (see Clause 1)	
SHIPPER: ANHUI HELI INDUSTRIAL VEHICLE IMP AND EXP CO. LTD 15 WEST WANGJIANG ROAD, HEFEI, P.R. CHINA		CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS (Include Agents at POO) SHIPPER'S LOAD, STOW AND COUNT SHIPPER'S LOAD, COUNT AND SEALED. Carrier has no liability or responsibility whatsoever for thermal loss or damage to the goods by reason of natural variations in atmospheric temperatures during the winter period, and / or caused by inadequate packing of the Goods for carriage in dry-van containers, and / or inherent vice of the Goods, in such temperatures. FCL/FCL SAID TO CONTAIN UIC/IMO Number: 903466 FCL/FCL - FREE OUT "All expenses resulting from container discharge from ship's hold/deck up to the returning of empty container to empty depot for Merchant's account. Such costs and expenses may include but are not limited to: container shifting, restow on vessel, discharging, transferring, plugging and monitoring for reefer containers, storage and demurrage, empty container transportation and unloading when returned to empty depot from tarpaulin, repair of damaged containers, etc." The receiver is fully responsible to return the empty containers 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)		NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L's 1 Of Three	NO. OF RIDER PAGES 0 Zero
CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of ..." here. TO ORDER OF NATIXIS ALGERIE		PORT OF DISCHARGE AGENT: SARL MSCA Mediterranean Shipping Company Alger/Cite Beni Malek Skikda Algeria Skikda (ex Philippeville) Phone: +213 38 754 812 Fax: +213 38 755 378		Service Contract Number 21144-1194-ST	
NOTIFY PARTIES (No responsibility shall attach to Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20) SARL K-PLAST CITE 01 NOVEMBRE 1954 BT (D) NR.02 RDC NR.01 SETIF - ALGERIE		THE (NIF) NUMBER: 099719008212760			
VESSEL AND VOYAGE NO (see Clause 8 & 9) <b>ZHONG YI RUN DA - 21093</b>		PORT OF LOADING NANJING PORT		PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXX	
BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF. 177NJAJA00342Z		PORT OF DISCHARGE SKIKDA PORT ALGERIA		PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXXXXXXXXXXXXXX	
PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 19)					
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	
TCKU3776196 20' DRY VAN  Seal Number: FX18726391 Tare Weight: 2,180 kgs. Marks and Numbers: N/M		continued from Carrier's Agent Endorsements Demurrage: From 16th day until 22nd day: USD 24/20'DV - USD 44/40'DV&HC - USD 44/45'HC - USD 28/20' special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) - USD 60/40' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) From 23rd day to 60th day: USD 44/20'DV - USD 84/40'DV&HC - USD 84/45'HC - USD 44/20' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) - USD 98/40' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) From 61st day onwards: USD 60/20'DV - USD 120/40'DV&HC - USD 120/45'HC - USD 80/20' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank) - USD 120/40' Special Equipment (Open top, Flat rack, Platform, Tank)  Reefer containers: From 4th day until 8th day: USD 55/20'RF - USD 110/40'RF From 9th day onwards: USD 110/20'RF - USD 240/40'RF		13,620.000 kgs.	
		3 Package(s) of 3 UNITS DIESEL FORKLIFT		20,000 cu. m.	
		CREDOC REFERENCE: 00191CDI21001000 THE (NIF) NUMBER: 099719008212760			
		UNITS=PACKAGES			
		Total Items: 3			
		Freight Prepaid		Total : 13,620.000 kgs. 20,000 cu. m.	
					
FREIGHT & CHARGES Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid (see Clause 16)					
FREIGHT & CHARGES		BASIS RATE PREPAID COLLECT			
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX		Timbre sur Connaissance Import - 1000 DA			
RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled Carrier's Receipt for carriage subject to all the terms and conditions hereof from the Place of Receipt or Port of Loading to 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, WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS SIDE 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 / of) Bill of Lading, one original Bill of Lading, duly endorsed must be surrendered by the Merchant 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 issue a Delivery Order (after 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.  IN WITNESS WHEREOF the Carrier or their Agent has signed the number of Bills of Lading stated at the top, all of this tenor and date, and wherever one original Bill of Lading has been surrendered all other Bills of Lading shall be void.					
DECLARED VALUE (Only applicable if Ad Valorem charges paid - see Clause 7.3) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX		CARRIER'S RECEIPT (No. of Cntrs or Pkgs rcvd by Carrier - see Clause 14.1) 1 cntr		SIGNED on behalf of the Carrier MSC Mediterranean Shipping Company S.A. by As Agent	
PLACE AND DATE OF ISSUE Nanjing, China 29-Nov-2021		SHIPPED ON BOARD DATE 22-Nov-2021		AUTHORIZED SIGNATURE(S) 	
177		Standard Edition - 01/2017		TERMS CONTINUED ON REVERSE J A 366797032	



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.

Terms and conditions of MSC Mediterranean Shipping Company S.A.

CONTRACT OF CARRIAGE

Contract of Carriage continued from the front page

1. DEFINITIONS

The following definitions shall apply in this Bill of Lading. Carrier means MSC Mediterranean Shipping Company S.A. COGSA means the U.S. Carriage of Goods by Sea Act, 1924. Combined Transport means if the Carrier has indicated a Place of Delivery or Place of Receipt outside the Port of Discharge or Port of Loading...

Place of Receipt means the place at which the Carrier has contracted to receive the Goods. Port of Discharge means the Port of Discharge of the Goods. Port of Loading means the Port of Loading of the Goods. Subcontractor means any person or company engaged by the Carrier to perform any part of the service...

2. CONTRACTING PARTIES AND WARRANTY. The contract evidenced by this Bill of Lading is between the Carrier and the Merchant. Every Person defined as Merchant is jointly and severally liable towards the Carrier for all the various undertakings, responsibilities and liabilities of the Merchant under or in connection with this Bill of Lading and with the Freight charges and demurrage...

3. CARRIER'S TARIFF. The terms and conditions of the Carrier's applicable Tariff are incorporated into this Bill of Lading. The Carrier's Tariff includes, but is not limited to, the rates, charges, discounts, surcharges, and other conditions of carriage...

4. SUBCONTRACTING AND IDENTITY. The Carrier may subcontract or sub-contract on any terms whatsoever the whole or any part of the service. The Merchant undertakes that no claim or allegation whatever arising in connection with the Goods shall be made against any subcontractor or agent of the Carrier...

5. CARRIER'S RESPONSIBILITY. The Carrier's responsibility for the Goods shall commence only at the moment that the Goods are loaded on board the Vessel and shall end when the Goods have been discharged from the Vessel. The Carrier's liability shall be limited to the actual loss or damage sustained by the Goods...

6. U.S. TRADE CLAUSES. Notwithstanding the provisions of clause 5, in carriage to or from any port of the United States, territories or possessions, or if it is brought in the United States, this Bill of Lading shall be subject to the provisions of the COGSA and to the provisions of the Pomerene Act...

7. COMPENSATION AND LIABILITY. Subject to the Carrier's right to limit liability as provided for herein, if the Carrier is liable for compensation in respect of loss of or damage to the Goods, such compensation shall be calculated by reference to the invoice value of the Goods plus the freight charges...

Lading and ad valorem charges paid. In that case, the amount of the Declared Value shall be substituted for the limits provided in this Bill of Lading. Any partial loss or damage shall be adjusted pro-rata on the basis of such Declared Value. Nothing in this Bill of Lading shall operate to limit or deprive the Carrier of any statutory protection, defence, exemption or limitation of liability addressed by any applicable law, statute or regulation...

8. SCOPE OF VOYAGE, DELAY, CONSEQUENTIAL DAMAGES. The scope of voyage herein contracted for may, or may not include usual or customary or advertised ports of call whether named in this Bill of Lading contract or not and may include transshipment or deviations to or from any facilities used by the Carrier as part of the carriage, including but not limited to off-dock storage. The Carrier does not promise or undertake to load, carry or discharge the Goods on or by any particular Vessel or date...

9. METHODS AND ROUTES OF CARRIAGE. The Carrier may at any time and without notice to the Merchant: (a) use any means of transportation; (b) transfer any cargo to any conveyance; (c) use any route or mode of transport; (d) use any port of call; (e) use any other means of transport; (f) use any other mode of transport; (g) use any other means of transport; (h) use any other mode of transport...

10. NOTICE OF CLAIMS, TIME BAR AND JURISDICTION. Notice of loss or damage to the Goods shall be given to the Carrier or its agent at the Port of Discharge before or at the time of delivery. If the loss or damage is not apparent before or at the time of delivery, notice must be given within 15 days of delivery. The Carrier's liability shall be limited to the actual loss or damage sustained by the Goods...

11. MERCHANT-PACKED CONTAINERS. If a Container has not been packed by or on behalf of the Merchant, the Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods. If the Merchant has packed the Goods in a Container, the Carrier shall be liable for loss of or damage to the Goods...

12. REFRIGERATION, HEATING, INSULATION. Special Containers with refrigeration, heating or insulation shall not be furnished unless contracted for in writing. The Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods. If the Merchant has packed the Goods in a Container, the Carrier shall be liable for loss of or damage to the Goods...

13. INSPECTION OF GOODS AND SPECIAL CIRCUMSTANCES. Inspection of the Goods shall be made by the Carrier or its agent at the Port of Discharge. The Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods. If the Merchant has packed the Goods in a Container, the Carrier shall be liable for loss of or damage to the Goods...

14. DESCRIPTION OF GOODS AND MERCHANT'S RESPONSIBILITY. This Bill of Lading shall be prima facie evidence of the receipt by the Carrier in apparent good order and condition, except as otherwise stated, of the total number of Containers or other packages or units indicated in the box entitled 'Number of Containers or Packages' on the front hereof. Notwithstanding to the contrary, the Carrier shall be liable for loss of or damage to the Goods...

re-packing, detention, destruction or delay. The Carrier shall be liable for loss of or damage to the Goods. If the Merchant has packed the Goods in a Container, the Carrier shall be liable for loss of or damage to the Goods...

15. DANGEROUS OR HAZARDOUS GOODS. The Carrier will not accept any Goods of a dangerous or hazardous nature unless the Merchant has provided the Carrier with a written declaration of the nature and quantity of such Goods. The Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods...

16. FREIGHT AND CHARGES. Freight shall be calculated on the basis of the Shipper's weight. The Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods. If the Merchant has packed the Goods in a Container, the Carrier shall be liable for loss of or damage to the Goods...

17. CARRIER'S LIABILITY. The Carrier shall be liable for loss of or damage to the Goods. If the Merchant has packed the Goods in a Container, the Carrier shall be liable for loss of or damage to the Goods...

18. ADDITIONAL STORAGE, DETENTION OR DELAY. The Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods. If the Merchant has packed the Goods in a Container, the Carrier shall be liable for loss of or damage to the Goods...

19. MATTERS IN DISPUTE. The Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods. If the Merchant has packed the Goods in a Container, the Carrier shall be liable for loss of or damage to the Goods...

20. NOTIFICATION AND DELIVERY. The Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods. If the Merchant has packed the Goods in a Container, the Carrier shall be liable for loss of or damage to the Goods...

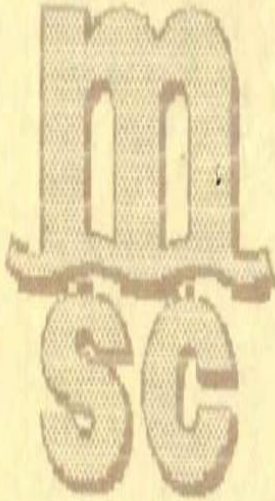
21. BOTH TO BLAME COLLISION CLAIMS. The Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods. If the Merchant has packed the Goods in a Container, the Carrier shall be liable for loss of or damage to the Goods...

22. GENERAL AVERAGE AND SALVAGE. General Average shall be adjusted, settled and set off at any port or place at the Carrier's option. The Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods...

23. SEPARABILITY AND VARIATION OF TERMS. Final CONTRACT. The terms of this Bill of Lading shall be separable and, if any term of this Bill of Lading is held to be invalid, it shall be treated as if it had never been included in this Bill of Lading...

Handwritten notes and stamps in Arabic. Includes 'Touafek Bilet Gestionnaire Operations', 'NATIXIS Algérie Centre d'Affaires', and 'ISSANT Shikma Gestionnaire de Risque'. There is also a circular stamp that says 'SERVICE TRANSIT'.

## الملحق رقم 04: فاتورة سند الشحن



Mediterranean Shipping Company Algeria Sarl

Agent de Consignation et Courtier Maritime

Cite Beni Malek, 2ème étage, 21000, SKIKDA

NIF:000016001303265 RC: 16/00-0013032B00 Art: 21012516801 NIS: 000010010297357

Tel :038 76 45 13/45 Fax :038 76 45 12

Banque :AGB 032 00101 525220 1208 31 Capital: 3 800 000.00 DA

Facture N°: SKII22/00454/Import

Date: 03/03/2022

Navire: MSC LEVANTE F Voy: XA208A

Escale: 22:04/006 Du: 03/03/2022

B/L: MEDUHC052584

Quai: 1 Poste: PORT HUMID Gros: 324

Lieu livraison: Port de Skikda

Nbr Cntr(s):20:1, 40:0

Poids Brut: 13 620,00 KG Tare: 2 200,00 KG

Article(s): 44:1 TC 20 STC 3 PCKGS UNITS DIESEL FORKLIFT)

Doit:

NIS: 099619010357426

K PLAST SARL

CITE 1 ER NOVEMBRE 54 BOUAROUA SETIF

ALGERIA SETIF, Tél: 036 92 41 12 Fax: 036 93 58 60

RC: 97B0082127, NIF: 099719008212760

S03153, Réf: 1000524251

## الملحق رقم 05 : فاتورة رقم 02



## Mediterranean Shipping Company Algeria Sarl

Agent de Consignation et Courtier Maritime

Cite Beni Malek, 2ème étage, 21000, SKIKDA

N.I.F.: 000016001303265 RC: 16/00-0013032B00 Art: 21012516801 NIS: 000016010297357

Tel : 038 76 45 13/15 Fax : 038 76 45 12

Banque : AGB 032 00101 525220 1208 31 Capital: 3 800 000.00 DA

## Facture SKID22/00429/Surestaries

Pour le compte de l'Armateur: Mediterranean shipping company

Le 13/06/2022

Doit : NIF: Code: S03571, Réf: 1000527552	Transit : Code: 007558
NPS BAHRAIN FOR OIL & GAS WELL SERVICES 20 RUE CHENOUA HYDRA, ALGIERS ALGER RC: 15/SH-EP-ED-FOR-DDO/2016	BAAZIZ TRANSIT

B/L N°MEDUDC868160	Escale: 22:04/013	Navire: JSP BORA	Du: 19/05/2022	Gros : 767 Art: 2
--------------------	-------------------	------------------	----------------	-------------------

Echange effectué le: 29/05/2022, Reçu N°: , Chargement le: 20/02/2022

Date Début Ops Navire: 20/05/2022

Monnaie: USD	Taux : 145,5283	Date début facturation le: 04/06/2022
Cutr Type: 40'HC: Du 1er Au 15ème jr: 0, Du 16ème Au 22ème Jr: 44 USD, Du 23ème Au 60ème Jr: 84 USD, Du 61ème Au 90ème jr: 120		

N° Conteneur	Type	Restitué le	Jour	Montant(1)	Jour	Montant(2)	Jour	Montant(3)	(1)+(2)+(3)
TLLU516402/4	40'HC	12/06/2022	7	44 822,72	2	24 448,75	0	0,00	69 271,47

MONTANT	FRAIS FIXES	TVA	TIMBRE	TOTAL FACTURE
---------	-------------	-----	--------	---------------

الملحق رقم 06: سند التسليم

**Mediterranean Shipping Company Algeria Sarl**

Agent de Consignation et Courtier Maritime

Cite Beni Malek, 2ème étage, 21000, SKIKDA

NIF : 000016001303265 RC: 16/00-0013032B00 Art: 21012516801 NIS: 000016010297357

Tel : 038 76 45 13/15 FAX : 038 76 45 12

Banque : AGB 032 00101 525220 1208 31 Capital: 3 800 000.00 DA

**BON A DELIVRER**

Navire: MERITO Voy: YS220R Escale: 22:04/015 B/L: MEDUDC896864 Echange le: 16/06/2022_	<b>Destinataire (Client):</b> EURL AVA ALGERIE
POL: JEBEL ALI Date d'Arrivée: 29/05/2022 Quai: 1 Poste: PORT HUMID Gros : 824 Lieu livraison: Port de Skikda	ZONE INDUSTRIELLE N. 2561 30500 DZHME30500 DZHME

<b>Nbr Cntrs: 1</b>	<b>TARE (KG):</b>	<b>Total P.Brut: 18 600,00 KG</b>
---------------------	-------------------	-----------------------------------

Art N°	Description			
1	1 TC 20 STC 20 PALLET AVOIL FR HT CHEMICAL (NON DG) NEW MULTIWALL PAPER BAGS			
Chargé dans 1 Cntr(S)	20	Colis	Poids Brut(KG): 18600	Tare(KG): 2200

TTNU121254/8	20'								
--------------	-----	--	--	--	--	--	--	--	--



# قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولا : باللغة العربية

أ- المؤلفات :

- 1- أحمد محمود حسني، النقل الدولي للبضائع، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1980 .
- 2- أيمن النحرابي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2009،
- 3- أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني لنقل بطريق الحاويات، منشأة النشر للمعارف بالإسكندرية طبعة 2004.
- 4- إبراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن، دار عالم الكتب 1991.
- 5- سوزان علي حسن ، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة 2004
- 6- طالب حسن موسى، القانون البحري، طبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان 2003.
- 7- عبد القادر حسن العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، 1983.
- 8- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، مصر ، منشأة المعارف، 1995.
- 9- محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، 2007
- 10- محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006
- 11- مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 2000.

12- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، 2008.

### ب-الرسائل العلمية :

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

2- عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، 1981.

3- نهى خرفاش -كواش وحيد، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر، جامعة عبد الرحمن ميرة بجاية ، 2016.

4- يسعد مراد عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون البحري الجزائري، الاتفاقيات رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة تلمسان، 2012.

### ج-البحوث والمقالات :

1- بن عثمان فريدة، النقل البحري بالحاويات، جامعة لبليدة، مجلة الحقوق والعلوم الانسانية.

2- بولقناطر سهام، رسم التوطين البنكي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و الاقتصادية والسياسية، جامعة الجزائر ، سنة 2018.

3- حلو عبد الرحمن، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري، مجلة المنارة المجلد 13، العدد 08.

4- عبد الكريم بوقادة ،جوهر خلخال جامعة تلمسان الجزائر، نظام النقل البحري بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الدولي والوطني مجلة تحولات جامعة ورقلة الجزائر، العدد 01 يناير 2019.

5- عزيز الهام، أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة محمد بن أحمد وهران 2 مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 05 ، العدد 01، 2018.

6 - قرارية قويدر، نظام الحد الأقصى للتعويض والخلاف الفقهي الحاصل حول مبرراته، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 04، العدد 05، 2017.

7- مجدوب نوال، مسؤولية المتدخلين في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث.

8- مصداق راضية ، د-بن ناصر عبد الحميد، د-جمال شنوف، واقع النقل بالحاويات في الجزائر ودوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية، جامعة فرحات عباس الجزائر سوسة تونس، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية المجلة 13، العدد 03 2020.

9- مفتاح العيد، مسؤولية الوكيل المعتمد لدى الجمارك في القانون الجزائري، مجلة الحقيقة، جامعة أدرار، الجزائر .

10- شيخي محمد أمين، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 04.

#### د-الاتفاقيات الدولية:

1- إتفاقية بروكسل 1924 المتعلقة بسندات الشحن الموقعة بتاريخ 25 أوت 1924 صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم 64/71 المؤرخ في 1964 جريدة رسمية.

2- إتفاقية هامبورغ 1978، اتفاقيات الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بتاريخ 31 مارس 1978.

3- إتفاقية روتردام 2008، اتفاقيات الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا بتاريخ 11 ديسمبر 2008.

#### ه-النصوص القانونية :

1- الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن من القانون البحري.

ثانيا : اللغة الفرنسية :

5- M.cosseherve Assoungba , le transport maritime de marchandise conteneurisé ,Université lille 2 pour obtenir le grade de docteur en droit ,2014.

6- Jean –Charles Vincent- responsabilité et obligations du chargeur en conteneur, mémoire de master, centre de droit et des transports Anée. Universitaire 2006/2007.

# الفهرس

الصفحة	الموضوع
	شكر
	إهداء
1	مقدمة
<b>05</b>	<b>الفصل الأول: التحويلة وانعكاساتها على عقد النقل البحري بالحاويات</b>
06	المبحث الأول: دور الحاوية في انفراد عقد النقل البحري بالحاويات بأحكام خاصة
06	المطلب الأول: الحاوية كوعاء مستحدث
07	الفرع الأول: ماهية الحاوية
07	أولاً: مفهوم الحاوية
07	(1) المفهوم المادي للحاويات
08	(2) المفهوم القانوني لحاويات
09	(3) تعريف الفقه للحاويات
09	(4) تعريف القضاء للحاويات
10	ثانياً: أنواع الحاوية
10	(1) أنواع الحاويات حسب مواد صنعها
11	أ- حاويات ألومنيوم
11	ب- حاويات الفولاذ
11	ج- حاويات مصنوعة من الخشب والبلاستيك
11	(2) أنواع الحاويات حسب الصيغة الخاصة لموادها
11	أ- حاويات البضائع العامة
11	-حاويات ذات استعمال عام
11	-حاويات ذات سقف مفتوح
12	-حاوية مسطحة
12	-حاويات مواد الصب الجافة
12	-حاويات السوائل الصبوية الغازات
12	ب- حاويات البضائع الخاصة

12	-حاويات ذات مواصفات حرارية
12	-حاويات حرارية مسخنة
12	3- أنواع سفن الحاويات
13	(أ) السفينة الحاوية الكاملة
13	(ب) السفينة الحاوية جزئيا
13	(ج) السفينة الحاوية المتحولة
13	الفرع الثاني: الآثار المادية المترتبة عن استعمال الحاويات
13	أولاً: تعدد المتدخلين
13	(1) حلقة المتدخلين قبل تكفل الناقل بالبضائع
13	(أ) المالك
13	(ب) الشاحن
14	(ج) منظم النقل أو وكيل النقل
14	(د) البنك
15	(2) حلقة المتدخلين خلال عملية النقل البحري بواسطة الحاويات
15	(أ) الناقل
15	(ب) ربان السفينة
16	(3) حلقة المتدخلين بعد عملية النقل البحري عن طريق الحاويات
16	(أ) وكيل السفينة
16	(ب) الوكيل المعتمد لدى الجمارك أو العابر
16	(ت) مؤسسة الميناء
17	(ث) المرسل إليه
17	ثانياً: مزايا وعوائق الحاويات
18	(1) مزايا الحاوية
18	(أ) تقليل مرات المناولة
18	(ب) زيادة درجة الأمان والسلامة للبضائع
18	(ت) تقليل تكاليف التعبئة والتغليف للبضائع داخل الحاويات
19	(ث) المزايا المتعددة لخدمة من الباب إلى الباب أو لما يعرف بالنقل متعدد الوسائط:
19	(2) عوائق استخدام الحاوية

19	(أ) ضالة الأيدي العاملة المدربة والمتخصصة
20	(ب) ضخامة التكاليف
20	(ت) عدم توفر الموائى المجهزة
20	(ث) تعقيد الإجراءات الإدارية والجمركية
21	المطلب الثاني: متطلبات الحاوية كوعاء مستحدث
21	الفرع الأول: ترقيم الحاوية وطرق تداولها
21	أولاً: ترقيم الحاويات
22	(1) رقم التحقق
22	(2) رقم السيل (Seal No)
23	(3) رقم مقياس ونوع الحاوية (SIZE/ TYPE No)
24	(4) رقم درجة الخطورة (IMCO CODE NO)
24	ثانياً: طرق تداول الحاويات
25	1- طريقة المقطورات (القاعدة)
25	2- طريقة النفاج (ماتسون)
26	3- طريقة الرافعة الناقلة
26	4- طريقة الرافعة القنطرية
26	الفرع الثاني: متطلبات الموائى
27	أولاً: مقومات الموائى المعدة لاستقبال سفن الحاويات
28	ثانياً: مقومات محطات وأرصفة الحاويات
28	1- مقومات تراعى عند تصميم محطة الحاويات
29	2- مقومات تراعى عند التخطيط لتشغيل المحطة
29	<b>المبحث الثاني: انعكاسات استخدام الحاوية على النقل البحري</b>
30	المطلب الأول: انعكاسات استخدام الحاوية على سند الشحن
30	الفرع الأول: البيانات الواردة على سند الشحن
31	أولاً: بيانات وثيقة الشحن في ظل النقل البحري بالحاويات
31	1- البيانات المقدمة من طرف الشاحن في وثيقة الشحن
33	2- بيانات وثيقة الشحن في ظل النقل الحاويات
33	أ- البيانات المتعلقة بالبضائع المحتويات والحاوية

35	ثانيا: الحالة الظاهرة للحاوية
36	1- البيانات المتعلقة بهوية أطراف عقد النقل البحري بالحاويات
36	2- البيانات المتعلقة بالرحلة البحرية
37	أ- اسم السفينة
37	ب- عبارة مشحون
37	ج- مكان وتاريخ أخذ الناقل البضائع في عهدته ومكان وتاريخ إصدار وثيقة الشحن
37	د- عدد نسخ وثيقة الشحن
37	هـ- التوقيع على وثيقة الشحن
38	و- البيان المتعلق بأجرة النقل
38	الفرع الثاني: التحفظات الواردة والسندات المشابهة لسند الشحن
38	أولا: تحفظات الناقل في وثيقة الشحن
38	1- رفض الناقل إدراج تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن
40	2- إدراج الناقل تصريحات الشاحن مع التحفظ
40	ثانيا: السندات المشابهة لسند الشحن
40	1- السند برسم الشحن
41	2- إيصال تسلم البضائع
41	ثالثا: أوامر التسليم
42	المطلب الثاني: انعكاس استخدام الحاوية في عمليات النقل البحري
43	الفرع الأول: العمليات الواجبة في ميناء القيام
43	أولا: تحضير الحاوية
44	ثانيا: تعبئة الحاوية
47	الفرع الثاني: العمليات الواجبة في ميناء الوصول
47	أولا: تفريغ الحاوية
48	ثانيا: الالتزام بالإخطار عند حدوث هلاك أو تلف عند تسليم الحاوية
<b>50</b>	<b>الفصل الثاني التحويلة والمسؤولية المترتبة على عقد النقل البحري بالحاويات</b>
52	المبحث الأول: دور الحاوية في ضبط الطبيعة القانونية للمسؤولية
52	المطلب الأول: ضبط مسؤولية الأطراف المتدخلة
52	الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري

55	الفرع الثاني: مسؤولية متعهد الشحن والأطراف الأخرى
55	أولاً: مسؤولية متعهد الشحن أو التفريع
55	ثانياً: مسؤولية وكيل السفينة
56	ثالثاً: مسؤولية وكيل النقل
56	رابعاً: مسؤولية المرسل إليه (مالك البضاعة)
57	خامساً: مسؤولية مقاول المناولة المينائية
57	سادساً: مقاول التشوين
57	المطلب الثاني: تحديد المسؤولية في عقد النقل البحري بالحاويات
58	الفرع الأول: نطاق تحديد المسؤولية
58	أولاً: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري
58	ثانياً: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري
59	(1) هلاك البضاعة
59	(2) التلف
60	(3) التأخير في وصول البضاعة
61	ثالثاً: النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري
61	(1) الناقل المتعاقد
62	(2) الناقل الفعلي
62	(3) الناقل المتتابع
64	الفرع الثاني: الإغفاء من المسؤولية
64	أولاً: إغفاء الناقل من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة وعن الأخطاء الملاحية.
64	(1) عدم صلاحية السفينة للملاحة
64	(2) الأخطاء الملاحية
65	ثانياً: العيب الخفي في السفينة
65	ثالثاً: السبب الأجنبي
65	(1) القوة القاهرة
66	رابعاً: العيب الذاتي للبضاعة
67	خامساً: أخطاء وأفعال الشاحن
67	(1) الأخطاء المتعلقة بتغليف البضائع وتحريمها

67	(2) الأخطاء المتعلقة بتغليف لبضاعة
68	(3) التصريح الكاذب للشاحن
68	سادسا: خطأ الغير
68	سابعا: العيب الخاص بالبضاعة وعجز الطريق
68	(1) العيوب الخاصة بالبضائع
69	(2) عجز الطريق
69	المبحث الثاني: دعوى المسؤولية
72	المطلب الأول: الحد الأقصى للتعويض
72	الفرع الأول: نطاق تطبيق الحد الأقصى للتعويض
72	أولا: النطاق المادي لتطبيق الحد الأقصى للتعويض
73	ثانيا: نطاق تطبيق الحد الأقصى للتعويض من حيث الأشخاص (المستفيدون من الحد الأقصى للتعويض)
73	(1) الناقل
74	(2) تابعي الناقل
75	الفرع الثاني: الأحوال المستثناة من نطاق تطبيق الحد الأقصى للتعويض
76	أولا: سوء السلوك الإرادي
77	(1) العمد
77	(2) عدم الاكتراث
78	ثانيا: تقديم الشاحن بيان بطبيعة البضائع وقيمتها
80	المطلب الثاني: أساس تقادم دعوى المسؤولية
82	الفرع الأول: بدء سريان مدة التقادم
82	أولا: تقادم الدعوى الأصلية
83	1- في حالة وقوع التسليم
83	2- في حالة عدم وقوع التسليم
85	ثانيا: تقادم دعوى الرجوع
86	الفرع الثاني: وقف وانقطاع مدة التقادم
86	أولا: وقف مدة التقادم
87	ثانيا: انقطاع التقادم

90	خاتمة
91	خاتمة
94	الملاحق
95	الملحق رقم 01
96	الملحق رقم 02
104	الملحق رقم 03
106	الملحق رقم 04
107	الملحق رقم 05
108	الملحق رقم 06
109	المراجع
114	الفهرس